



BAB III
**KASUS KASUS KECELAKAAN PESAWAT UDARA YANG
MENIMBULKAN KERUGIAN KEPADA PIHAK KETIGA
DAN PERATURAN MENGENAI TANGGUNG JAWAB
OPERATOR PESAWAT UDARA**

A. KASUS

Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga terjadi pada kecelakaan jatuhnya kepingan pesawat dialami pesawat Boeing 787, pada tanggal 10 Agustus 2019. Sekitar pukul 16:40, pesawat itu berasal dari maskapai Norwegian yang lepas landas dari Bandara Leonardo da Vinci menuju Los Angeles, Amerika Serikat.

(AS), pesawat mengalami kerusakan dan harus kembali ke Bandara Leonardo da Vinci. Sebagian besar kepingan pesawat berjatuhan di sekitar wilayah Isola Sacra dan mengotori kebun warga, jatuhnya kepingan pesawat itu pula mengakibatkan 25 mobil dan 12 rumah rusak.¹¹⁶

Pada tanggal 4 November 2010. Pesawat Qantas bertipe A380 yang serpihannya jatuh di wilayah Batam, dan menimbulkan rusaknya 4 rumah, gedung, mobil dikawasan Batam Center dan mengenai atap SD 007 Eden Park Batam Center, tidak ada korban tewas dalam kasus ini, namun seorang murid dan Guru terluka. Pesawat Qantas Mendarat darurat di Bandara Changi Singapura.¹¹⁷

Kemudian kecelakaan pesawat Mandala Airlines dengan nomor penerbangan RI 091 jatuh sesaat setelah *take off* dari Bandara Polonia Medan, Sumatra Utara, pada Senin 5 September 2005. Pesawat Boeing 737-200 itu tercatat berangkat dari Medan menuju Jakarta pada pukul 09.40 WIB. Pesawat tersebut jatuh menimpa sekitar 20 bangunan dan mobil-mobil di Jalan Jamin Ginting, Padang Bulan. Puluhan rumah dan toko yang ditimpa badan pesawat juga

¹¹⁶ Muhain, “Kepingan Pesawat Jatuh Dari Langit Italia seperti Hujan Besi” Sindonews.com, <https://international.sindonews.com/read/1429084/41/kepingan-pesawat-berjatuhan-dari-langit-italia-seperti-hujan-besi-1565595888> 12 agustus 2019 14:44 WIB

¹¹⁷ Vit/asy, “4 Rumah di Batam Center Rusak Terkena Serpihan Pesawat Qantas” <https://news.detik.com/berita/1485609/4-rumah-di-batam-center-rusak-terkena-serpihan-pesawat-qantas/1> detiknews.com, 4 november 2010

ikut terbakar. Beberapa pejalan kaki serta penumpang angkutan umum yang sedang melintas di Jalan Jamin Ginting turut menjadi korban.¹¹⁸

B. KONVENSI MONTREAL 2009 (KONVENSI UNTUK KERUSAKAN DISEBABKAN DENGAN PESAWAT UDARA KEPADA PIHAK KETIGA)

1. Definisi Dalam Konvensi Montreal

Dalam Konvensi Montreal 2009 tanggung jawab dibebankan kepada operator pesawat udara. Operator pesawat udara adalah orang yang menggunakan pesawat, memberikan kontrol dari navigasi pesawat untuk mempertahankan oleh orang dari siapa hak untuk menggunakan pesawat hingga diturunkan, baik secara langsung atau tidak langsung, orang tersebut akan dianggap sebagai operator. Seseorang harus dianggap menggunakan pesawat terbang saat dia menggunakannya secara pribadi atau ketika pelayan atau agennya menggunakan pesawat dalam perjalanan mereka pekerjaan, baik dalam lingkup kewenangannya atau tidak.¹¹⁹ Prinsip tanggung jawab dalam Konvensi Montreal adalah *no fault liability*. Besaran tanggung jawab dalam Konvensi Montreal ditentukan oleh massa/berat pesawat yang terlibat.¹²⁰ Suatu peristiwa dalam konvensi ini diartikan ketika terjadi kerusakan disebabkan oleh pesawat terbang dalam penerbangan selain sebagai akibat dari tindakan campur tangan yang melanggar hukum.¹²¹

2. Ruang Lingkup Konvensi Montreal

Ruang lingkup berlakunya konvensi ini untuk kerusakan pada pihak ketiga yang terjadi di wilayah suatu negara pihak disebabkan oleh pesawat terbang

¹¹⁸ Mevi Linawati, “ <https://www.liputan6.com/news/read/4055104/mandala-air-jatuh-di-medan-14-tahun-silam-143-tewas> liputan6.com, 5 september 2019 19:04

¹¹⁹ Artikel 1 Huruf F Konvensi montreal 2009

¹²⁰ Article 4 Konvensi Montreal 2009

¹²¹ Artikel 1 Huruf D Konvensi Montreal 2009

dalam penerbangan internasional, selain karena tindakan melanggar hukum gangguan. Konvensi ini juga berlaku dimana pesawat terbang berada penerbangan selain dari penerbangan internasional menyebabkan kerusakan diwilayah negara tersebut, selain hasil dari tindakan gangguan yang melanggar hukum. Konvensi ini tidak berlaku untuk kerusakan yang disebabkan oleh pesawat negara. Pesawat yang digunakan di militer, kebiasaan dan jasa polisi dianggap sebagai pesawat negara.¹²²

3. Tujuan Konvensi

Konvensi ini bertujuan untuk mengatur Kerusakan pesawat terbang diatas laut tinggi atau zona ekonomi eksklusif dianggap sebagai kerusakan yang terjadi di wilayah negara tempat terdaftar. Namun, jika operator pesawat udara memiliki tempat bisnis wilayah utama negara selain negara pendaftaran, kerusakan pada pesawat udara dianggap sebagai milik terjadi diwilayah negara dimana ia memiliki tempat usaha utama¹²³

Kerusakan pada platform pengeboran atau instalasi lainnya secara permanen diperbaiki ke tanah di zona ekonomi eksklusif atau landas kontinental dianggap telah terjadi di wilayah negara yang memiliki yurisdiksi atas platform atau instalasi di negara sesuai dengan hukum internasional termasuk konvensi perserikatan bangsa bangsa tentang hukum laut internasional atau perjanjian laut yang dilakukan di Montego Bay pada 10 Desember 1982.

4. Tanggungjawab Operator

¹²² Artikel 2 Konvensi Montreal 2009

¹²³ Artikel 2 Huruf C Konvensi Montreal 2009

Dalam konvensi ini, operator harus bertanggung jawab atas hal-hal sebagai berikut:¹²⁴

- a. Operator harus bertanggungjawab atas kerusakan yang diderita oleh pihak ketiga dengan syarat hanya kerusakan disebabkan oleh pesawat terbang.
- b. Tidak hak untuk kompensasi berdasarkan konvensi ini jika kerusakan tidak langsung konsekuensi dari peristiwa yang menimbulkannya, atau jika kerusakan hasil dari fakta berlalunya pesawat melalui wilayah udara sesuai dengan peraturan lalu lintas udara yang ada.
- c. Kerusakan karena kematian, cedera tubuh, dan cedera mental harus dikompensasi, kerusakan karena cedera mental hanya dapat dikompensasi jika disebabkan oleh penyakit kejiwaan yang dapat dikenali sebagai akibatnya dari cedera tubuh atau dari paparan langsung ke kemungkinan kematian segera atau cedera tubuh.
- d. Kerusakan properti harus dikompensasi.
- e. Kerusakan lingkungan harus dapat dikompensasi, sejauh kompensasi tersebut diberikan dibawah hukum negara pihak diwilayah dimana kerusakan terjadi.
- f. Tidak ada kewajiban yang timbul berdasarkan konvensi ini untuk kerusakan yang disebabkan oleh insiden nuklir sebagaimana didefinisikan dalam konvensi paris tentang pertanggungjawaban

¹²⁴ Article 3 Konvensi Montreal 2009

pihak ketiga dibidang nuklir (29 juli 1960) atau untuk nuklir sebagaimana didefinisikan dalam konvensi wina tentang tanggungjawab sipil atas nuklir (21 mei 1963), dan setiap amandemen atau suplemen untuk konvensi ini berlaku pada saat acara.

- g. Punitive, teladan atau kerusakan non kompensasi lainnya tidak akan dapat dipulihkan.
- h. Seorang operator yang seharusnya bertanggung jawab berdasarkan ketentuan konvensi ini tidak akan bertanggungjawab jika kerusakan adalah konsekuensi langsung dari konflik bersenjata atau gangguan sipil.

5. Batas Kewajiban Operator

Tanggung jawab operator yang timbul berdasarkan ketentuan yang diatur oleh pasal 3 tidak akan melebihi batas tanggung jawab berdasarkan massa pesawat yang terlibat:¹²⁵

¹²⁵ Article 4 Konvensi Montreal 2009

- a) 750.000 SDR untuk pesawat yang memiliki massa maksimum 500 kilogram atau kurang
- b) 1.500.000 SDR untuk pesawat memiliki massa maksimum lebih dari 500 kilogram tetapi tidak melebihi 1.000 kilogram
- c) 3.000.000 SDR untuk pesawat yang memiliki massa maksimum lebih dari 1.000 kilogram tetapi tidak melebihi 2.700 kilogram
- d) 7.000.000 SDR untuk pesawat yang memiliki massa maksimum lebih dari 2.700 kilogram tetapi tidak melebihi 6.000 kilogram
- e) 18.000.000 SDR untuk pesawat yang memiliki massa maksimum lebih dari 6.000 kilogram tetap tidak melebihi 12.000 Kilogram
- f) 80.000.000 SDR untuk pesawat yang memiliki massa maksimum lebih dari 12.000 kilogram tetapi tidak melebihi 25.000 kilogram
- g) 150.000.000 SDR untuk pesawat yang memiliki massa maksimum lebih dari 25.000 kilogram tetapi tidak melebihi 50.000 kilogram
- h) 300.000.000 SDR untuk pesawat yang memiliki massa maksimum lebih dari 50.000 kilogram tetapi tidak melebihi 200.000 kilogram
- i) 500.000.000 SDR untuk pesawat yang memiliki massa maksimum lebih dari 200.000 kilogram tetapi tidak melebihi 500.000 kilogram
- j) 700.000.000 SDR untuk pesawat yang memiliki massa maksimum lebih dari 500.000 kilogram

Jika suatu peristiwa melibatkan dua atau lebih pesawat yang dioperasikan oleh operator yang sama, batas tanggung jawab yang berlaku berdasarkan ketentuan bagi pesawat udara yang paling berat.¹²⁶

Batas tanggung jawab dalam pasal ini hanya akan berlaku jika operator membuktikan bahwa kerusakan:¹²⁷

- a) Bukan karena kelalaiannya atau tindakan salah atau kelalaiannya atau karena kelalaian orang atau agennya
- b) Semata mata karena kelalaian atau tindakan salah lainnya atau kelalaian orang lain.

6. Prioritas Kompensasi

Jika jumlah total kerusakan yang harus dibayar melebihi jumlah yang tersedia sesuai dengan pasal 4, paragraf 1, jumlah total akan diberikan secara istimewa untuk memenuhi secara proposional klaim terkait kematian, cedera tubuh dan cedera mental, pada contoh pertama. Sisanya, jika ada, dari jumlah total hutang harus diberikan secara proposional diantara klaim sehubungan dengan kerusakan lainnya.¹²⁸

7. Melibatkan Dua Atau Lebih Operator

Apabila suatu peristiwa melibatkan dua atau lebih pesawat yang menyebabkan kerusakan ini konvensi berlaku, operator pesawat tersebut secara bersama dan sangat bertanggungjawab atas segala kerusakan yang diderita oleh pihak ketiga. Jika dua atau lebih operator bertanggung jawab, tanggung jawab

¹²⁶ Artikel 4 Ayat 2 Konvensi Montreal 2009

¹²⁷ Artikel 4 Ayat 3 Konvensi Montreal 2009

¹²⁸ Artikel 5 Konvensi Montreal 2009

diantara mereka akan tergantung pada masing masing operator batas tanggung jawab dan kontribusinya terhadap kerusakan. Tidak ada operator yang bertanggungjawab atas jumlah yang melebihi batas, jika ada yang berlaku untuk pertanggungjawabannya.¹²⁹

8. Asuransi

Berkaitan dengan batas tanggung jawab operator (pasal 4), negara-negara peserta dapat mewajibkan para operatornya untuk menutup asuransi atau jaminan yang memadai atas tanggung jawabnya berdasarkan konvensi ini.

Negara peserta dapat mewajibkan operator yang beroperasi di dalam atau yang masuk ke dalam wilayahnya untuk dilengkapi bukti bahwa dia telah menutup asuransi atau jaminan yang memadai atas tanggung jawabnya. Untuk hal itu, negara peserta akan menetapkan kriteria yang sama kepada operator dari negara peserta lain seperti yang di terapkan kepada operator negara sendiri.¹³⁰

9. Pembebasan Tanggungjawab

Jika operator dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan oleh atau turut disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan lain atau pengabaian dari pihak korban, atau orang-orang yang memperoleh hak-hak dari korban, operator, baik untuk seluruhnya atau untuk sebagian dibebaskan dari tanggung jawab nya kepada korban tersebut sejauh bahwa kelalaian atau kesalahan atau pengabaian tersebut menyebabkan atau turut menyebabkan kerugian itu.¹³¹

10. Pengeluaran (*Exclusion*) Dari Tanggung Jawab

¹²⁹ Artikel 6 Konvensi Montreal 2009

¹³⁰ Artikel 9 Konvensi Montreal 2009

¹³¹ E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, Hlm 237

Pemilik atau owner pesawat pesawat udara, orang yang menyewakan pesawat udara, atau orang yang membiayai sebagai penopang hak atau pemegang jaminan atas pesawat udara, yang tidak bertindak sebagai operator, atau para pegawai atau agen operator, tidak bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga berdasarkan konvensi ini atau berdasarkan hukum setiap negara peserta konvensi.¹³²

11. Peninjauan Batas Tanggungjawab

Batas tanggung jawab yang diterapkan dalam konvensi montreal ini akan ditinjau ulang oleh depository berdasarkan faktor inflasi rata rata setiap tahun. Bila hasil peninjauan ulang berkesimpulan bahwa faktor inflasi melebihi 10%, depository akan memberitahu negara negara peserta tentang perubahan batas tanggung jawab. Setiap perubahan akan efektif enam bulan setelah pemberitahuan kepada negara-negara peserta, kecuali mayoritas negara peserta menyatakan ketidaksetujuannya. Depository akan segera memberitahu seluruh negara peserta tentang mulai berlakunya setiap perubahan.¹³³

12. Jangka Waktu Penuntutan

Hak untuk menuntut kompensasi sebagaimana diatur dalam pasal 3 akan berakhir bila tuntutan tidak diajukan dalam waktu dua tahun sejak tanggal kejadian yang menyebabkan kerugian. Cara perhitungan jangka waktu dua tahun

¹³² *Ibid*, hlm 238

¹³³ *Ibid*

akan ditetapkan sesuai dengan hukum yang berlaku dipengadilan dimana kasusnya ditangani.¹³⁴

13. Orang Yang Bertanggungjawab Meninggal Dunia.

Dalam hal orang-orang yang bertanggung jawab meninggal dunia, tuntutan atas kerugian ditujukan kepada perwakilan yang sah.¹³⁵

C. UU PENERBANGAN JO. PERMENHUB 77/2011

1. Tanggungjawab Operator

Dalam Hukum Udara Indonesia diatur oleh Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. operator harus bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga di permukaan bumi, mengenai ganti kerugian terhadap pihak ketiga, meliputi:¹³⁶

- 1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, atau jatuhnya bendabenda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.
- 2) Ganti kerugian terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan sesuai dengan kerugian nyata yang dialami.
- 3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penghitungan besaran ganti kerugian, persyaratan, dan tata cara untuk memperoleh ganti kerugian diatur dengan Peraturan Menteri.

¹³⁴ *Ibid*

¹³⁵ *Ibid*

¹³⁶ Pasal 184 UU Penerbangan

“ Pengangkut dapat menuntut pihak ketiga yang mengakibatkan timbulnya kerugian terhadap penumpang, pengirim, atau penerima kargo yang menjadi tanggung jawab pengangkut.”¹³⁷

2. Jumlah Ganti Kerugian

Untuk jumlah ganti kerugian atau perhitungan besaran ganti kerugian diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011. Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang meninggal dunia, cacat tetap, luka luka dan kerugian harta benda sebagai akibat dari peristiwa pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda benda dari pesawat udara yang dioperasikan ditetapkan sebagai berikut:¹³⁸

- a. Meninggal dunia diberikan ganti rugi sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) perorang.
- b. Pihak ketiga yang mengalami cacat tetap, meliputi :
 - 1) Pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp.750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh tibu rupiah) per orang
 - 2) Pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana dalam lampiran peraturan berikut :

¹³⁷ Pasal 185 UU Penerbangan

¹³⁸ Pasal 14 PERMENHUB 77/2011

Cacat tetap sebagian	Besaran kerugian
a. Satu mata	Rp. 150.000.000,-
b. Kehilangan pendengarn	Rp. 150.000.000,-
c. Ibu jari tangan kanan	Rp. 125.000.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 62.500.000,-
d. Jari telunjuk kanan	Rp. 100.000.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 50.000.000,-
e. Jari telunjuk kiri	Rp.125.000.000,-
- Tiapsatu ruas	Rp.25.000.000,-
f. Jari kelingking kanan	Rp. 62.500.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 20.000.000,-
g. Jari kelingking kiri	Rp. 35.000.000,-
- Tiap satu ruas	Rp. 11.500.000,-
h. Jari tengah atau jari manis kanan	Rp. 50.000.000,- Rp. 16.500.000,-
- Tiap satu ruas	Rp.40.000.000,-
i. Jari tengah atau jari manis kiri	Rp. 13.000.000,-
- Tiap satu ruas	

- c. Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang menderita luka luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan, sebagai pasien rawat inap dan atau rawat jalan ditetapkan paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah) per orang.

d. Jumlah ganti kerugian untuk kerusakan barang milik pihak ketiga hanya terhadap kerugian yang secara nyata diderita berdasarkan penilaian yang layak sebagai berikut :

- 1) Untuk pesawat udara berkapasitas dengan kapasitas sampai dengan 30 tempat duduk, paling banyak Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah)
- 2) Untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 tempat duduk sampai dengan 70 tempat duduk, paling banyak Rp. 100.000.000.000,00 (seratus miliar rupiah)
- 3) Untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 70 tempat duduk sampai dengan 150 tempat duduk, paling banyak Rp. 175.000.000.000,00 (seratus tujuh puluh lima miliar rupiah)
- 4) Untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 150 tempat duduk, paling banyak Rp. 250.000.000.000,00 (dua ratus lima puluh miliar)

Besaran ganti kerugian yang akan diberikan oleh operator pesawat udara akan ditetapkan atau mempertimbangkan berdasarkan kriteria:¹³⁹

- a. Tingkat hidup yang layak rakyat indonesia.
- b. Kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara
- c. Tingkat inflasi kumulatif

¹³⁹ Pasal 15 PERMENHUB 77/2011

- d. Pendapatan perkapita
- e. Perkiraan usia harapan hidup dan
- f. Perkembangan nilai mata uang. (pasal 15)

3. Asuransi

Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 wajib diasuransikan kepada perusahaan asuransi dalam bentuk konsorsium asuransi. Bentuk Konsorsium bersifat terbuka kepada seluruh perusahaan asuransi yang memenuhi syarat dan perizinan untuk dapat berpartisipasi dalam program Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.¹⁴⁰

Untuk kepentingan Badan Usaha Angkutan Udara sebagai pemegang polis dan/atau tertanggung, maka penutupan asuransi dan penanganan penyelesaian klaim Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dilakukan dengan menggunakan jasa keperantaraan perusahaan Pialang asuransi.¹⁴¹

Perusahaan asuransi sebagai anggota konsorsium asuransi wajib melaporkan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara kepada Menteri yang bertanggung jawab di bidang pengawasan perasuransian.¹⁴²

Nilai pertanggungan asuransi sekurang-kurangnya harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang ditentukan. Premi asuransi untuk menutup nilai pertanggungan ditetapkan berdasarkan perhitungan yang layak sesuai prinsip asuransi yang sehat.¹⁴³

¹⁴⁰ Pasal 16 Ayat 1 Dan 2 PERMENHUB 77/2011

¹⁴¹ Pasal 16 Ayat 3 PERMENHUB 77/2011

¹⁴² Pasal 16 Ayat 4 PERMENHUB 77/2011

¹⁴³ Pasal 16 Ayat 5 Dan 6 PERMENHUB 77/2011

Dalam hal penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana harus dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi. Tata cara dan prosedur penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal untuk dicatat dan keperluan evaluasi. Dalam hal evaluasi mengindikasikan adanya ketidaksesuaian terhadap ketentuan yang ada atau kelayakan besarnya pertanggungan, Direktur Jenderal dapat meminta penjelasan dari pengangkut dan para pihak yang terkait serta meminta dilakukan peninjauan kembali perjanjian penutupan asuransi.¹⁴⁴

4. Batas Tanggungjawab Pengangkut

Tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara sampai dengan penumpang memasuki terminal kedatangan di bandar udara tujuan. Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (check-in) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang. Tanggung jawab pengangkut terhadap kargo dimulai sejak pengirim barang menerima salinan surat muatan udara dari pengangkut sampai dengan waktu yang ditetapkan sebagai batas pengambilan sebagaimana tertera dalam surat muatan udara (airway bill).¹⁴⁵

Pengangkut tidak dapat dituntut tanggung jawab untuk membayar ganti rugi apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa:¹⁴⁶

¹⁴⁴ Pasal 17 PERMENHUB 77/2011

¹⁴⁵ Pasal 18 PERMENHUB 77/2011

¹⁴⁶ Pasal 19 PERMENHUB 77/2011

- a. kejadian tersebut bukan karena kesalahan atau kelalaian pengangkut atau orang-orang yang dipekerjakannya atau agen-agenya; atau
- b. kejadian tersebut semata-mata disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang sendiri dan/atau pihak ketiga.

Tanggung jawab pengangkut dalam peraturan ini berlaku terhadap pengangkut yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal (charter) atau pihak-pihak lain sebagai pembuat kontrak pengangkutan (contracting carrier) sepanjang tidak diperjanjikan lain dan tidak bertentangan dengan peraturan.¹⁴⁷

5. Tata Cara Pengajuan dan Tuntutan Ganti Kerugian

Tuntutan ganti kerugian oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga yang mengalami kerugian dapat dilakukan berdasarkan bukti sebagai berikut:¹⁴⁸

- a. dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat (claim tag) atau surat muatan udara (airway bill) atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan;

¹⁴⁷ Pasal 20 PERMENHUB 77/2011

¹⁴⁸ Pasal 21 Ayat 1 PERMENHUB 77/2011

- b. surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dan/atau harta benda terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara.

Pemberian ganti kerugian diajukan kepada pengangkut yang secara nyata melakukan pengangkutan udara (actual carrier), apabila pengangkutan udara tersebut dilakukan lebih dari satu Badan Usaha Angkutan Udara.¹⁴⁹

6. Penyelesaian Sengketa

Besaran ganti kerugian yang diatur dalam peraturan ini tidak menutup kesempatan kepada penumpang, ahli waris, penerima kargo, atau pihak ketiga untuk menuntut pengangkut ke pengadilan negeri di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.¹⁵⁰ Penyelesaian masalah pembuktian dapat diselesaikan melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.¹⁵¹

¹⁴⁹ Pasal 21 Ayat 2 PERMENHUB 77/2011

¹⁵⁰ Pasal 23 PERMENHUB 77/2011

¹⁵¹ Pasal 24 PERMENHUB 77/2011