

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG  
PENYANDANG DISABILITAS DALAM  
PENGANGKUTAN UDARA  
(Studi Pada PT. Citilink Indonesia Cabang Medan)**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat  
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum

Oleh:

**ADITIO SURYA**  
**NPM: 1506200078**



**UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
M E D A N  
2 0 1 9**



**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**FAKULTAS HUKUM**

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut



**BERITA ACARA**  
**UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA**  
**BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I**

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Kamis, Tanggal 10 Oktober 2019 Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

**MENETAPKAN**

**NAMA** : ADITIO SURYA  
**NPM** : 1506200078  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA  
**JUDUL SKRIPSI** : PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG PENYANDANG DISABILITAS DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA (Studi Pada PT. Citilink Indonesia Cabang Medan)  
**Dinyatakan** : (A) Lulus Yudisium dengan Predikat Istimewa  
( ) Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang  
( ) Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Perdata

**PANITIA UJIAN**

Ketua

Dr. IDA HANIFAH, SH., M.H  
NIP: 196003031986012001

Sekretaris

FAISAL, SH., M.Hum  
NIDN: 0122087502

**ANGGOTA PENGUJI:**

1. Dr. T. ERWINSYAHBANA, S.H., M.Hum
2. SYOFIATY LUBIS, S.H., M.H
3. MUKHLIS, S.H., M.H



**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**

# **FAKULTAS HUKUM**

Jl. Kapten Mulhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## **PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI**

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

**NAMA** : ADITIO SURYA  
**NPM** : 1506200078  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA  
**JUDUL SKRIPSI** : PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG PENYANDANG DISABILITAS DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA (Studi Pada PT. Citilink Indonesia Cabang Medan)

**PENDAFTARAN** : 5 Oktober 2019


Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

**SARJANA HUKUM (S.H)**

Diketahui  
**DEKAN FAKULTAS HUKUM**

**DOSEN PEMBIMBING**

  
**Dr. IDA HANIFAH, SH., M.H**  
NIP: 196003031986012001

  
**MUKHLIS, S.H., M.H**  
NIDN: 0114096201





**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**

# FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

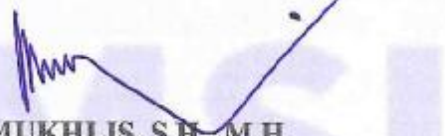
## LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

**NAMA** : ADITIO SURYA  
**NPM** : 1506200078  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA  
**JUDUL SKRIPSI** : PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP  
PENUMPANG PENYANDANG DISABILITAS  
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA  
(Studi Pada PT. Citilink Indonesia Cabang Medan)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada  
Panitia Ujian

Medan, 03 Oktober 2019

DOSEN PEMBIMBING

  
MUKHLIS, S.H., M.H.  
NIDN: 0114096201

Unggul | Cerdas | Terpercaya



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

## FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umgu.ac.id> E-mail : [rektor@umgu.ac.id](mailto:rektor@umgu.ac.id)

Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

### PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **ADITIO SURYA**  
NPM : 1506200078  
Program : Strata – I  
Fakultas : Hukum  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Bagian : Hukum Perdata  
Judul Skripsi : **PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP  
PENUMPANG PENYANDANG DISABILITAS  
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN  
UDARA (Studi Pada PT. Citilink Indonesia  
Cabang Medan)**

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Oktober 2019

Saya yang menyatakan

**METERAI  
TEMPEL**  
00688AHF012155122  
**6000**  
RIBURUMAH  
  
**ADITIO SURYA**

## ABSTRAK

### PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG PENYANDANG DISABILITAS DALAM PENGANGKUTAN UDARA (Studi Pada PT. Citilink Indonesia Cabang Medan)

Aditio Surya

Perlindungan oleh negara terhadap hak-hak yang harus diberikan terhadap penyandang disabilitas dalam pelayanan publik yang layak sudah diatur secara khusus dalam undang-undang. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara, bagaimana hak dan kewajiban penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara, bagaimana akibat hukum pelanggaran terhadap hak-hak penumpang penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara.

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian yuridis normatif dengan pendekatan yuridis normatif dengan menggunakan data sekunder yang mengolah bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tertier. Analisis data yang digunakan adalah data kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami bahwa perlindungan hukum bagi penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara menurut undang-undang telah diatur secara jelas tetapi dalam prakteknya perlindungan hak penyandang *disabilitas* masih sering terabaikan untuk mendapatkan perlakuan khusus pada sarana dan prasarana transportasi udara seperti dalam kasus Ridwan Sumantri yang tidak memberikan pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus kepada penyandang cacat, yaitu penyediaan jalan khusus, sarana khusus naik ke atau turun dari pesawat dan penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penyandang cacat. Hak dan kewajiban penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara adalah hak-hak penyandang cacat sebagai penumpang pesawat udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang *Disabilitas* dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, namun peraturan tersebut masih banyak kekurangan serta hak-hak yang belum diakomodir dengan baik, dimana penyandang cacat masih mendapatkan perlakuan cenderung diskriminatif. Akibat hukum pelanggaran terhadap hak-hak penumpang penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara adalah dapat melakukan gugatan ganti rugi terhadap maskapai dan juga pengelola bandar udara yang tidak melakukan pelayanan dan penyediaan fasilitas bagi penyandang *disabilitas*. Perusahaan maskapai penerbangan dan pengelola bandara yang tidak memberikan pelayanan kepada penyandang *disabilitas* dianggap melakukan perbuatan melawan hukum.

Kata Kunci: Perlindungan Hukum, *Disabilitas*, Perjanjian Pengangkutan Udara.

## KATA PENGANTAR



*Assalamu'alaikum Wr. Wbr.*

Alhamdulillah Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan nikmat kesehatan, keselamatan dan ilmu pengetahuan yang merupakan amanah, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan sebagai sebuah karya ilmiah yang berbentuk skripsi. Shalawat dan salam juga dipersembahkan kepada Nabi Besar Muhammad SAW.

Skripsi ini disusun dan diajukan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Skripsi ini yang berjudul **“Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Penyandang Disabilitas Dalam Perjanjian Pengangkutan Udara (Studi Pada PT. CITILINK Indonesia Cabang Medan)”**

Disadari skripsi ini tidak akan selesai tanpa adanya bantuan, perhatian dan kasih sayang dari berbagai pihak yang mendukung pembuatan skripsi ini, baik moril maupun materil yang telah diberikan dalam penyelesaian skripsi ini. Terima kasih secara khusus dan istimewa diberikan kepada orang yang paling berharga dan berjasa dalam hidup saya, merekalah yang selalu menjadi panutan dan inspirasi bagi saya selama ini yakni **“Ayahanda Mugianto dan Ibunda Suriyani”**. Semoga Allah SWT senantiasa melindungi dan memberikan kesehatan serta rezeki yang berlimpah kepada mereka.

Selanjutnya dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah saya haturkan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani, M.A.P. selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Ibu Hj. Dr. Ida Hanifah, S.H, M.H. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Faisal, S.H, M.Hum. Selaku Wakil Dekan I dan Bapak Zainuddin, S.H, M.H. Selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Mukhlis, S.H.,M.H selaku Dosen Pembimbing, yang dengan penuh perhatian, motivasi dan arahan serta saran dalam membimbing sehingga skripsi ini selesai dengan baik.
5. Bapak Faisal Riza, S.H, M.H selaku Kepala Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.  
  
Bapak dan Ibu dosen yang mengajar selama ini di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang tidak dapat disebutkan satu persatu.
6. Disampaikan juga terima kasih kepada seluruh Staf Biro Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan pelayanan administrasi yang sangat bersahaja kepada seluruh mahasiswa..
7. Kepada keluarga khususnya Adinda Syavira, Trie Ananda terima kasih atas dukungan dan doa yang tiada hentinya.
8. Kepada semua teman seperjuanganku di Fakultas Hukum UMSU stambuk 2015, dan teman-teman yang lainnya yang sangat berperan penting dalam proses selama perkuliahan saya ucapkan banyak terima kasih.



Akhirnya, saya berharap semoga skripsi ini bermanfaat bukan hanya bagi saya, akan tetapi juga bagi para pembaca. Semoga Allah senantiasa melimpahkan Taufiq dan Hidayah-Nya kepada kita semua.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb*

Medan, September 2019

Penulis

**Aditio Surya**

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>ii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>iv</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
1. Rumusan Masalah.....	5
2. Faedah Penelitian.....	6
B. Tujuan Penelitian.....	6
C. Definisi Operasional .....	7
D. Keaslian Penelitian .....	8
E. Metode Penelitian .....	9
1. Jenis dan pendekatan penelitian .....	9
2. Sifat penelitian.....	9
3. Sumber data .....	10
4. Alat pengumpulan data.....	11
5. Analisis data .....	11
<b>BAB II : TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>12</b>
A. Perlindungan Hukum .....	12
B. <i>Disabilitas</i> .....	13
C. Perjanjian Pengangkutan Udara.....	17

<b>BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>31</b>
A. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Penyandang <i>Disabilitas</i> Pada Pengangkutan Udara .....	31
B. Hak dan Kewajiban Penyandang <i>Disabilitas</i> Pada Pengangkutan Udara.....	47
C. Akibat Hukum Pelanggaran Terhadap Hak-Hak Penumpang Penyandang <i>Disabilitas</i> Pada Pengangkutan Udara .....	58
<b>BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>72</b>
A. Kesimpulan .....	72
B. Saran .....	73

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN.**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Indonesia adalah negara hukum yang mengatur kedudukan setiap warga negara, dimana setiap warga negara memiliki hak, kewajiban, dan peran yang sama. Demikian juga dengan penyandang cacat (*disabilitas*). Kewajiban penyelenggara negara yang paling penting dalam hal ini adalah menghormati, melindungi, dan melakukan pemenuhan terhadap Hak Asasi Manusia (selanjutnya disebut HAM) khususnya bagi para penyandang cacat yang berkebutuhan khusus. Hal ini sesuai dengan amanat Pasal 28 H ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945), yang menyatakan bahwa “Setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan”.

Masyarakat pada era modern saat ini di dalam aktivitasnya dituntut untuk memiliki mobilitas yang tinggi, seperti berpindah dari satu tempat ke tempat lain dalam waktu singkat. Demi mendukung kegiatan seperti itu dibutuhkan suatu transportasi yang tepat. Salah satunya adalah angkutan udara atau sering disebut sebagai pesawat terbang.

Angkutan udara atau penerbangan mempunyai ciri yakni dapat bergerak cepat dalam waktu singkat dan menggunakan teknologi canggih sehingga dapat berfungsi untuk menciptakan distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Hal ini



sesuai dengan perkembangan zaman dari tahun ke tahun yang semakin maju serta dunia globalisasi dalam bentuk hubungan antarbangsa.<sup>1</sup>

Terselenggaranya suatu pengangkutan udara dalam kegiatan penerbangan komersil tidak akan berarti apa-apa tanpa adanya penumpang. Penumpang merupakan salah satu aset penting yang patut diperhitungkan bagi maskapai penerbangan untuk mencapai keuntungan. Penumpang yang menggunakan jasa penerbangan perlu dilindungi haknya terutama hak ganti rugi apabila penumpang mengalami kecelakaan (yang menyebabkan kematian, luka-luka atau cacat tetap), kerusakan atau kehilangan bagasi, dan keterlambatan.

Transportasi udara mempunyai peranan yang sangat penting dalam menyediakan jasa pelayanan transportasi untuk pengangkutan manusia dan barang antara bandar udara asal ke bandar udara tujuan yang berjauhan letaknya dalam suatu negara ataupun antar negara, menggunakan sarana pesawat udara melalui rute penerbangan. Jasa pelayanan transportasi udara yang memiliki kecepatan tinggi telah menarik perhatian masyarakat pengguna jasa penerbangan.<sup>2</sup>

Penumpang dalam kegiatan transportasi angkutan udara mempunyai hak untuk didengarkan pendapat dan keluhannya atas jasa yang digunakan seperti keterlambatan dan pembatalan jadwal penerbangan yang terjadi akibat banyak sebab dan banyak faktor. Faktor-faktor tersebut dapat berupa faktor teknis dan non teknis, misalnya saja faktor cuaca yang buruk, hujan lebat, badai, petir ataupun jarak pandang di bawah standar minimal yang dapat mengganggu keselamatan

---

<sup>1</sup>E.Suherman. 2015. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*. Bandung: Eresco, halaman 11.

<sup>2</sup>Sakti Adji Adisasmita. 2016. *Penerbangan dan Bandar Udara*. Yogyakarta: Graha Ilmu, halaman 4.

penerbangan. Hal tersebut adalah di luar dari teknis operasional, sedangkan faktor teknis yang dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan dan pembatalan jadwal penerbangan antara lain bandar udara yang tidak dapat digunakan untuk keberangkatan pesawat karena terjadi banjir atau kebakaran, keterlambatan pengisian bahan bakar pesawat dan lain-lain. Apabila Penumpang yang menggunakan jasa penerbangan terjadi pelanggaran hak-hak penumpang yang menimbulkan kerugian, maka pengangkut bertanggung jawab.

Pihak pengangkut sebagai penyelenggara mempunyai kewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pengguna jasanya.<sup>3</sup> Secara hukum pengguna jasa angkutan dilindungi, apabila kesalahan atau kelalaian terhadap pengguna jasa angkutan disebabkan oleh kesalahan dari pihak pengangkut.<sup>4</sup> Kerugian sebelum masa penerbangan misalnya berkaitan dengan pembelian tiket, penyerahan bagasi, penempatan bagasi pada rute yang salah atau terjadi keterlambatan. Kerugian pada saat penerbangan misalnya tidak mendapatkan pelayanan yang baik atau rasa aman untuk sampai di tujuan dengan selamat. Sedangkan kerugian setelah penerbangan, antara lain sampai di tujuan terlambat, bagasi hilang atau rusak.

Perlindungan seperti ini pada dasarnya dibutuhkan oleh pengguna jasa angkutan, dalam rangka meningkatkan kesadaran, pengetahuan, kepedulian, serta kemandirian pengguna jasa angkutan itu sendiri untuk melindungi dirinya, serta mengembangkan sikap dan perilaku usaha yang bertanggungjawab atas sedikit kesalahan yang sebenarnya tidak diinginkan untuk terjadi oleh siapapun.

---

<sup>3</sup> K. Martono dan Amad Sudiro. 2015. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, halaman 52.

<sup>4</sup> Sution Usman Adji. 2015. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta, halaman.22.

Kerugian pada saat menggunakan jasa transportasi udara selama ini tidak hanya dialami oleh masyarakat biasa pada umumnya, penyandang *disabilitas* pada saat menggunakan jasa transportasi udara juga sering mengalami diskriminasi yang merugikan mereka, seperti fasilitas publik yang tidak sesuai dengan kebutuhan penumpang penyandang *disabilitas* pada khususnya.

Penyandang *disabilitas* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang *Disabilitas* (selanjutnya disebut UU Penyandang *Disabilitas*, ialah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak.

Pasal 239 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU Penerbangan) mengatur bahwa penyandang cacat, orang sakit, lanjut usia, dan anak-anak berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha bandar udara atau unit penyelenggaraan bandar udara, dan ayat (2) huruf a, b, e, f pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

1. Pemberian prioritas pelayanan di terminal;
2. Menyediakan fasilitas untuk penyandang cacat selama di terminal;
3. Tersedianya personel yang khusus bertugas untuk melayani atau berkomunikasi dengan penyandang cacat, orang sakit, dan lanjut usia;
4. Tersedianya informasi atau petunjuk tentang keselamatan bangunan bagi penumpang di terminal dan sarana lain yang dapat di mengerti oleh penyandang cacat, orang sakit, dan lanjut usia.

Penumpang penyandang *disabilitas* angkutan udara berhak mendapatkan aksesibilitas yang mudah, namun tetap saja dalam penerapannya sering terjadi diskriminasi terhadap penyandang *disabilitas* pengguna angkutan udara. Contoh kasus Dwi Aryani adalah perwakilan Indonesia yang akan menjadi peserta dalam pendalaman pemahaman tentang masalah *disabilitas* di Jenewa, Swiss namun tidak dapat berangkat karena terjadinya diskriminasi terhadap dirinya sampai dia harus diturunkan dari pesawat dan tidak jadi terbang untuk menghadiri acara tersebut. Bukan hanya sekedar sanksi ganti rugi yang dibutuhkan oleh Dwi Aryani, yang terpenting adalah memiliki kesempatan yang sama untuk hadir pada acara serupa karena hal tersebut merupakan tujuan utama dirinya melakukan penerbangan.<sup>5</sup>

Berdasarkan uraian tersebut, penulis ingin mengkaji dan meneliti lebih lanjut dengan mengangkat judul: **“Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Penyandang *Disabilitas* Dalam Perjanjian Pengangkutan Udara (Studi Pada PT. Citilink Indonesia Cabang Medan)”**.

## 1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara?
- b. Bagaimana hak dan kewajiban penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara?

---

<sup>5</sup> Willy Putra. “Pelaksanaan Perlindungan Hukum Terhadap Persamaan Hak Bagi Kelompok Penyandang Disabilitas Dalam Angkutan Penerbangan”, <https://journal.untar.ac.id/index.php.Pdf>, Jurnal Hukum Adigama, diakses Rabu, 17 Juli 2019.



- c. Bagaimana akibat hukum pelanggaran terhadap hak-hak penumpang penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara?

## 2. Faedah Penelitian

Faedah penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- a. Secara teoritis, penelitian ini dapat menjadi sumbangan ilmu pengetahuan terutama di bidang hukum pidana yang nantinya dapat dijadikan sebagai sumber bacaan ataupun daftar pustaka bagi pengembangan ilmu hukum khususnya mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang *disabilitas* dalam pengangkutan udara.
- b. Secara praktis, penelitian ini dapat bermanfaat terutama bagi mahasiswa Fakultas Hukum untuk dijadikannya sebagai acuan dalam melihat perkembangan yang terjadi di lapangan yang berkenaan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang *disabilitas* dalam pengangkutan udara.

## B. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui perlindungan hukum bagi penumpang penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara.
2. Untuk mengetahui hak dan kewajiban penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara.
3. Untuk mengetahui akibat hukum pelanggaran terhadap hak-hak penumpang penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara.

### C. Definisi Operasional

Adapun definisi operasional dalam penelitian skripsi ini adalah:

1. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan terhadap subyek hukum dalam bentuk perangkat hukum baik yang bersifat *preventif* maupun yang bersifat *represif*, baik yang tertulis maupun tidak tertulis. Dengan kata lain perlindungan hukum sebagai suatu gambaran dari fungsi hukum yaitu konsep dimana hukum dapat memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian.<sup>6</sup>
2. Penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut.<sup>7</sup>
3. *Disabilitas* menurut Pasal 1 angka 1 UU Penyandang *Disabilitas* adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak.
4. Perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.<sup>8</sup>
5. Pengangkutan udara adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu kelain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup>Satjipto Rahardjo. 2014. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 57.

<sup>7</sup> WJS. Poerwadarminta. 2016. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, halaman 108.

<sup>8</sup> Munir Fuady. 2014. *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*. Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti, halaman 4.

<sup>9</sup> R. Surbekti. 2015. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 69

#### **D. Keaslian Penelitian**

Berdasarkan pemeriksaan yang telah dilakukan oleh peneliti di perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara diketahui bahwa penelitian tentang “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Penyandang *Disabilitas* Dalam Perjanjian Pengangkutan Udara (Studi Pada PT. Citilink Indonesia Cabang Medan)” belum pernah dilakukan penelitian. Peneliti mencantumkan karya tulis ilmiah yang temanya hampir sama dengan judul penelitian di atas, tetapi memiliki perbedaan dalam perumusan masalah yang dibahas yaitu:

1. Skripsi Siti Ramni, NIM: D1A 212 411, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Mataram, Tahun 2017 yang berjudul: Perlindungan Hukum Terhadap Diskriminasi Penyandang Cacat Dalam Pesawat Udara (Studi Putusan PT Nomor 61/PDT/2014/PT.DKI. Skripsi ini merupakan penelitian yuridis normatif yang lebih menekankan pada tanggung gugat pihak pengangkut dan pengelola bandara terhadap penyandang cacat dan pelaksanaan ganti rugi maskapai terhadap putusan Pengadilan No.61/PDT/2014/PT.DKI.
2. Skripsi Jessie Primitasari, NIM: E1A006176, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Jenderal Soedirman Poerwokerto, Tahun 2017 yang berjudul: Penerapan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Khususnya Pasal 134 Mengenai Pelayanan Terhadap Penumpang Penyandang Cacat Di PT Indonesia Air Asia Jakarta. Skripsi ini merupakan penelitian yuridis empiris yang membahas tentang penerapan Undang-Undang 1 Tahun 2009 tentang Penerbangankhususnya Pasal 134 mengenai pelayanan terhadap penumpang penyandang cacat di PT Indonesia Air Asia Jakarta.

Berdasarkan penelitian tersebut di atas, maka pembahasan yang dibahas di dalam skripsi ini berbeda dengan permasalahan di atas. Kajian topik bahasan yang penulis angkat dalam bentuk skripsi ini mengarah kepada aspek perlindungan hukum terhadap penumpang penyandang *disabilitas* dalam perjanjian pengangkutan udara sehingga dikatakan murni hasil pemikiran penulis yang dikaitkan dengan teori-teori hukum yang berlaku maupun doktrin-doktrin yang ada. Dengan demikian penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya secara ilmiah atau secara akademik.

## **E. Metode Penelitian**

### **1. Jenis dan pendekatan penelitian**

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan yuridis normatif. Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal, dimana hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertuliskan peraturan perundang-undangan (*law in books*) dan penelitian terhadap sistematika hukum dapat dilakukan ada peraturan perundang-undangan tertentu atau hukum tertulis.<sup>10</sup>

### **2. Sifat Penelitian**

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis yaitu penelitian yang hanya semata-mata melukiskan keadaan objek atau peristiwanya tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum. Jenis

---

<sup>10</sup>Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: FH. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, halaman 19.



penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yaitu penelitian terhadap asas-asas hukum.<sup>11</sup> Penelitian hukum ini juga disebut sebagai penelitian kepustakaan ataupun studi dokumen disebabkan penelitian ini lebih banyak dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan.

### 3. Sumber data

Sumber data dalam penelitian ini didapatkan melalui:

- a. Data yang bersumber dari hukum Islam yaitu Al-Qurán dan Hadist (Sunah Rasul). Data yang bersumber dari Hukum Islam tersebut lazim disebut pula sebagai data kewahyuan.<sup>12</sup>
- b. Data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui:
  - 1) Bahan hukum primer yaitu peraturan perundang-undangan, dalam penelitian ini dipergunakan yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang *Disabilitas*, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Person with Disabilities*, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2017 Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus.

---

<sup>11</sup> Bambang Sunggono. 2014. *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, halaman 184.

<sup>12</sup> Ida Hanifah dkk. *Op. Cit.*, halaman 20.

- 2) Bahan hukum sekunder yaitu berupa buku bacaan yang relevan dengan penelitian ini.
- 3) Bahan hukum tersier misalnya ensiklopedia, bahan dari internet, bibliografi dan sebagainya.

#### **4. Alat pengumpul data**

Alat pengumpul data dalam penelitian ini adalah kepustakaan (*library research*) untuk mendapatkan gambaran atau informasi tentang penelitian yang sejenis dan berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Studi kepustakaan (*library research*) dilakukan dengan dua cara yaitu:

- a. *Offline* yaitu menghimpun data studi kepustakaan (*library research*) secara langsung dengan mengunjungi toko-toko buku, perpustakaan guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.
- b. *Online* yaitu studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan cara *searching* melalui media internet guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.

#### **5. Analisis data**

Data yang dikumpulkan melalui studi kepustakaan dianalisis dengan analisis kualitatif. Analisis kualitatif adalah analisa yang didasarkan pada paradigma hubungan dinamis antara teori, konsep-konsep dan data yang merupakan umpan balik atau modifikasi yang tetap dari teori dan konsep yang didasarkan pada data yang dikumpulkan dan berhubungan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang penyandang *disabilitas* dalam perjanjian pengangkutan udara.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Perlindungan Hukum

Hukum pada hakikatnya adalah sesuatu yang abstrak, tetapi dalam manifestasinya bisa berwujud konkrit. Suatu ketentuan hukum baru dapat dinilai baik jika akibat-akibat yang dihasilkan dari penerapannya adalah kebaikan, kebahagiaan yang sebesar-besarnya dan berkurangnya penderitaan.<sup>13</sup> Menurut teori konvensional, tujuan hukum adalah mewujudkan keadilan (*rechtsgerechtigheid*), kemanfaatan (*rechtsutiliteit*) dan kepastian hukum (*rechtszekerheid*).<sup>14</sup>

Menurut Setiono, perlindungan hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.<sup>15</sup>

Perlindungan hukum merupakan suatu hal yang melindungi subyek-subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. Perlindungan hukum preventif

Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini terdapat dalam

---

<sup>13</sup>Lili Rasjidi dan I. B. Wyasa Putra. 2013. *Hukum Sebagai Suatu Sistem*. Bandung: Remaja Rosdakarya, halaman 79.

<sup>14</sup>Achmad Ali. 2014. *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Jakarta: Gunung Agung, halaman 85.

<sup>15</sup>Setiono. 2014. *Rule of Law (Supremasi Hukum)*. Semarang: Aneka Ilmu, halaman 3.

peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan-batasan dalam melakukan suatu kewajiban.

2. Perlindungan hukum represif

Perlindungan hukum represif merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.<sup>16</sup>

## **B. *Disabilitas***

Pasal 1 Angka 1 UU Penyandang *Disabilitas* disebutkan bahwa penyandang *disabilitas* adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak.

Penyandang *disabilitas* merupakan kelompok masyarakat yang beragam, diantaranya penyandang *disabilitas* yang mengalami *disabilitas* fisik, *disabilitas* mental maupun gabungan dari *disabilitas* fisik dan mental. Kondisi penyandang *disabilitas* tersebut mungkin hanya sedikit berdampak pada kemampuan untuk berpartisipasi di tengah masyarakat, atau bahkan berdampak besar sehingga memerlukan dukungan dan bantuan dari orang lain.

Penyandang *disabilitas* perlu diberikan akses sendiri berupa fasilitas-fasilitas pembantu agar dapat beraktivitas atau berkegiatan di dalam bandar udara secara fleksibel dan mandiri, serta memberikan kenyamanan pada seluruh

---

<sup>16</sup>*Ibid.*, halaman 20.



pengguna jasa angkutan udara di bandar udara tanpa terkecuali, karena menyikapi kenyataan yang ada para penyandang *disabilitas* mengalami kesulitan untuk bergerak leluasa disebabkan ruang gerak mereka yang tidak memadai.

Penyandang *disabilitas* berarti setiap orang yang mempunyai kelainan fisik dan/atau mental, yang dapat mengganggu atau merupakan rintangan dan hambatan baginya untuk melakukan kegiatan secara selayaknya yang terdiri dari:

1. Penyandang *disabilitas* fisik.
2. Penyandang *disabilitas* intelektual.
3. Penyandang *disabilitas* mental.
4. Penyandang *disabilitas* sensorik.

Penghormatan, perlindungan, dan pemenuhan hak penyandang *disabilitas* merupakan kewajiban negara. Hal ini juga ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, sehingga masyarakat mempunyai tanggung jawab untuk menghormati hak penyandang *disabilitas*. Penyandang *disabilitas* selama ini mengalami banyak Diskriminasi yang berakibat belum terpenuhinya pelaksanaan hak penyandang *disabilitas*.

Penyandang *disabilitas* memiliki kedudukan, hak dan kewajiban yang sama dengan masyarakat non *disabilitas*. Sebagai bagian dari warga negara Indonesia, sudah sepantasnya penyandang *disabilitas* mendapatkan perlakuan khusus, yang dimaksudkan sebagai upaya perlindungan dari kerentanan terhadap berbagai tindakan diskriminasi dan terutama perlindungan dari berbagai pelanggaran hak asasi manusia. Perlakuan khusus tersebut dipandang sebagai upaya maksimalisasi penghormatan, pemajuan, perlindungan dan pemenuhan hak asasi manusia universal.

Tabel 1

**Hak Penyandang *Disabilitas* Berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang *Disabilitas* dan UU Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang *Disabilitas***

<b>Konvensi Penyandang <i>Disabilitas</i></b>	<b>UU Nomor 8 Tahun 2016</b>
<p>1. Hak penyandang <i>disabilitas</i> Perempuan. Perlindungan terhadap perempuan penyandang <i>disabilitas</i> dilaksanakan melalui :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jaminan atas hak asasi mereka serta pemenuhan kebebasan fundamental mereka secara penuh dan setara.</li> <li>b. Membangun, mengembangkan dan memberdayakan perempuan <i>disabilitas</i> sebagai bagian dari upaya menjamin penikmatan atas hak dan kesetaraan mereka.</li> </ol>	<p>1. Hak penyandang <i>disabilitas</i> Perempuan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Hak atas kesehatan reproduksi</li> <li>b. Hak menerima atau menolak penggunaan alat kontrasepsi</li> <li>c. Hak mendapatkan perlindungan lebih dari perlakuan diskriminasi berlapis.</li> <li>d. Hak mendapatkan perlindungan lebih dari tindakan kekerasan termasuk kekerasan dan eksploitasi seksual.</li> </ol>
<p>2. Hak penyandang <i>disabilitas</i> anak. Dalam rangka menjamin dan memajukan pemenuhan serta perlindungan hak asasi anak dengan <i>disabilitas</i> dilaksanakan dengan cara:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Mengedepankan kepentingan anak dalam menentukan berbagai hal.</li> <li>b. Menjamin kebebasan anak dalam mengemukakan pendapat mengenai hal yang mempengaruhi kehidupan mereka.</li> </ol>	<p>2. Hak penyandang <i>disabilitas</i> anak.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Hak untuk mendapatkan perlindungan khusus dari diskriminasi, penelantaran, pelecehan, eksploitasi serta kekerasan dan kejahatan seksual.</li> <li>b. Hak mendapatkan perawatan dan pengasuhan keluarga atau keluarga pengganti untuk tumbuh kembang secara optimal.</li> <li>c. Hak untuk dilindungi kepentingannya dalam pengambilan keputusan.</li> <li>d. Perlakuan anak secara manusiawi sesuai dengan martabat dan hak anak.</li> <li>e. Pemenuhan kebutuhan khusus.</li> <li>f. Perlakuan yang sama dengan anak lain untuk mencapai integrasi sosial dan pengembangan individu.</li> <li>g. Mendapatkan pendampingan sosial.</li> </ol>

Indonesia telah meratifikasi Konvensi mengenai Hak Penyandang *Disabilitas (Convention on the Rights of Persons with Disabilities/UN CRPD)* pada tahun 2011 melalui Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention On The Rights Of Persons With Disabilities* (Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang *Disabilitas*).

*Convention on the Rights of Persons with Disabilities/UN CRPD* menyebutkan salah satu kewajiban negara untuk menjamin dan memajukan pemenuhan hak penyandang *disabilitas* melalui langkah legislatif (pembuatan peraturan) dan administratif (prosedur yang mendukung) serta melakukan harmonisasi peraturan termasuk menghapuskan aturan dan budaya yang melanggar hak penyandang *disabilitas*. Komitmen Pemerintah diwujudkan dengan disahkannya UU Penyandang *Disabilitas* untuk menghormati, melindungi, memenuhi dan memajukan hak-hak penyandang *disabilitas*.<sup>17</sup>

Konvensi penyandang *disabilitas* menegaskan kewajiban negara untuk merealisasikan hak yang termuat dalam konvensi melalui penyesuaian peraturan perundang-undangan. Pemenuhan kewajiban negara tidak hanya terbatas pada pengaturan perundang-undangan namun negara juga menjamin partisipasi penyandang *disabilitas* dalam segala aspek kehidupan seperti pendidikan, kesejatan, pekerjaan, politik, olah raga, seni dan budaya serta pemanfaatan teknologi, informasi dan komunikasi terpenuhi.

Lahirnya UU Penyandang *Disabilitas* merupakan langkah awal adanya itikad baik (*good will*) dari pemerintah untuk menghormati, melindungi dan

---

<sup>17</sup> Erna Ratnaningsih, "Kewajiban Negara dan Hak Penyandang Disabilitas", tersedia pada <http://business-law.binus.ac.id>, diakses Selasa, 20 Agustus 2019 Pukul 09.<sup>00</sup> Wib.

memenuhi hak penyandang *disabilitas*. Pemerintah wajib menyiapkan sarana, prasarana serta mempersiapkan sumber daya manusia yang akan menyelenggarakan pelaksanaan dari implementasi UU Penyandang *Disabilitas* dengan tujuan memastikan pemenuhan hak-hak penyandang *disabilitas* terpenuhi, sehingga pemenuhan hak-hak penyandang *disabilitas* tidak hanya menang di atas kertas tetapi dilaksanakan sesuai dengan tujuan dari Konvensi Penyandang *Disabilitas* yaitu memajukan, melindungi dan menjamin kesamaan hak dan kebebasan yang mendasar bagi semua penyandang *disabilitas* serta penghormatan terhadap martabat penyandang *disabilitas* sebagai bagian yang tidak terpisahkan (*inherent dignity*).<sup>18</sup>

### C. Perjanjian Pengangkutan Udara

Perjanjian sering masih dipahami secara rancu dalam praktek bisnis. Pelaku bisnis banyak yang memahami bahwa kedua istilah tersebut mempunyai pengertian yang berbeda, padahal secara dokmatik, KUHPerdara sebagai produk hukum kontrak menggunakan istilah *overreenkomst* dan *contract* untuk pengertian yang sama.<sup>19</sup>

Menurut sebagian ahli hukum, ketentuan Pasal 1313 KUHPerdara memiliki beberapa kelemahan, antara lain:

1. Tidak jelas, karena setiap perbuatan dapat disebut perjanjian.
2. Tidak tampak asas konsensualisme.

---

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> Purwosusilo. 2014. *Aspek Hukum Pengadaan Barang dan Jasa*. Jakarta: Prenadamedia Group, halaman 64.

### 3. Bersifat dualisme.<sup>20</sup>

Munir Fuady menyebutkan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.<sup>21</sup> Suatu perikatan adalah suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hak dari pihak yang lain dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu.<sup>22</sup>

Perikatan adalah hubungan yang terjadi diantara dua orang atau lebih, yang terletak di dalam lapangan harta kekayaan, dimana pihak yang satu berhak atas prestasi dan pihak lainnya wajib dimana pihak yang satu berhak atas suatu prestasi dan pihak lainnya wajib memenuhi prestasi itu. Kehendak para pihak yang diwujudkan dalam kesepakatan adalah merupakan dasar mengikatnya suatu perjanjian.<sup>23</sup>

Menurut Riduan Syahrani bahwa perikatan adalah hubungan hukum antara dua pihak di dalam lapangan harta kekayaan, dimana pihak yang satu (kreditur) berhak atas prestasi dan pihak yang lain (debitur) berkewajiban memenuhi prestasi itu.<sup>24</sup> Berdasarkan pengertian tersebut, dalam satu perikatan terhadap hak di satu pihak dan kewajiban di pihak lain. Jadi dalam perjanjian timbal balik dimana hak dan kewajiban di satu pihak saling berhadapan di pihak lain terdapat dua perikatan.

---

<sup>20</sup> *Ibid.*, halaman 65.

<sup>21</sup> Munir Fuady. 2014. *Hukum Kontrak Dari Sudut Hukum Bisnis*. Bandung: Citra Aditya Bhakti., halaman 4.

<sup>22</sup> Ricardo Simanjuntak. 2018. *Hukum Perjanjian Teknik Perancangan Kontrak Bisnis*. Jakarta: Gramedia, halaman 38.

<sup>23</sup> Suharnoko. 2004. *Hukum Perjanjian Teori dan Analisa Kasus*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, halaman 3.

<sup>24</sup> Riduan Syahrani. 2016. *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*. Bandung: Alumni, halaman 196.

Perjanjian dalam KUHPerdara dapat ditemukan dalam Pasal 1313 ayat (1) KUHPerdara menyatakan perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu pihak atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Menurut Pasal 1313 ayat (1) KUHPerdara mengatakan dapat diketahui bahwa suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Peristiwa tersebut timbul suatu hubungan antara dua orang atau lebih yang dinamakan perikatan. Dengan demikian perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan. Selain dari perjanjian, perikatan juga dilahirkan dari undang-undang Pasal 1233 KUHPerdara atau dengan perkataan lain ada perikatan yang lahir dari undang-undang. Pada kenyataannya yang paling banyak adalah perikatan yang lahir dari perjanjian.

Perjanjian dapat menerbitkan perikatan diantara kedua orang atau kedua pihak yang membuatnya. Istilah perjanjian dalam hukum perjanjian merupakan kesepadanan dari istilah *overeenkomst* dalam bahasa Belanda atau *agreement* dalam bahasa Inggris. Istilah hukum perjanjian mempunyai cakupan yang lebih sempit dari istilah hukum perikatan. Jika dengan istilah hukum perikatan dimaksudkan untuk mencakup semua bentuk perikatan dalam bukum ketiga KUHPerdara, jadi termasuk ikatan hukum yang berasal dari perjanjian dan ikatan hukum yang terbit dari undang-undang, maka dengan istilah hukum perjanjian hanya dimaksudkan sebagai pengaturan tentang ikatan hukum yang terbit dari perjanjian saja.

Perikatan yang lahir dari perjanjian, memang dikehendaki oleh dua orang atau dua pihak yang membuat suatu perjanjian, sedangkan perikatan yang lahir

dari undang-undang diadakan oleh undangundang di luar kemauan para pihak yang bersangkutan. Apabila dua orang mengadakan suatu perjanjian maka mereka bermaksud agar antara mereka berlaku suatu perikatan hukum. Dengan demikian dapat dipahami bahwa kontrak atau perjanjian adalah suatu kesepakatan yang diperjanjikan diantara dua pihak atau lebih pihak yang dapat menimbulkan atau menghilangkan hubungan hukum.

Sesuai dengan Pasal 1233,1234,1314, 1236, 1239, dan Pasal 1240 KUHPerdara, pengertian, perjanjian kontrak ataupun perikatan adalah sama, sehingga dapat saling dipertukarkan penggunaannya.<sup>25</sup> Sebuah kontrak dibuat oleh beberapa pihak yang membuat kesepakatan, atau dianggap telah bersepakat, dan hukum mengakui hak dan kewajiban yang muncul dari kesepakatan tersebut.<sup>26</sup> Kontrak merupakan suatu peristiwa yang konkret dan dapat diamati, baik itu kontrak yang dilakukan secara tertulis maupun tidak tertulis.<sup>27</sup>

Perikatan yang timbul karena suatu perjanjian adalah memang dikehendaki oleh kedua belah pihak di dalam suatu perjanjian. Karena dengan suatu perjanjian dapat diketahui bahwa para pihak menghendaki timbulnya suatu perikatan di antara mereka dan pada umumnya perikatan ini akan terputus atau akan hapus jika prestasi yang diperjanjikan telah dipenuhi.

Perjanjian pengangkutan udara dituangkan dalam bentuk tertulis yang berupa perjanjian standar kontrak dalam bentuk tiket yang merupakan bukti atas kontrak pengangkutan antara maskapai penerbangan dan penumpang yang

---

<sup>25</sup> Ricardo Simanjuntak, *Op. Cit* , halaman 49.

<sup>26</sup> Wiliam T . Major. 2018. *Hukum Kontrak*. Bandung: Nuansa Cendikia, halaman 15.

<sup>27</sup> Ahmadi Miru. 2017. *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*. Depok: RajaGrafindo Persada, halaman 3.

namanya tercantum dalam tiket. Maskapai penerbangan akan menyediakan pengangkutan hanya kepada penumpang yang memiliki tiket atau memiliki sebagai bukti pembayaran, setiap dokumen lainnya yang diterbitkan oleh maskapai penerbangan atau agen resmi. Syarat-syarat kontrak yang terdapat dalam tiket merupakan ringkasan dari beberapa ketentuan dalam syarat-syarat pengangkutan. Tiket merupakan dan pada setiap saat tetap menjadi milik pengangkut yang menerbitkannya.

Seseorang tidak berhak untuk diangkut dalam penerbangan kecuali orang tersebut menunjukkan tiket yang sah dan secara patut diterbitkan sesuai dengan peraturan-peraturan pengangkut. Penumpang tidak berhak untuk diangkut apabila tiket telah diubah selain oleh kami atau agen resmi. Tiket tidak dapat dialihkan kepada orang lain dan jika orang lain menunjukkan tiket dan maskapai penerbangan menemukan bahwa orang tersebut bukan nama yang tertera dalam tiket, maka maskapai penerbangan akan menolak untuk mengangkut orang tersebut. Namun demikian, jika tiket ditunjukkan oleh seseorang selain daripada orang yang berhak untuk diangkut atau berhak atas pengembalian biaya (*refund*), maskapai penerbangan tidak bertanggung jawab terhadap orang yang berhak apabila dengan itikad baik maskapai penerbangan mengangkut atau melakukan pengembalian biaya kepada orang yang menunjukkan tiket.

Tiket hanya berlaku untuk penumpang yang namanya tercantum serta penerbangan yang ditentukan didalamnya. kecuali ditetapkan sebaliknya dalam tiket atau syarat-syarat ini, tiket berlaku untuk



1. Satu tahun dari tanggal penerbitannya;
2. Tergantung pada perjalanan pertama yang terjadi dalam waktu satu tahun dari tanggal penerbitan, satu tahun dari tanggal perjalanan pertama menurut tiket.

Kemajuan pengangkutan adalah sebagai akibat kebutuhan manusia untuk bepergian ke lokasi atau tempat yang lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan suatu barang. Pengangkutan merupakan salah satu kunci perkembangan pembangunan dan masyarakat.

Pengangkutan didefinisikan sebagai perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak dibutuhkan dalam rangka mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien.<sup>28</sup> Pasal 1 angka 29 UU Penerbangan, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

Proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri. Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Bertujuan untuk meninggikan manfaat atas barang-barang tersebut dan

---

<sup>28</sup>Sinta Uli. 2016. *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*. Medan: USU Press, halaman 20

juga efisien bagi orang-orang yang dapat diselenggarakan melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara.<sup>29</sup>

Perjanjian pengangkutan udara merupakan perjanjian timbal balik dan sepihak yang merupakan salah satu dari jenis-jenis perjanjian yang mewajibkan kedua belah pihak melakukan prestasi secara timbal balik. Di dalam sebuah perjanjian terdapat subjek dan objek perjanjian begitu juga di dalam pengangkutan udara. Subjek hukum pengangkutan merupakan badan atau orang yang dikenakan hak dan kewajiban. Subjek hukum pengangkutan antara lain adalah:

- a. Pihak yang secara langsung terikat dalam perjanjian yaitu mereka yang secara langsung terikat memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka adalah pengangkut, penumpang, dan pengirim barang.
- b. Pihak yang tidak secara langsung terikat dengan perjanjian yaitu mereka yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan karena bukan termasuk pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan bertindak untuk atas nama, kepentingan pihak lain atau karena sesuatu alasan mereka memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan.<sup>15</sup>

Berbeda dengan angkutan udara, menurut Pasal 1 angka 13 UU Penerbangan bahwa angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Berdasarkan uraian tentang pengertian perjanjian pengangkutan yang diambil dari para sarjana dan undang-undang terdapat perbedaan antara perjanjian pengangkutan orang dengan perjanjian pengangkutan barang. Dimana perbedaannya perjanjian pengangkutan orang tidak mempunyai tanggung jawab

---

<sup>29</sup> *Ibid.*, halaman 22.

<sup>15</sup> Abdulkadir Muhammad. 2014. *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 32.

dalam hal penyerahan setelah sampai ke tempat tujuan setelah mengangkut dengan selamat, tidak seperti yang terdapat dalam perjanjian pengangkutan barang dengan penyelenggaraan pengangkutan sampai dengan pada saat penyerahan barang tersebut diterima dengan baik oleh si penerima barang.

Konsep pengangkutan meliputi tiga aspek, yaitu:

1. Pengangkutan sebagai usaha (*business*).
2. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*).
3. Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*).<sup>30</sup>

Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan yang berakhir dengan pencapaian tujuan pengangkutan. Kata yang paling tepat untuk menyatakan ketiga aspek kegiatan dan hasilnya itu adalah pengangkutan, karena sesuai dengan kaidah bahasa Indonesia, bukan angkutan. Istilah angkutan sendiri artinya hasil dari perbuatan mengangkut atau menyatakan apa yang diangkut (muatan) dan jika dipakai dengan istilah hukum yang tepat adalah hukum pengangkutan (*transportation law*) bukan hukum angkutan.

Perjanjian pengangkutan udara merupakan perjanjian timbal balik dan sepihak yang merupakan salah satu dari jenis-jenis perjanjian yang mewajibkan kedua belah pihak melakukan prestasi secara timbal balik. Di dalam sebuah perjanjian terdapat subjek dan objek perjanjian begitu juga di dalam pengangkutan udara. Menurut Pasal 33 Konvensi Warsawa 1929, perusahaan penerbangan maupun penumpang dan/atau pengirim barang bebas membuat perjanjian transportasi udara internasional asalkan perjanjian tersebut tidak bertentangan dengan

---

<sup>30</sup> *Ibid*, halaman 1.

ketentuan-ketentuan yang diatur dalam konvensi Warsawa 1929, sedangkan berlakunya konvensi Warsawa 1929 diatur dalam Pasal 34.<sup>31</sup>

Subjek hukum pengangkutan merupakan badan atau orang yang dikenakan hak dan kewajiban. Subjek hukum pengangkutan antara lain adalah :

1. Pihak yang secara langsung terikat dalam perjanjian yaitu mereka yang secara langsung terikat memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka adalah pengangkut, penumpang, pengirim barang, dan adakalanya penerima dimasukkan.
2. Pihak yang tidak secara langsung terikat dengan perjanjian yaitu mereka yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan karena bukan termasuk pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan bertindak untuk atas nama, kepentingan pihak lain atau karena sesuatu alasan mereka memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan.<sup>32</sup>

Objek hukum pengangkutan adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan. Tujuan hukum pengangkutan adalah terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam pengangkutan, maka yang menjadi objek hukum pengangkutan adalah :

1. Muatan barang.
2. Muatan penumpang.
3. Alat pengangkutan.
4. Biaya pengangkutan.

Subjek hukum merupakan orang atau badan yang dikenakan hak dan kewajiban. Seperti yang telah diketahui subjek hukum pengangkutan adalah pihak yang secara langsung terikat dalam perjanjian dan pihak yang tidak secara langsung terikat di dalam perjanjian.

---

<sup>31</sup>K. Martono dan Amad sudiro, *Op.Cit*, halaman 256.

<sup>32</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, halaman .32

Pasal 140 UU Penerbangan mengatur tentang kewajiban pengangkut yaitu mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati, dimana perjanjian ini dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.

Kewajiban pengangkut dalam perjanjian pengangkutan udara adalah mengangkut barang atau mengantarkan penumpang dengan selamat sampai ke tempat tujuan, sedangkan hak pengangkut adalah mendapatkan upah atau ongkos dari penumpang atau pengirim barang. Pengangkut dapat membebaskan dirinya dari kewajiban tersebut asal ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang atau adanya kerusakan itu karena terjadinya suatu peristiwa yang sepatutnya tidak dapat dicegahnya atau dihindarinya atau adanya keadaan memaksa atau kerusakan tersebut disebabkan karena sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri atau juga karena kesalahan pengirim.

Kewajiban penumpang adalah membayar upah atau ongkos kirim kepada pengangkut sedangkan hak penumpang adalah diangkut dari satu tempat ke tempat tertentu dengan selamat. Manfaat terjadinya pengangkutan ini yaitu meningkatkan nilai dan daya guna dari orang atau barang yang diangkut.

Pasal 140 UUU Penerbangan diatur kewajiban badan usaha angkutan udara niaga untuk mengangkut penumpang. menurut Pasal tersebut badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian angkutan, disamping itu badan usaha angkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian angkutan udara yang disepakati.

Penyandang cacat dan orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus agar mereka dapat menikmati pelayanan angkutan udara dengan baik dalam pelayanan jasa angkutan udara. Yang tergolong orang cacat dalam ketentuan tersebut misalnya penumpang yang menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki, tuna netra, dan sebagainya sedangkan pengertian orang sakit dalam ketentuan ini adalah orang yang menderita penyakit menular sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Perjanjian pengangkutan udara memuat syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang berisi pernyataan-pernyataan yang terdapat dalam atau disampaikan bersama dengan dokumen. Syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan dalam perjanjian pengangkutan PT. Garuda Indonesia berisikan pemberitahuan-pemberitahuan tentang:<sup>33</sup>

1. Tiket berarti tiket penumpang ini beserta tanda terima pemeriksaan bagasi, atau rencana perjalanan/tanda terima ini apabila ada sehubungan dengan tiket elektronik, di mana ketentuan dan pemberitahuan ini merupakan suatu bagian daripadanya, pengangkutan adalah sama dengan transportasi. Pengangkut berarti PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. yang mengangkut atau berkewajiban untuk mengangkut penumpang atau bagasinya yang dimaksud di sini atau melaksanakan jasa lainnya terkait dengan pengangkutan udara tersebut. Tiket elektronik berarti rencana perjalanan/tanda terima yang diterbitkan oleh atau atas nama pengangkut, kupon elektronik dan jika ada, suatu dokumen untuk naik ke pesawat, Konvensi Warsawa berarti Konvensi

---

<sup>33</sup> PT. Garuda Indonesia, Ketentuan Tentang Perjanjian Pengangkutan Udara, Syarat-Syarat Perjanjian Peraturan Dalam Negeri.

untuk Unifikasi Peraturan-Peraturan Tertentu Terkait dengan Pengangkutan Udara Internasional yang ditandatangani di Warsawa, 12 Oktober 1929, atau Konvensi tersebut yang diubah di *The Hague*, 28 September 1955, manapun yang mungkin berlaku.

2. Pengangkutan yang dimaksud di sini adalah tunduk kepada peraturan-peraturan dan batasan-batasan terkait tanggung jawab yang ditentukan oleh Konvensi Warsawa, kecuali pengangkutan tersebut bukan pengangkutan internasional sebagaimana didefinisikan oleh Konvensi tersebut.
3. Sejauh tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan sebelumnya, pengangkutan dan jasa-jasa lainnya yang dilaksanakan oleh Pengangkut tunduk kepada:
  - a. Ketentuan yang terdapat di dalam tiket;
  - b. Tarif yang berlaku;
  - c. Ketentuan pengangkutan dari Pengangkut dan peraturan-peraturan terkait yang menjadi bagian dari ketentuan ini (dan tersedia pada penerapan di kantor-kantor Pengangkut), kecuali pada transportasi antara suatu wilayah di Amerika Serikat atau Kanada dan wilayah lain di luarnya di mana tarif berlaku pada negara-negara yang menerapkan.
4. Nama pengangkut, dan nama pengangkut lainnya dengan mana anda melakukan perjalanan, dapat disingkat di dalam tiket, nama lengkap dan singkatan tersebut diatur dalam tarif pengangkut, ketentuan pengangkutan, regulasi atau jadwal pengangkut; alamat pengangkut merupakan bandara keberangkatan yang ditampilkan berlawanan dengan singkatan pertama dari

nama pengangkut di dalam tiket; tempat pemberhentian yang disetujui adalah tempat yang diatur di dalam tiket ini atau sebagaimana ditunjukkan dalam jadwal pengangkut sebagai tempat pemberhentian terjadwal pada rute penumpang; pengangkutan yang akan dilakukan disini oleh beberapa pengangkut berturut-turut dianggap sebagai pengoperasian tunggal.

5. Angkutan udara yang menerbitkan suatu tiket untuk pengangkutan yang melewati jalur pengangkut udara lainnya, maka dalam melakukan hal tersebut dia adalah hanya sebagai Agennya.
6. Setiap pengecualian atau pembatasan tanggung jawab Pengangkut, atau terhadap pengangkut lainnya dengan mana anda melakukan perjalanan, akan berlaku kepada dan merupakan kepentingan dari agen, pegawai dan perwakilan kami, atau pengangkut lainnya tersebut, dan akan berlaku pula untuk kepentingan dari pihak manapun yang pesawat udaranya digunakan oleh Pengangkut atau pengangkut lainnya tersebut dan terhadap agen, pegawai, dan perwakilan dari pihak tersebut.
7. Bagasi tercatat akan diserahkan kepada pembawa bagasi yang mempunyai dokumen pemeriksaan bagasi, dalam hal terjadi kerusakan terhadap bagasi yang berpindah dalam pengangkutan internasional, keluhan wajib disampaikan secara tertulis kepada Pengangkut segera setelah penemuan atas kerusakan tersebut dan, paling lambat, dalam waktu tujuh (7) hari sejak penerimaan; dalam hal keterlambatan, keluhan wajib disampaikan dalam waktu dua puluh satu (21) hari sejak tanggal bagasi dikirimkan. Apabila tidak terdapat keluhan yang dibuat dalam periode yang disebutkan di atas, tidak ada



tindakan yang menjadi kewajiban bagi Pengangkut. Lihat ketentuan tarif atau ketentuan pengangkutan terkait transportasi non-internasional.

8. Tiket ini dapat digunakan untuk pengangkutan selama satu tahun sejak tanggal penerbitan, kecuali diatur sebaliknya dalam tiket ini, dalam tarif Pengangkut, ketentuan pengangkutan, atau regulasi yang terkait. Biaya atas pengangkutan disini dapat berubah sebelum pelaksanaan pengangkutan. Pengangkut dapat menolak pengangkutan apabila biaya yang berlaku belum dibayarkan.
9. Penumpang wajib mematuhi syarat-syarat perjalanan dari Pemerintah setempat, menunjukkan dokumen keluar-masuk dan dokumen-dokumen lainnya dan hadir di bandara pada waktu yang ditentukan oleh Pengangkut atau, apabila tidak terdapat waktu yang ditentukan, maka wajib hadir lebih awal untuk menyelesaikan prosedur keberangkatan.

## BAB III

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Penyandang *Disabilitas* Pada Pengangkutan Udara

Perlindungan dan pemenuhan hak asasi manusia terhadap penyandang *disabilitas* tidak saja dalam bentuk deklarasi, perlindungan hak-hak penyandang *disabilitas* juga ditetapkan dalam berbagai konvensi yang mengikat secara hukum, penyandang *disabilitas* memperoleh perlakuan khusus yang dimaksudkan untuk memenuhi segala aspek tanpa membeda-bedakan dengan orang normal.

Peraturan perundang-undangan yang berlaku menegaskan bahwa penyandang *disabilitas* merupakan bagian dari masyarakat yang memiliki kedudukan, hak, kewajiban, dan peran yang sama, sehingga baik pemerintah maupun masyarakat wajib menaati eksistensi hak-hak penyandang *disabilitas*. Pengangkutan penumpang pesawat udara terhadap penyandang *disabilitas* yang memiliki berkemampuan gerak terbatas dan orang sakit diatur oleh konvensi internasional maupun peraturan perundang-undangan Indonesia seperti:

1. *International Air Transport Association/ IATA Resolution 700 dan Annex 9 (Facilitation) to the Convention on International Civil Aviation of International Civil Aviation Organisation/ ICAO*;
2. *Document 9984 (Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities) of ICAO*.
3. Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan;
4. Undang-undang nomor 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;

5. Undang-undang nomor 8 tahun 2016 tentang Penyandang *Disabilitas*;
6. Peraturan Menteri Perhubungan RI nomor PM 178 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara;
7. Peraturan Menteri Perhubungan RI nomor PM 185 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penyandang *disabilitas*, pemerintah Indonesia telah menerbitkan berbagai peraturan perundang-undangan yang dimaksudkan untuk melindungi, menghormati, memajukan, dan memenuhi hak-hak penyandang *disabilitas*. Ketentuan nasional yang berkaitan dengan perlindungan HAM bagi penyandang *disabilitas* adalah :

1. Undang-Undang Dasar NRI Tahun 1945.

Prinsip non diskriminasi di Indonesia dapat dilihat dari Pasal 28A-28J UUD 1945 yang di dalamnya tertulis “Setiap orang bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apapun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif” (Pasal 28I Ayat (2)). Berdasarkan ketentuan tersebut Indonesia telah mengakomodir prinsip nondiskriminasi dan Indonesia pun juga telah mencantumkan bahwa perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara, terutama pemerintah (Pasal 28I Ayat (4)).

Kenyataannya perlakuan diskriminatif masih kerap terjadi, khususnya terhadap kelompok penyandang *disabilitas* mereka selalu dianggap/diberikan label bahwa dirinya berbeda dari yang lain padahal kelompok penyandang

*disabilitas* juga merupakan warga negara yang harus dilindungi oleh pemerintah tanpa memperhatikan keterbatasan fisik yang dimiliki oleh mereka.<sup>34</sup>

Pemenuhan hak kelompok penyandang *disabilitas* khususnya hak untuk memiliki aksesibilitas yang layak, pemerintah masih cenderung belum menyediakan fasilitas yang memadai, misalkan dalam bandara, masih belum terdapat fasilitas khusus bagi kelompok penyandang *disabilitas* yang tuna netra, bagaimana caranya penyandang *disabilitas* tuna netra mengetahui jadwal penerbangan maskapai, apabila tidak ada akses khusus yang disediakan untuk mendapatkan hak menikmati aksesibilitas tersebut.

## 2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia

Selain aturan di atas terkait perlakuan diskriminasi, ada aturan lain yang juga telah mengatur larangan perlakuan diskriminasi yakni Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (selanjutnya disebut UU HAM) yang isinya bahwa: “setiap orang berhak atas perlindungan hak asasi manusia dan kebebasan dasar manusia, tanpa diskriminasi”.

Pasal 41 Ayat (2) UU HAM yang menyatakan bahwa setiap penyandang cacat, orang yang berusia lanjut, wanita hamil, dan anak-anak, berhak memperoleh kemudahan dan perlakuan khusus. Dengan demikian setiap warga negara yang berusia lanjut, cacat fisik atau cacat mental berhak memperoleh perawatan, pendidikan, pelatihan, dan bantuan khusus atas biaya negara, untuk menjamin kehidupan yang layak, sesuai dengan martabat kemanusiaannya, meningkatkan rasa percaya diri, dan kemampuan berpartisipasi dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

---

<sup>34</sup> Uning Pratimaratri. 2015. *Jaminan Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat Sebagai Perlindungan Hak Asasi Manusia*, Bandung: Refika Aditama, halaman 25.

### 3. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

Pasal 5 UU Ketenagakerjaan menyatakan bahwa setiap tenaga kerja memiliki kesempatan memperoleh pekerjaan dan penghidupan layak tanpa diskriminasi jenis kelamin, suku, ras, agama, dan aliran politik sesuai dengan minat dan kemampuan tenaga kerja yang bersangkutan untuk memperoleh pekerjaan, termasuk perlakuan yang sama terhadap para penyandang cacat.

Pasal 19 UU Ketenagakerjaan menyebutkan bahwa pelatihan kerja bagi tenaga kerja penyandang cacat dilaksanakan dengan memperhatikan jenis, derajat, kecacatan dan kemampuan tenaga kerja penyandang cacat yang bersangkutan. Demikian pula dalam Pasal 67 Ayat (1) UU Ketenagakerjaan dirumuskan bahwa pengusaha yang mempekerjakan tenaga kerja penyandang cacat wajib memberikan perlindungan sesuai dengan jenis dan derajat kecacatannya.

### 4. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention On The Rights Of Person With Disabilities*

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Person with Disabilities* (konvensi mengenai hak-hak penyandang *disabilitas*) mengenai kewajiban umum negara yang menandatangani konvensi ini dalam pemenuhan hak penyandang cacat, yaitu:

- a. Semua hak asasi manusia dan kebebasan fundamental bagi semua penyandang *disabilitas* tanpa diskriminasi dalam segala bentuk apapun yang didasari oleh *disabilitas*. Untuk itu, negara-negara pihak berjanji:
  - 1) Mengadopsi semua peraturan perundang-undangan, administratif dan kebijakan lainnya yang sesuai untuk implementasi hak-hak yang diakui dalam konvensi ini;

- 2) Mengambil semua kebijakan yang sesuai, termasuk peraturan perundang-undangan, untuk mengubah atau mencabut ketentuan hukum, peraturan, kebiasaan, dan praktik-praktik yang berlaku yang mengandung unsur diskriminasi terhadap parapenyandang *disabilitas*;
- 3) Mempertimbangkan perlindungan dan pemajuan hak asasi manusia daripenyandang *disabilitas* dalam semua kebijakan dan program;
- 4) Menahan diri dari keterlibatan dalam tindakan atau praktik apapun yang bertentangan dengan konvensi ini dan menjamin bahwa otoritas dan lembaga publik bertindak sesuai dengan Konvensi ini;
- 5) Mengambil semua kebijakan yang sesuai untuk menghilangkan diskriminasi yang didasari oleh *disabilitas* yang dilakukan oleh setiap orang, organisasi atau lembagawasta;
- 6) Melaksanakan atau memajukan penelitian dan pengembangan barang, jasa, peralatan, dan fasilitas yang didesain secara universal, sebagaimana dijelaskan pada Pasal 2 dalam konvensi ini, yang memerlukan penyesuaian seminimal mungkin dan biaya terkecil guna memenuhi kebutuhan khusus penyandang *disabilitas*, untuk memajukan ketersediaan kegunaannya, dan untuk memajukan desain universal dalam pengembangan standar-standar dan pedoman-pedoman;
- 7) Melaksanakan atau memajukan penelitian dan pengembangan, dan untuk memajukan ketersediaan dan penggunaan teknologi baru, termasuk teknologi informasidan komunikasi, alat bantu mobilitas, peralatan dan teknologi bantu, yang cocok untukpenyandang *disabilitas*, dengan memberikan prioritas kepada teknologi dengan biaya yang terjangkau;

- 8) Menyediakan informasi yang dapat diakses kepada para penyandang *disabilitas* mengenai alat bantu mobilitas, peralatan dan teknologi bantu bagi penyandang *disabilitas*, termasuk teknologi baru serta bentuk-bentuk bantuan, layanan dan fasilitas pendukung lainnya;
  - 9) Memajukan pelatihan bagi para profesional dan personil yang bekerja dengan penyandang *disabilitas* tentang hak asasi manusia sebagaimana diakui di dalam konvensi ini sehingga mereka lebih dapat memberikan bantuan dan pelayanan yang dijamin oleh hak-hak tersebut.
- b. Terkait dengan hak-hak ekonomi, sosial dan budaya, setiap negara pihak mengambil tindakan sejauh dimungkinkan sumber daya yang ada dan, bilamana perlu, di dalam kerangka kerja sama internasional dengan maksud agar dapat mencapai perwujudan penuh hak-hak ini secara progresif, tanpa menaruh prasangka terhadap kewajiban-kewajiban yang terdapat di dalam konvensi ini yang menurut hukum internasional dapat segera diterapkan.
  - c. Dalam pengembangan dan pelaksanaan peraturan perundang-undangan dan kebijakan untuk implementasi konvensi ini, dan dalam proses pengambilan keputusan lainnya menyangkut masalah-masalah yang terkait dengan penyandang *disabilitas*, negara-negara pihak harus berkonsultasi secara erat dan aktif melibatkan para penyandang *disabilitas*, termasuk penyandang *disabilitas* anak, melalui organisasi-organisasi yang mewakili mereka.
  - d. Dalam konvensi ini, tidak terdapat hal-hal yang dapat mempengaruhi setiap ketentuan yang lebih kondusif terhadap realisasi hak-hak penyandang *disabilitas* dan yang mungkin ada dalam ketentuan hukum negara pihak atau

hukum internasional yang berlaku untuk negara pihak. Tidak boleh ada pembatasan atau pengurangan apa pun atas hak-hak manusia dan kebebasan fundamental yang telah diakui atau terdapat di suatu negara pihak pada konvensi ini berdasarkan hukum, konvensi, peraturan atau kebiasaan, dengan alasan bahwa konvensi ini tidak mengakui hak-hak atau kebebasan tersebut, atau mengakuinya pada tingkatan yang lebih rendah.

- e. Ketentuan-ketentuan yang ada di dalam konvensi ini harus menjangkau seluruh bagian negara-negara federal tanpa pembatasan atau pengecualian.

Perlindungan hukum bagi penyandang cacat guna dapat melaksanakan kewajiban dan mendapatkan hak-hak penyandang cacat, maka, diperlukan pemenuhan aksesibilitas bagi penyandang cacat sesuai dengan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Person with Disabilities* (konvensi mengenai hak-hak penyandang *disabilitas*) yang berisi:

- a. Agar penyandang *disabilitas* mampu hidup secara mandiri dan berpartisipasi secara penuh dalam semua aspek kehidupan, negara-negara pihak harus mengambil kebijakan yang sesuai untuk menjamin akses bagi penyandang *disabilitas*, atas dasar kesetaraan dengan yang lainnya, terhadap lingkungan fisik, transportasi, informasi, dan komunikasi, termasuk teknologi dan sistem informasi dan komunikasi, serta terhadap fasilitas dan layanan lainnya yang terbuka atau tersedia untuk publik, baik di daerah perkotaan maupun pedesaan. Kebijakan-kebijakan ini, yang harus meliputi identifikasi dan penghapusan kendala serta halangan terhadap aksesibilitas, harus diterapkan pada, antara lain:



- 1) Gedung, jalan, sarana transportasi, dan fasilitas dalam dan luar ruang lainnya, termasuk sekolah, perumahan, fasilitas medis, dan tempat kerja;
  - 2) Informasi, komunikasi, dan layanan lainnya, termasuk layanan elektronik dan layanan gawat darurat.
- b. Negara-negara pihak harus juga mengambil kebijakan-kebijakan yang tepat untuk:
- 1) Mengembangkan, menyebarluaskan, dan memantau pelaksanaan standar minimum dan panduan untuk aksesibilitas terhadap fasilitas dan layanan yang terbuka atau tersedia untuk publik;
  - 2) Menjamin bahwa sektor swasta yang menawarkan fasilitas dan layanan yang terbuka atau tersedia untuk publik mempertimbangkan seluruh aspek aksesibilitas bagi penyandang *disabilitas*;
  - 3) Menyelenggarakan pelatihan bagi pemangku kepentingan tentang masalah aksesibilitas yang dihadapi oleh penyandang *disabilitas*;
  - 4) Menyediakan di dalam gedung dan fasilitas lain yang terbuka untuk publik, tanda-tanda dalam huruf Braille dan dalam bentuk yang mudah dibaca dan dipahami;
  - 5) Menyediakan bentuk-bentuk bantuan langsung dan perantara, termasuk pemandu, pembaca, dan penerjemah bahasa isyarat profesional, untuk memfasilitasi aksesibilitas terhadap gedung dan fasilitas lain yang terbuka untuk publik;
  - 6) Meningkatkan bentuk bantuan dan dukungan lain yang sesuai bagi penyandang *disabilitas* untuk menjamin akses mereka terhadap informasi;

- 7) Meningkatkan akses bagi penyandang *disabilitas* terhadap sistem serta teknologi informasi dan komunikasi yang baru, termasuk internet;
- 8) Memajukan sejak tahap awal desain, pengembangan, produksi, dan distribusi teknologi dan sistem informasi dan komunikasi yang dapat diakses, sehingga teknologi dan sistem ini dapat diakses dengan biaya yang minimum.

Tujuan dari penyediaan aksesibilitas tersebut sejalan dengan Pasal 10 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat yakni kesamaan kesempatan bagi penyandang cacat dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan dilaksanakan melalui penyediaan aksesibilitas. Selain itu, untuk menciptakan keadaan dan lingkungan yang lebih menunjang penyandang cacat dapat sepenuhnya hidup bermasyarakat.

#### 5. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang *Disabilitas*

Menjamin kehormatan, kemajuan perlindungan, pemberdayaan, penegakan dan pemenuhan hak-hak penyandang *disabilitas*, sudah saatnya dilakukan reformasi hukum terhadap regulasi penanganan penyandang *disabilitas*. Pengesahan hukum terhadap UU Penyandang *Disabilitas* merupakan langkah awal reformasi hukum terhadap penanganan rehabilitasi sosial penyandang *disabilitas*

UU Penyandang *Disabilitas* telah memasukkan penyandang disabilitas sebagai bagian dari hak asasi manusia, seperti UU HAM dan UU tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (Konvensi Hak-hak Penyandang *disabilitas*). Setelah Konvensi ini disahkan maka

memberikan kewajiban-kewajiban negara untuk menjamin dan memajukan pemenuhan hak penyandang *disabilitas*, salah satunya dengan membuat peraturan dan melakukan harmonisasi peraturan termasuk menghapuskan aturan dan budaya yang melanggar hak penyandang *disabilitas*. Pemerintah dan DPR menindaklanjuti komitmennya untuk menghormati, melindungi dan memenuhi hak penyandang *disabilitas* melalui pengesahan UU Penyandang *Disabilitas*.<sup>35</sup>

Perubahan pandangan terhadap penyandang *disabilitas* dapat dilihat dari definisi penyandang *disabilitas* dalam Pasal 1 Ayat (1) UU Penyandang *Disabilitas*, yaitu: “setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental dan atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak”. Pengaturan mengenai Penyandang *disabilitas* ini telah memasukkan perspektif hak asasi manusia.

Pasal 2 UU Penyandang *Disabilitas* yang isinya “Pelaksanaan dan pemenuhan hak penyandang *disabilitas* berasaskan: penghormatan terhadap martabat, otonomi individu, tanpa diskriminasi, partisipasi penuh, keragaman manusia dan kemanusiaan, kesamaan kesempatan, kesetaraan, aksesibilitas, kapasitas yang terus berkembang dan identitas anak, inklusif, dan perlakuan khusus perlindungan lebih.. Dari ketentuan-ketentuan tersebut di atas bahwa jelas dari sisi pengaturan sudah secara tegas menyatakan bahwa diskriminasi itu merupakan suatu perbuatan yang dilarang oleh negara”.

---

<sup>35</sup>Muladi, *Demokratisasi*. 2014. *Hak Asasi Manusia, dan Reformasi Hukum Indonesia*, Jakarta: The Habibie Center, halaman 21.

Pasal 1 ayat (8) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang *Disabilitas* menyatakan aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan untuk Penyandang *Disabilitas* guna mewujudkan Kesamaan Kesempatan. Setidaknya terdapat empat asas yang dapat menjamin kemudahan atau aksesibilitas difabel tersebut yang mutlak mestinya harus dipenuhi oleh pemerintah yakni:

- a. Asas kemudahan yaitu suatu asas yang memudahkan para penyandang *disabilitas* dalam aksesibilitas.
- b. Asas kegunaan. Asas kegunaan ini berarti sebuah sarana prasarana harus bisa berguna untuk para penyandang *disabilitas*.
- c. Asas keselamatan merupakan bagian yang sangat penting untuk sebuah sarana prasarana bagi kaum *difabel* maupun masyarakat pada umumnya.
- d. Asas kemandirian. Asas kemudahan berguna untuk para penyandang *disabilitas* menggunakan sarana prasarana secara mandiri.

Aksesibilitas yang dijamin dalam PP Nomor 43 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat yaitu pengaturan aksesibilitas fisik dan non fisik. Aksesibilitas fisik diterapkan pada sarana dan prasarana umum seperti aksesibilitas pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan pemakaman umum serta angkutan umum. Sedangkan aksesibilitas non fisik di terapkan pada pelayanan informasi dan pelayanan khusus.

#### 6. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

Pasal 25 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (selanjutnya disebut UU Pelayanan Publik) menyatakan bahwa, penyelenggara (pemerintah) dan pelaksana berkewajiban mengelola saran,

prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik secara efektif, efisien, transparan, akuntabel, dan berkesinambungan serta bertanggung jawab terhadap pemeliharaan dan/atau penggantian sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik.

Pasal 29 Ayat (1) menyatakan bahwa penyelenggara berkewajiban memberikan pelayanan dengan perlakuan khusus kepada anggota masyarakat tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Selanjutnya, pada ayat (2) menyatakan bahwa, sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik dengan perlakuan khusus sebagaimana dimaksud ayat (1) dilarang digunakan oleh orang yang tidak berhak.

Berdasarkan Pasal 25 dan Pasal 29 UU Pelayanan Publik, maka pelayanan terhadap *disabilitas* bertujuan untuk memberikan kejelasan dan pengaturan mengenai pelayanan publik bagi seluruh warga negara termasuk penduduk yang berkebutuhan khusus yaitu kaum difabel. UU Pelayanan Publik secara tegas menyatakan bahwa pelayanan publik memiliki beberapa asas yang mengamanahkan kemudahan aksesibilitas kepada difabel. Namun demikian, tampaknya kehadiran UU tersebut belum mapu menjadi pegangan bagi penyelenggara pemerintahan untuk memberikan pelayanan publik tanpa diskriminasi. Para difabel masih menemui hambatan fisik dan psikologis dalam memperoleh hak-hak mereka.

Prakteknya dalam hal aksesibilitas, ketersediaan sarana dan prasarana ramah difabel saat ini masih sangat terbatas di Indonesia. Aksesibilitas difabel yang dijanjikan pemerintah pada prakteknya tetap saja belum mempermudah akses pergerakan mereka. Beberapa sarana umum yang dibangun dengan

mempertimbangkan difabel bahkan pada pelaksanaannya masih saja menyulitkan mereka. Tempat ibadahpun bahkan masih belum ramah terhadap keberadaan para difabel.

#### 7. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Aksesibilitas penyandang cacat terhadap transportasi khususnya transportasi udara di jamin berdasarkan Pasal 134 Ayat (1) UU Penerbangan menyebutkan bahwa penyandang cacat, orang lanjut usia, anak-anak di bawah usia 12 (dua belas) tahun, dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha angkutan udara niaga. Selanjutnya pada ayat (2) menyebutkan bahwa Pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) paling sedikit meliputi:

- a. Pemberian prioritas tambahan tempat duduk
- b. Penyediaan fasilitas kemudahan untuk naik ke dan turun dari pesawat udara
- c. Penyediaan fasilitas untuk penyandang cacat selama berada di pesawat udara
- d. Sarana bantu bagi orang sakit
- e. Penyediaan fasilitas untuk anak-anak selama berada di pesawat udara
- f. Tersedianya personel yang dapat berkomunikasi dengan penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak, dan/atau orang sakit.
- g. Tersedianya buku petunjuk tentang keselamatan dan keamanan penerbangan bagi penumpang pesawat udara dan sarana lain yang dapat dimengerti oleh penyandang cacat, lanjut usia, dan orang sakit.

Berdasarkan ketentuan tersebut maka, para penyelenggara layanan jasa transportasi dapat terus meningkatkan pelayanannya sehingga hak setiap pengguna dapat terpenuhi tanpa membedakan kondisi fisik seseorang. Pentingnya

memberikan perhatian dan kepedulian kepada para pengguna transportasi yang memiliki kebutuhan khusus.

K Martono dan Amad Sudiro menyatakan bahwa angkutan penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak, dan/atau orang sakit diatur dalam Pasal 134 dan 135 UU Penerbangan. Menurut Pasal 134 UU Penerbangan bahwa badan usaha angkutan udara niaga wajib memberi fasilitas pelayanan khusus kepada para penyandang cacat yang menggunakan fasilitas yang di perlukan karena lumpuh, cacat kaki, dan tuna netra, lanjut usia di atas 60 tahun, anak-anak di bawah usia 12 tahun, dan/atau orang sakit agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan dengan layak.

Pasal 239 Ayat (1) UU Penerbangan menyatakan pula bahwa Penyandang cacat, orang sakit, orang lanjut usia, dan anak-anak berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara. Benny Rustanto, Kepala Divisi Marketing dan Humas PT. Citilink Indonesia Cabang Medan menyatakan pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus meliputi:<sup>36</sup>

- a. Pemberian prioritas pelayanan di terminal
- b. Menyediakan fasilitas untuk penyandang cacat selama di terminal
- c. Sarana bantu bagi orang sakit
- d. Menyediakan fasilitas untuk ibu merawat bayi (*nursery*)
- e. Tersedianya personel yang khusus bertugas untuk melayani atau berkomunikasi dengan penyandang cacat, orang sakit, dan lanjut usia,

---

<sup>36</sup>Hasil Wawancara dengan Benny Rustanto, Kepala Divisi Marketing dan Humas PT. Citilink Indonesia Cabang Medan, Selasa 03 September 2019.

- f. Tersedianya informasi atau petunjuk tentang keselamatan bangunan bagi penumpang di terminal dan sarana lain yang dapat dimengerti oleh penyandang cacat, orang sakit, dan lanjut usia.

Berdasarkan ketentuan di atas, maka dapat diketahui bahwa penyelenggara maskapai penerbangan wajib menyediakan fasilitas bagi penumpang penyandang cacat. Fasilitas khusus tersebut dapat berupa penyediaan jalan khusus di bandar udara dan sarana khusus untuk naik ke atau turun dari pesawat udara, atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantu bagi orang sakit yang angkutannya mengharuskan dalam posisi tidur.

Pemberian pelayanan fasilitas khusus bagi penumpang yang menyandang cacat atau orang sakit dimaksudkan agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan dengan layak. Semua pemberian pelayanan khusus tersebut tidak dipungut biaya tambahan, namun demikian badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dapat menetapkan biaya tambahan dalam hal orang sakit membutuhkan tempat duduk (*seat*) tambahan selama penerbangan. Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan.<sup>37</sup>

#### 8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1998 Tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat

Pasal 1 Ayat (4) menyebutkan bahwa aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang *disabilitas* guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan Pasal 11 Ayat (1) menyebutkan

---

<sup>37</sup>Hasil Wawancara dengan Benny Rustanto, Kepala Divisi Marketing dan Humas PT. Citilink Indonesia Cabang Medan, Selasa 03 September 2019.



bahwa penyediaan aksesibilitas yang berbentuk fisik sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 10 huruf a dilaksanakan pada sarana dan prasarana umum yang meliputi :

- a. Aksesibilitas pada bangunan umum.
- b. Aksesibilitas pada jalan umum.
- c. Aksesibilitas pada pertamanan dan pemakaman umum.
- d. Aksesibilitas pada angkutan umum.

9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 185 Tahun 2015 Tentang Standard Pelayanan Penumpangan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri

Pasal 48 menyebutkan bahwa standar pelayanan bagi penumpang berkebutuhan khusus meliputi :

- a. Pemberian prioritas dan pendampingan oleh petugas untuk naik ke pesawat
- b. Tersedianya fasilitas kemudahan untuk menuju dan naik ke pesawat udara berupa kursi roda.

Pasal 50 menyebutkan bahwa fasilitas dalam pesawat bagi penumpang dengan kebutuhan khusus meliputi:

- a. Tempat duduk sesuai kebutuhan
- b. Informasi petunjuk keselamatan dan keamanan penerbangan

Berdasarkan ketentuan di atas jelas bahwa penyandang *disabilitas* memiliki hak dan berhak atas perlakuan khusus yang dimaksudkan sebagai upaya perlindungan dari kerentanan terhadap berbagai tindakan diskriminasi dan terutama perlindungan dari berbagai pelanggaran hak asasi manusia. Perlakuan

husus tersebut dipandang sebagai upaya maksimalisasi penghormatan, pemajuan, perlindungan dan pemenuhan hak asasi manusia universal.

Perlakuan khusus ini diberlakukan terhadap penyandang *disabilitas* yaitu setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya.<sup>38</sup>

Kenyataannya perlakuan diskriminatif masih sering terjadi, khususnya terhadap kelompok penyandang *disabilitas* mereka selalu dianggap atau diberikan label bahwa dirinya berbeda dari yang lain padahal kelompok penyandang *disabilitas* juga merupakan warga negara yang harus dilindungi oleh pemerintah tanpa memperhatikan keterbatasan fisik yang dimiliki oleh mereka. Pemerintah sebagai pemegang tanggung jawab utama dalam melaksanakan upaya perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan untuk hak asasi manusia masih belum dapat memenuhi ketentuan Pasal 28I Ayat (2) UUD 1945 tersebut.

## **B. Hak dan Kewajiban Penyandang *Disabilitas* Pada Pengangkutan Udara**

Angkutan udara merupakan moda transportasi yang paling ketat pengaturannya. Mulai dari konvensi internasional yang kemudian diratifikasi menjadi peraturan perundang-undangan, hingga petunjuk pelaksanaan, petunjuk teknis serta manual operasional yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan serta lembaga dan perusahaan terkait. Semuanya untuk memastikan keselamatan,

---

<sup>38</sup>Hasil Wawancara dengan Benny Rustanto, Kepala Divisi Marketing dan Humas PT. Citilink Indonesia Cabang Medan, Selasa 03 September 2019.

keamanan, ketertiban, kelancaran, kenyamanan dan melindungi hak-hak para penyelenggara, pelaksana dan pengguna pelayanan. Termasuk juga pengaturan tentang hak masyarakat berkebutuhan khusus dalam memanfaatkan jasa transportasi udara.

Kesepakatan antara pengguna pelayanan dengan penyelenggara angkutan udara, diwujudkan dalam tiket yang diterbitkan oleh pengangkut (maskapai penerbangan) atas nama penumpang. Tiket berfungsi sebagai dokumen hukum yang mengikat bagi pengangkut dan penumpang. Proses pelaksanaan pengangkutan, banyak pihak yang terlibat dan dari sisi penumpang, pada umumnya melibatkan biro perjalanan (*travel agent*) baik yang konvensional maupun *online*, bank atau penerbit kartu kredit atau perusahaan jasa pembayaran elektronik (*fintech*), serta asuransi perjalanan.<sup>39</sup>

Pelayanan untuk pengguna jasa pada sisi pengangkut melibatkan pengelola bandar udara yang menyediakan berbagai pelayanan seperti pemeriksaan keamanan, layanan kesehatan dan fasilitas umum, agen pelayanan di bandar udara (*ground handling agent*) yang mengurus proses *check-in*, bagasi serta boarding dan kedatangan baik di bandar udara asal maupun bandar udara tujuan dan untuk penerbangan internasional, menyertakan pula instansi-instansi seperti Imigrasi, Bea dan Cukai serta Karantina.

Semua unsur dalam mata rantai penerbangan berkontribusi terhadap kualitas pelayanan serta penjaminan terpenuhinya hak-hak pengguna jasa penerbangan. Namun tidak semua petugas pada setiap mata rantai angkutan udara

---

<sup>39</sup> Alvin Lee. 2018. *Fasilitas Pelayanan Angkutan Udara Bagi Penumpang Berkebutuhan Khusus*. Jakarta: Ombudsman Republik Indonesia, halaman iii.

memahami secara komprehensif dan memiliki pemahaman yang benar tentang peraturan dan hak-hak penumpang berkebutuhan khusus. Sebagian penumpang berkebutuhan khusus juga kurang memahami prosedur untuk mendapatkan hak-haknya atas fasilitas dan pelayanan khusus. Akibatnya, perjalanan dengan pesawat terbang yang seharusnya lancar, nyaman dan menyenangkan, tidak jarang terganggu oleh hal-hal yang sebenarnya tidak perlu terjadi.

Secara umum diatur bahwa maskapai penerbangan:

1. Dilarang menolak mengangkut penumpang dengan kebutuhan khusus/ berkemampuan gerak terbatas, kecuali demi keselamatan penerbangan.
2. Dilarang memungut biaya tambahan untuk pelayanan bagi penumpang dengan kebutuhan khusus/ berkemampuan gerak terbatas.
3. Maskapai penerbangan dan pengelola bandar udara juga diwajibkan memperlakukan penumpang berkebutuhan khusus/ berkemampuan gerak terbatas, secara terhormat dan tanpa diskriminasi.<sup>40</sup>

Peraturan Menteri Perhubungan RI nomor PM 185 tahun 2015 secara jelas mengatur bahwa penumpang berkebutuhan khusus mencakup, antara lain:

1. Anak-anak berusia kurang dari 12 (dua belas) tahun;
2. Berusia lanjut;
3. Perempuan hamil;
4. Sakit/lemah;
5. Penyandang *disabilitas*.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI nomor PM 185 tahun 2015, maka jelaslah bahwa penyandang *disabilitas* bukan orang sakit dan tidak boleh dianggap sama dengan orang sakit. Kebutuhan penyandang *disabilitas* berbeda dari kebutuhan orang sakit, sehingga pelayanan dan fasilitas yang disediakan juga berbeda.

---

<sup>40</sup> *Ibid.*, halaman 3.

Penumpang dengan kemampuan gerak terbatas mencakup penyandang *disabilitas* fisik atau mental, atau dengan kondisi medis tertentu, yang membutuhkan perhatian atau bantuan khusus memasuki atau keluar dari pesawat, selama penerbangan dan pelayanan di darat. Pelayanan ini diberikan atas permintaan khusus oleh penumpang atau sanak saudaranya atau oleh petugas medis kepada personil maskapai penerbangan atau agennya.

Secara umum, penumpang berkebutuhan khusus atau berkemampuan gerak terbatas mencakup:

1. Tidak mampu berjalan, tidak mampu masuk atau keluar pesawat, bergerak di dalam pesawat tanpa bantuan orang lain.
2. Mampu berjalan, mampu masuk dan keluar pesawat serta bergerak di dalam pesawat tanpa atau dengan sedikit bantuan. Misalnya penyandang *disabilitas* fisik ringan, mental, tuna netra atau tuna rungu.

Peraturan Menteri Perhubungan RI nomor PM 185 tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri mengatur:

1. Penumpang dengan kebutuhan khusus adalah penumpang karena kondisi fisiknya dan/atau permintaan khusus penumpang yang memerlukan fasilitas dan perlakuan khusus, seperti penyandang *disabilitas*, lanjut usia, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit;
2. Penyandang *disabilitas* adalah penumpang yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dan sikap masyarakat dapat mengalami hambatan yang menyulitkan untuk berpartisipasi penuh dan efektif berdasar kesamaan hak.
3. Lanjut usia adalah penumpang dengan usia di atas 60 tahun.
4. Orang sakit adalah penumpang yang karena kondisi kesehatannya membutuhkan fasilitas tambahan antara lain *oxygen mask*, kursi roda dan/atau *stretcher*, yang dalam hal ini dibatasi tidak berlaku untuk penumpang dengan penyakit menular sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

5. Anak-anak tanpa pendamping (*unaccompanied minor*) adalah penumpang berusia antara 6 (enam) tahun sampai dengan 12 (dua belas) tahun;
6. Anak-anak berusia kurang dari 6 (enam) tahun wajib didampingi oleh orang dewasa yang bertanggungjawab penuh.<sup>41</sup>

Mengacu pada peraturan-peraturan tersebut, maskapai penerbangan dilarang menolak penumpang berkemampuan gerak terbatas, kecuali:

1. Kondisi fisik atau medis yang bersangkutan dapat mengancam keselamatan penumpang lain dan barang bawaannya, pesawat dan awak pesawat.
2. Penumpang yang bersangkutan menolak atau tidak bersedia memenuhi persyaratan yang ditentukan oleh maskapai penerbangan.
3. Perilaku, status, kondisi fisik atau mental yang bersangkutan membuat maskapai penerbangan merasa tidak mampu membantu penumpang tersebut dalam evakuasi pesawat, kecuali bila disertai pendamping yang akan melayani, membantu masuk dan keluar pesawat, serta evakuasi dalam kondisi darurat (misalnya penumpang yang harus berebah di tandu/ stretcher atau inkubator, penumpang dengan kelemahan pendengaran atau penglihatan yang parah).
4. Dapat menularkan penyakit atau menyebabkan kekhawatiran bagi penumpang lain.
5. Dapat membahayakan dirinya sendiri atau penumpang lain apabila diangkut, walau dengan berbagai bantuan dan pelayanan khusus.
6. Tidak dapat menggunakan tempat duduk standar maskapai penerbangan, baik dalam keadaan duduk atau rebah (misalnya harus menggunakan

---

<sup>41</sup> *Ibid.*, halaman 5.

tandu/*stretcher*), kecuali bila maskapai penerbangan dapat menyediakan pengaturan khusus.

7. Pendapat dokter atau otoritas kesehatan diperlukan apabila maskapai penerbangan meragukan apakah dibutuhkan pendamping dan kualifikasi pendamping bagi penumpang tertentu.

Maskapai penerbangan dapat membatasi jumlah penumpang berkemampuan gerak terbatas dalam suatu penerbangan, berdasarkan kemampuan operasional, terutama dengan memperhatikan aspek keselamatan. Maskapai penerbangan dilarang melakukan tindakan diskriminatif terhadap penumpang berkebutuhan khusus/berkemampuan gerak terbatas.

Menurut Ketentuan Pengangkutan Maskapai Penerbangan Citty Link bahwa penerimaan atas pengangkutan anak-anak (berumur 7-12 tahun) yang tidak disertai pendamping dewasa atau orang-orang yang lumpuh karena penyakit bergantung pada persiapan sebelumnya dan sesuai dengan peraturan-peraturan pengangkut. Untuk alasan keselamatan, jumlah total anak-anak yang tidak disertai pendamping dewasa dan orang-orang yang lumpuh (atau cacat) tidak dapat melebihi 10% dari kapasitas pesawat udara.<sup>42</sup>

Maskapai Penerbangan Citty Link menentukan bahwa untuk tujuan keselamatan, hanya dapat mengangkut maksimum 4 (empat) orang penumpang yang memiliki *quadriplegia* (tunadaksa) atau *paraplegia* (lumpuh pada bagian bawah tubuh) untuk setiap penerbangan, dengan ketentuan bahwa kami tidak dapat mengangkut lebih dari 2 (dua) penumpang dengan *quadriplegia* untuk

---

<sup>42</sup> Ketentuan Pengangkutan Maskapai Penerbangan Citty Link

setiap penerbangan. Dalam keadaan-keadaan tertentu dapat mewajibkan penumpang untuk bepergian dengan seorang teman atau paramedis. Penumpang dengan penyakit atau kondisi medis diharuskan untuk memperlihatkan surat keterangan medis pada saat pelaporan (*check-in*) untuk memastikan bahwa mereka sehat untuk terbang. Untuk keselamatan para penumpang yang lainnya, mencadangkan hak untuk menolak penumpang yang menderita penyakit yang berjangkit, menular atau kronis untuk naik ke atas pesawat udara.<sup>43</sup>

Memastikan hak-hak pelayanan khusus untuk penumpang dengan kebutuhan khusus/kemampuan gerak terbatas, penumpang wajib memberitahukan kebutuhannya kepada maskapai penerbangan sedikitnya 48 (empat puluh delapan) jam sebelum keberangkatan. Hal ini dapat dilakukan saat membeli tiket di biro perjalanan atau langsung di kantor maskapai perjalanan. Beberapa maskapai penerbangan juga menyediakan kemudahan penyampaian informasi melalui situs resmi.<sup>44</sup>

Menurut Ketentuan Pengangkutan maskapai penerbangan Citty Link disebutkan bahwa penumpang penyandang *disabilitas* yang membutuhkan bantuan khusus harus memberitahukan kebutuhan khususnya kepada Perusahaan Pengangkut pada saat booking. Perusahaan Pengangkut akan melayani Penumpang tersebut jika telah mengatur semua kebutuhan khusus Penumpang tersebut. Penumpang tersebut tidak memberitahukan kebutuhan khususnya pada saat *booking*, maka perusahaan pengangkut akan tetap berupaya untuk mengakomodasi kebutuhan khusus penumpang tersebut.

---

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Alvin Lee, *Op. Cit.*, halaman 7.



Penumpang penyandang *disabilitas* yang telah memberitahu perusahaan pengangkut mengenai kebutuhan khususnya pada saat *booking* dan telah diterima oleh perusahaan pengangkut tidak akan ditolak untuk dilayani karena kondisi *disabilitas* atau kebutuhan khususnya, akan tetapi, peraturan perusahaan pengangkut atau pemerintah dapat berlaku untuk pengangkutan penumpang penyandang disabilitas. Perusahaan pengangkut dapat meminta penumpang penderita cacat untuk melakukan perjalanan bersama asistennya sendiri jika memang diperlukan untuk alasan keselamatan atau jika penumpang tersebut tidak dapat menjalankan proses evakuasinya sendiri atau tidak dapat mengerti instruksi-instruksi keselamatan.<sup>45</sup>

Berdasarkan informasi kebutuhan dari calon penumpang, pihak maskapai penerbangan akan berkoordinasi dengan pihak Bandar udara serta agen maskapai di bandar udara asal dan tujuan untuk mempersiapkan perlengkapan serta pelayanan yang diperlukan. Penumpang dengan keterbatasan kemampuan gerak, wajib disertai pendamping apabila tidak mampu melakukan sendiri:

- a. Bergerak menuju pintu darurat tanpa bantuan;
- b. Bergerak ke toilet tanpa bantuan.
- c. Melepaskan sabuk pengaman;
- d. Mengambil dan mengenakan rompi pelampung;
- e. Mengenakan masker oksigen;
- f. Menekan tombol pemanggil awak kabin.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> Ketentuan Pengangkutan Maskapai Penerbangan City Link

<sup>46</sup> Alvin Lee, *Op. Cit.*, halaman 8.

Penumpang dengan kemampuan gerak terbatas yang sering melakukan perjalanan dengan transportasi udara dapat mengajukan surat keterangan kesehatan sehingga mendapatkan pelayanan:<sup>47</sup>

1. Pelayanan di gedung terminal Bandar Udara keberangkatan:
  - a. Bantuan bergerak dari titik kedatangan di gedung terminal, dengan melalui pemeriksaan keamanan, menuju konter *check-in*;
  - b. Bantuan mengangkat barang-barang bawaan dan bagasi;
  - c. Bantuan melakukan proses *check-in*;
  - d. Bantuan bergerak dari konter *check-in* menuju gerbang keberangkatan, dengan melalui pemeriksaan keamanan, dan bagi penerbangan internasional, melalui pemeriksaan imigrasi;
  - e. Informasi jadwal dan gerbang keberangkatan/penundaan penerbangan baik dalam bentuk visual maupun audio;
  - f. Bantuan memasuki pesawat. Beberapa bandar udara besar menyediakan *lift* khusus dan kursi roda bagi penumpang dengan keterbatasan kemampuan gerak.

Pelayanan 1 dan 2 disediakan oleh pengelola bandar udara, sedangkan pelayanan 3 hingga 5 disediakan oleh maskapai penerbangan.

2. Pelayanan di dalam pesawat:
  - a. Bantuan pindah dari kursi roda standar ke kursi roda khusus pesawat;
  - b. Bantuan bergerak dari pintu pesawat menuju tempat duduk yang telah dialokasikan;
  - c. Bantuan menyimpan dan mengambil barang bawaan;

---

<sup>47</sup> *Ibid.*, halaman 9.

- d. *Briefing* prosedur keadaan darurat dalam bahasa dan media yang dipahami penumpang atau pendampingnya. Apabila *briefing* disampaikan melalui video, dilengkapi dengan penterjemah bahasa isyarat. Demikian pula kartu panduan prosedur evakuasi perlu juga disediakan dalam bentuk *braille* untuk penumpang tuna netra;
- e. Bantuan bergerak dari tempat duduk menuju toilet dan sebaliknya;
- f. Perhatian dan pelayanan khusus selama penerbangan;
- g. Bantuan bergerak dari tempat duduk menuju pintu pesawat pada akhir penerbangan;
- h. Bantuan pindah dari kursi roda khusus pesawat ke kursi roda standar.

Pelayanan ini disediakan oleh maskapai penerbangan.

- 3. Pelayanan meninggalkan pesawat:
  - a. Bantuan bergerak keluar dari pesawat dengan menggunakan kursi roda, dan lift, bilamana diperlukan dan tersedia;
  - b. Bantuan bergerak dari pesawat menuju gedung terminal, ke lokasi pengambilan bagasi, dengan melalui pemeriksaan imigrasi untuk penerbangan internasional;
  - c. Bergerak dari lokasi pengambilan bagasi menuju pintu keluar ke titik penjemputan, dengan melalui pemeriksaan bea dan cukai untuk penerbangan internasional;

Pelayanan ini disediakan oleh maskapai penerbangan.

- 4. Pelayanan di gedung terminal bandar udara transit:
  - a. Bantuan melakukan proses *check-in* bilamana diperlukan;

- b. Bantuan melalui proses imigrasi dan bea cukai bilamana diperlukan untuk melanjutkan dengan penerbangan domestik setelah internasional atau penerbangan internasional setelah domestik;
- c. Bantuan bergerak menuju gerbang keberangkatan penerbangan lanjutan, termasuk bergerak menuju terminal lain bilamana diperlukan;

Pelayanan ini dapat disediakan oleh pengelola bandar udara dan maskapai penerbangan city link.<sup>48</sup>

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa penumpang penyandang *disabilitas* mendapatkan pelayanan dan kemudahan lain-lain yaitu:<sup>49</sup>

1. Petugas maskapai penerbangan yang mendampingi guna memberikan bantuan yang diperlukan selama di gedung terminal, masuk dan keluar pesawat.
2. Pengangkutan alat bantu gerak, seperti kursi roda, bilamana maskapai penerbangan sudah diberi informasi sedikitnya 48 jam sebelum keberangkatan.
3. Alokasi tempat duduk bersebelahan dengan pengasuh/pendamping penumpang, bilamana memungkinkan.
4. Prioritas dan kemudahan untuk naik dan turun dari pesawat udara.
5. Petugas bandar udara dan awak kabin yang dapat berkomunikasi dengan penyandang *disabilitas*.
6. Petunjuk atau panduan tentang keselamatan dan keamanan penerbangan bagi penyandang *disabilitas*.

---

<sup>48</sup>Hasil Wawancara dengan Benny Rustanto, Kepala Divisi Marketing dan Humas PT. Citilink Indonesia Cabang Medan, Selasa 03 September 2019.

<sup>49</sup>Hasil Wawancara dengan Benny Rustanto, Kepala Divisi Marketing dan Humas PT. Citilink Indonesia Cabang Medan, Selasa 03 September 2019.

Penumpang penyandang *disabilitas* juga memiliki kewajiban yaitu:<sup>50</sup>

1. Memberitahukan kebutuhannya kepada maskapai penerbangan sedikitnya 48 jam sebelum keberangkatan. Dilakukan saat membeli tiket di biro perjalanan atau langsung di kantor maskapai perjalanan atau melalui situs resmi.
2. Menyediakan pendamping atau pengasuh apabila tidak mampu melakukan sendiri:
  - a. Bergerak menuju pintu darurat tanpa bantuan;
  - b. Bergerak ke toilet tanpa bantuan;
  - c. Melepaskan sabuk pengaman;
  - d. Mengambil dan mengenakan rompi pelampung;
  - e. Mengenakan masker oksigen;
  - f. Menekan tombol pemanggil awak kabin.

### **C. Akibat Hukum Pelanggaran Terhadap Hak-Hak Penumpang Penyandang *Disabilitas* Pada Pengangkutan Udara**

Perlakuan diskriminatif masih sering terjadi, khususnya terhadap kelompok penyandang *disabilitas* yang selalu dianggap atau diberikan label bahwa dirinya berbeda dari yang lain padahal kelompok penyandang *disabilitas* juga merupakan warga negara yang harus dilindungi oleh pemerintah tanpa memperhatikan keterbatasan fisik yang dimiliki.

Perlakuan diskriminatif terhadap kelompok penyandang *disabilitas* khususnya hak untuk memiliki aksesibilitas yang layak misalkan dalam bandara, masih belum terdapat fasilitas khusus bagi kelompok penyandang *disabilitas* yang

---

<sup>50</sup>Hasil Wawancara dengan Benny Rustanto, Kepala Divisi Marketing dan Humas PT. Citilink Indonesia Cabang Medan, Selasa 03 September 2019.

tuna netra, bagaimana caranya mereka mengetahui jadwal penerbangan maskapai, apabila tidak ada akses khusus yang disediakan dan dapat mendapatkan hak untuk menikmati aksesibilitas tersebut. Contoh kasus perlakuan diskriminasi terhadap kelompok penyandang *disabilitas* adalah:

1. Kasus Ibu Dwi Aryani.

Pada hari Minggu, tanggal 3 April 2016 Ibu Dwi Aryani sudah memasuki pesawat Etihad Airways, di bandar udara Soekarno-Hatta, yang akan menerbangkannya ke Geneva melalui Abu Dhabi. Dia sudah menempati kursi sebagaimana tercantum dalam *boarding pass*, namun ternyata awak kabin dan kapten pilot penerbangan tersebut menolak mengangkat dan menyuruhnya keluar dari pesawat karena dia menggunakan kursi roda tanpa pendamping, sehingga dianggap dapat membahayakan penerbangan. Ibu Dwi sempat memprotes karena dia memiliki tiket, sudah melakukan *check-in* sesuai prosedur, memiliki *boarding pass* dan bahkan dibantu oleh petugas *ground handling* untuk masuk pesawat. Namun akhirnya tetap dikeluarkan dari penerbangan tersebut.

2. Sabtu, 9 Juni 2018, seorang anak yang bepergian bersama orang tuanya telah menjalani proses *check-in* dan sudah mendapat *boarding pass* untuk penerbangan Citilink dari bandar udara Adi Sucipto, Yogyakarta, menuju Balikpapan. Ketika menunggu proses boarding, anak tersebut sempat menangis dan berteriak tidak terkendali sehingga menarik perhatian petugas keamanan penerbangan (*Aviation Security/ AvSec*). Petugas kemudian membawa anak tersebut (beserta ibunya) ke Kantor Kesehatan Pelabuhan

(KKP) untuk diperiksa kesehatannya. Selanjutnya, Dokter menyatakan bahwa anak yang menyandang autisme tersebut tidak layak untuk melakukan penerbangan dan melarang Citilink untuk menerbangkannya. Padahal orang tua anak tersebut merupakan pelanggan tetap yang sering mengajak anaknya terbang dengan Citilink.

3. Kasus ibu Murniati Sumila Dewi yang berniat membawa PA, anaknya yang menderita tumor mata, pulang ke Medan. Ibu Murniati sudah membeli tiket Batik Air untuk penerbangan ID6880 tanggal 10 Agustus 2018 yang akan menerbangkannya dari bandara Soekarno-Hatta menuju bandara Kualanamu. Pada pagi hari Jumat itu, ibu Murniati sudah melakukan *check-in* dan sudah masuk pesawat bersama anaknya, namun kemudian diminta oleh pramugari untuk turun dari pesawat. Walau sudah mengantongi surat keterangan layak terbang dari dokter dan pihak karantina (Kantor Kesehatan Pelabuhan/KKP), pihak Batik Air tetap menolak menerbangkan PA, anak yang menderita tumor mata tersebut, karena mempertimbangkan potensi gangguan (bau) terhadap kenyamanan penumpang lain.

Tiga kejadian tersebut jelas menggambarkan adanya perlakuan diskriminatif terhadap penyandang *disabilitas* yang dilindungi Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang *Disabilitas* dan juga Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Beberapa maskapai penerbangan mengharuskan penumpangnya yang menyandang *disabilitas* menandatangani formulir pernyataan yang melepaskan maskapai tersebut dari tanggung jawab. Formulir ini sebenarnya hanya berlaku

untuk orang sakit. Perlakuan ini menyamakan penumpang yang menyandang *disabilitas* dengan penumpang yang sedang sakit. Padahal penyandang *disabilitas* bukan orang sakit. Hal ini ditegaskan dalam berbagai peraturan. Internasional maupun nasional. Jelas bahwa perlakuan tersebut tidak dapat dibenarkan.<sup>51</sup>

Pelanggaran terhadap hak-hak penumpang penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara dapat dikemukakan putusan Mahkamah Agung RI Nomor 2368 K/Pdt/2015 yang terjadi antara PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air), PT. (Persero) Angkasa Pura II dan Kementrian Perhubungan Republik Indonesia cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai tergugat melawan Ridwan Sumantri sebagai Penggugat.

Ridwan Sumantri telah mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada pokoknya atas dalil-dalil penggugat merupakan penyandang cacat pengguna kursi roda. Bahwa pada tanggal 11 April 2011 Penggugat bersama rekan penggugat melakukan penerbangan melalui maskapai penerbangan Lion Air dengan nomor penerbangan JT.12 dengan rute penerbangan dari Bandara Internasional Soekarno Hatta-Jakarta menuju Kota Denpasar-Bali.

Jadwal keberangkatan pesawat Lion Air sesuai dengan tiket yang dimiliki Penggugat adalah pada pukul 13.05 Wib Penggugat berinisiatif datang ke Bandara Soekarno Hatta lebih awal dengan tujuan agar mendapatkan prioritas pelayanan dan nomor *seat* pada bagian depan dikarenakan Penggugat pengguna kursi roda. Pada pukul 10.30 Wib Penggugat tiba di Terminal keberangkatan 1-A Bandara Internasional Soekarno Hatta, sedangkan rekan Penggugat yang berangkat dari

---

<sup>51</sup> Alvin Lee, *Op. Cit*, halaman 2.



Bandung belum tiba. Tanpa menunggu rekan yang belum tiba, selanjutnya Penggugat berinisiatif langsung melapor kepada petugas *counter cek in* Lion Air agar Penggugat diberikan prioritas nomor *seat* dibagian depan untuk memudahkan Penggugat duduk dan masuk keluar dari badan pesawat. Pada saat melapor tersebut petugas yang bertugas di *counter cek in* sudah menyetujuinya.

Penggugat berinisiatif untuk *cek in* lebih awal karena khawatir tidak mendapat nomor *seat* dibagian depan. Penggugat kembali masuk ke *counter cek in* menemui dan sekaligus menyerahkan tiket kepada petugas *counter cek in* yang telah menerima laporan Penggugat sebelumnya. Setelah melakukan *cek in* Penggugat sudah yakin ditempatkan di *seat* bagian depan atau setidaknya ditempat yang mudah untuk diakses Penggugat.

Keyakinan Penggugat ini didasari karena Penggugat sudah melaporkan sebelumnya dan petugas *counter cek in* sendiri, telah melihat secara langsung kondisi kecacatan Penggugat pada saat menyerahkan tiket dimana seharusnya petugas *counter cek in* berkewajiban memberikan pelayanan dan perlakuan khusus termasuk penyediaan nomor *seat* di bagian depan atau setidaknya di tempat yang mudah diakses Penggugat agar tidak menyulitkan penggugat untuk naik dan turun dari pesawat udara. Meskipun sudah diminta dan melihat sendiri kondisi Penggugat sebagai penyandang cacat pengguna kursi roda petugas *counter cek in* ternyata masih menempatkan Penggugat di nomor *seat* 23 A yang letaknya berada ditengah-tengah badan pesawat yang sangat menyulitkan Penggugat untuk naik dan turun dari pesawat.

Perbuatan Tergugat yang menempatkan Penggugat di nomor *seat* 23 A atau setidaknya ditempat yang menyulitkan Penggugat mengakses seatnya ini

adalah bertentangan dengan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 134 Ayat (1) dan Ayat (2). Penggugat tidak mendapatkan pelayanan pendamping dari pintu *Gate* A-1, Penggugat bersama rekan Penggugat memutuskan untuk selanjutnya mengikuti penumpang lain bergegas menuju pintu *Gate* A-5. Penggugat kemudian semakin bingung dan cemas karena jalan untuk menuju *Gate* A-5 ternyata harus melalui turunan anak tangga dan Penggugat sebagai pengguna kursi roda sudah pasti mengalami kesulitan untuk turun anak tangga tanpa bantuan petugas. Beberapa saat setelah menunggu di dekat tangga, Penggugat melihat ada petugas bandara yang secara kebetulan berjalan melewati tangga dan kepada petugas tersebut Penggugat mempertanyakan jalan mana yang bisa dilalui oleh Penggugat untuk turun menuju pintu keberangkatan *Gate* A-5.

PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air) dan PT. (Persero) Angkasa Pura II tidak memberikan prioritas untuk mendahulukan penggugat masuk ke dalam pesawat sebelum penumpang lainnya, membuktikan bahwa PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air) dan PT. (Persero) Angkasa Pura II secara nyata-nyata tidak memberikan pelayanan dan perlakuan khusus kepada Penggugat sebagai penyandang cacat pengguna kursi roda dan perbuatan ini sangat bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Petugas tersebut menyatakan tidak tersedia lift untuk turun menuju pintu keberangkatan *Gate* A-5. Penggugat selanjutnya meminta bantuan petugas tersebut untuk menurunkan penggugat melalui tangga, namun karena seorang diri petugas bersangkutan selanjutnya mencari temannya untuk membantu menurunkan Penggugat. Setelah beberapa saat menunggu di dekat tangga, petugas bandara kembali mendatangi Penggugat namun masih seorang diri karena ternyata

petugas tersebut tidak mendapatkan teman untuk bersama-sama membantu Penggugat turun tangga.

Penggugat kembali merasakan buruknya pelayanan yang diberikan oleh tergugat kepada penggugat sebagai penyandang cacat pengguna kursi roda. Tergugat sama sekali tidak mempertimbangkan kondisi kecacatan yang dialami penggugat dimana seharusnya petugas Lion Air dan petugas bandara mendahulukan penggugat masuk ke pesawat sebelum penumpang lainnya.

Fakta yang dialami penggugat adalah bahwa justru penggugat dan rekan penggugat sepertinya merupakan penumpang terakhir masuk ke pesawat, sehingga pada saat di dalam pesawat ketika petugas menggendong penggugat menuju *seat* 23 a, kaki penggugat justru mengenai beberapa kepala, bahu beberapa penumpang lain yang duduk di *seat* yang di dekat gang dan atau sederet dengan gang/jalan di dalam pesawat.

Penggugat meskipun sudah duduk di *seat* nomor 23 A ternyata buruknya pelayanan yang dialami Penggugat ternyata belum selesai. Seorang petugas pramugari kemudian mendatangi nomor *seat* Penggugat, dan meminta agar Penggugat menandatangani selebar formulir surat. Penggugat sejenak membaca formulir surat yang disodorkan petugas tersebut. Formulir yang disodorkan pramugari untuk menandatangani oleh Penggugat tersebut pada intinya berisi persetujuan pihak yang menandatangani tentang penghilangan tanggungjawab Lion Air dari kemungkinan hal-hal yang terjadi pada diri pihak yang menandatangani selama penerbangan berlangsung dan tertulis hanya diperuntukkan bagi orang sakit.

Penggugat berupaya menjelaskan kepada pramugari tersebut bahwa formulir itu sebenarnya diperuntukkan bagi orang yang sakit dan menjelaskan bahwa Penggugat bukanlah orang sakit. Kecacatan yang dialami Penggugat tidaklah bisa disamakan dengan seseorang yang mengalami sakit penyakit. Petugas pramugari pesawat Lion Air tersebut tetap bersikeras bahwa ia hanya menjalankan tugas sesuai prosedur ditempatnya bekerja dan formulir itu harus ditandatangani oleh Penggugat, dan menyatakan pesawat tidak akan diterbangkan bila Penggugat belum menandatangani.

Buruknya pelayanan yang mengharuskan Penggugat untuk menandatangani formulir yang disodorkan petugas pramugari kembali dialami Penggugat ketika pada saat melakukan penerbangan dari Denpasar menuju Jakarta, naik pesawat Lion Air tertanggal 14 April dengan nomor penerbangan JT.15, jam keberangkatan dari Denpasar 16.40.

Perbuatan petugas pramugari Lion Air yang mewajibkan penggugat menandatangani sebuah surat formulir hanya karena alasan kecacatan yang disandang oleh penggugat tanpa alasan yang layak dan patut secara hukum adalah perbuatan yang sangat melecehkan dan merugikan hak-hak Penggugat karena perbuatan itu dilakukan dihadapan ratusan penumpang yang telah berada di dalam pesawat.

Penggugat sebagai penyandang cacat pengguna kursi roda dimulai sejak Penggugat melapor di *counter cek in* sampai dengan masuk ke dalam pesawat telah menimbulkan tekanan mental dan psikis. Penggugat merasa *shock*, tertekan, ketakutan, dan malu. Kerugian immateriil yang dialami oleh Penggugat ini

tidaklah dapat dinilai dengan uang namun wajarlah bila Penggugat menilai Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Berdasarkan kasus di atas, maka Pengadilan Negeri Jakarta Pusat memberikan putusan dengan Nomor 231/Pdt.G/2011/PN Jkt.Pst. tanggal 8 Desember 2011 menyatakan bahwa para tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum yang merugikan penggugat, dan menghukum para tergugat secara tanggung renteng untuk membayar ganti kerugian sebesar Rp. 25.000.000,00 (dua puluh lima juta rupiah) kepada penggugat sebagai pengganti biaya kerugian materil dan moril diakibatkan karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan para tergugat.

Berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut, maka jelaslah bahwa perbuatan para tergugat I merupakan perbuatan melawan hukum. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 134 Ayat (1) UU Penerbangan yang menentukan bahwa Penyandang cacat, orang lanjut usia, anak-anak dibawah umur 12 tahun dan atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha angkutan udara niaga.

Berdasarkan ketentuan di atas, maka badan usaha angkutan udara niaga, yang dalam hal ini adalah PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air) wajib memberikan pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus kepada penyandang cacat, dalam hal ini Penggugat yaitu berupa penyediaan jalan khusus di bandar udara dan sarana khusus naik ke atau turun dari pesawat atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda termasuk pemberian prioritas tambahan tempat duduk. Kenyataannya PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air) tidak

memberikan perlakuan khusus bagi Penggugat untuk didahulukan masuk ke dalam pesawat, maka perbuatan Tergugat I tersebut adalah bertentangan dengan kewajiban hukum yang sudah diamanatkan oleh UU Penerbangan. Menurut penulis perbuatan yang dilakukan oleh PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air) telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan kewajibannya, maka PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air) telah melakukan perbuatan melawan hukum.

Berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang mewajibkan PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air) secara tanggung renteng untuk membayar ganti kerugian sebesar Rp. 25.000.000,00 (dua puluh lima juta rupiah) kepada Ridwan Sumantri sebagai pengganti biaya kerugian materil dan moril diakibatkan karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air). Putusan ini lebih mencerminkan keadilan bagi korban yang hak-haknya telah dilanggar oleh PT. Lion Mentari Airlines (Lion Air).

Berdasarkan kasus tersebut sudah dapat dilihat bahwa pemerintah telah lalai dalam menjalankan tanggung jawabnya kepada penyandang *disabilitas* yang mana sesuai Pasal 71 UU HAM yang isinya: “Pemerintah wajib dan bertanggung jawab menghormati, melindungi, menegakan, dan memajukan hak asasi manusia yang diatur dalam undang-undang ini, peraturan perundang-undangan lain, dan hukum internasional tentang hak asasi manusia yang diterima oleh negara Republik Indonesia.”

Pemerintah lalai dalam menjalankan tanggung jawabnya kepada penyandang *disabilitas* disebabkan pemerintah adalah sebagai penyelenggara jasa transportasi yang menyelenggarakan sarana dan prasarana transportasi, sehingga

sebagai penyelenggara jasa transportasi publik wajib melaksanakan pelayanan bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus.

Berdasarkan ketentuan di atas, maka pemerintah wajib dan bertanggung jawab menghormati, melindungi, menegakan, dan memajukan hak asasi manusia namun pada kenyataannya hal tersebut masih hanya sebatas tulisan yang belum terlaksana sesuai dengan kata-kata yang termaktub di dalam undang-undang.

Negara yang seharusnya memiliki kewajiban utama melindungi dan memajukan hak asasi manusia, seringkali menjadi aktor utama dalam pelanggaran hak asasi manusia. Meskipun tidak diakibatkan secara langsung namun pemerintah telah lalai dalam menjamin hak asasi sehingga menimbulkan pelanggaran hak asasi manusia dalam hal diskriminasi terhadap penyandang *disabilitas*.

Memang apabila dikatakan bahwa pemerintah tidak memberikan perlindungan tentunya hal tersebut salah, karena pemerintah sejauh ini memberikan perlindungan dengan bentuk represif, namun hal ini belum lah efektif mengingat bahwa perlakuan diskriminatif sebenarnya adalah hal yang memiliki dampak bukan hanya terhadap keadaan yang bersifat sesaat, namun sikap diskriminatif khususnya terhadap kelompok *disabilitas* yang mendiskriminasi mereka berdasarkan keadaan fisiknya tentunya akan menimbulkan rasa trauma karena mengingat bahwa keadaan yang dialaminya bisa saja merupakan bawaan dari lahir yang memang hal tersebut terjadi bukan karena kehendak ataupun keinginan dirinya.

Kelompok penyandang *disabilitas* tidak dapat memilih, hal ini pastinya akan melukai kelompok penyandang *disabilitas* secara mental juga. Sehingga

seharusnya pemerintah memberikan perlindungan dengan bentuk preventif, yang mana belum terjadinya perlakuan diskriminatif, karena mengingat setiap orang memiliki sensitifitas yang berbeda, rasa untuk melupakan yang berbeda sehingga akan menjadi lebih baik apabila pemerintah dapat mengakomodasi dan memberikan perlindungan secara preventif.

Diskriminasi itu sebenarnya ada berbagai jenis apakah itu berdasarkan suku,ras,agama,adat, ataupun keadaan fisik seseorang. Paling sering terjadi terhadap kelompok penyandang *disabilitas* tentunya berdasarkan keadaan fisik mereka, kemudian diskriminasi yang dilakukan cenderung bersifat langsung dan bentuk diskriminasinya dilakukan melalui verbal yang diutarakan melalui hinaan ataupun kata-kata yang cenderung diakibatkan oleh corak sosialisasi, yang diturunkan dari satu generasi kepada generasi lainnya dalam hal ini adalah dari orang tua kepada anaknya, yang memberikan pandangan stereotip bahwa penyandang *disabilitas* berbeda dan harus dijauhi tidak boleh ditemani atau bergaul dengan kelompok penyandang *disabilitas* sehingga corak sosialisasi tersebut yang mempengaruhi seseorang untuk menghakimi orang lain berdasarkan keadaan fisiknya.

Non-Diskriminasi merupakan salah satu hak asasi manusia yang dimiliki manusia yang tidak perlu diberikan, dibeli, atau diwarisi, berlaku bagi semua orang tanpa memandang jenis kelamin, ras, agama, etnis, pandangan politik ataupun asal usul sosial dan bangsa, serta hak asasi yang tidak bisa dilanggar, tidak ada yang bisa membatasi ataupun menghalangi.

Hak Asasi Manusia sangat menjunjung tinggi prinsip kesetaraan, yang mensyaratkan kesetaraan adanya perlakuan yang setara, di mana pada situasi yang



berbeda diperlakukan dengan berbeda pula. Sering menjadi permasalahan dalam prinsip kesetaraan ini adalah ketika seseorang berasal dari posisi yang berbeda tetapi diperlakukan secara sama. Perlakuan yang sama terus menerus diberlakukan, maka tentu perbedaan akan terus menerus ada, meskipun standar hak asasi itu sendiri telah ditingkatkan. Karena itu maka tindakan afirmatif merupakan langkah yang harus di ambil, tindakan afirmatif mengizinkan negara untuk memperlakukan secara lebih kepada kelompok tertentu yang tidak terwakili, dalam hal tindakan afirmatif hanya dapat digunakan dalam suatu ukuran tertentu hingga kesetaraan itu dicapai. Namun ketika kesetaraan dicapai maka tindakan afirmatif tersebut harus dihentikan.

Tindakan diskriminatif yang terjadi terhadap penumpang penyandang *disabilitas* bukan sepenuhnya titik kesalahan berada di tangan pemerintah. Budaya hukum dari masyarakat tentunya mempengaruhi bagaimana perlakuan diskriminatif tersebut dapat terjadi, misalkan ketika seorang penyandang *disabilitas* menggunakan fasilitas di bandara.

Masyarakat lainnya selaku pengguna jasa penerbangan juga menjauhi kelompok penyandang tersebut, karena memandang bahwa dirinya berbeda ataupun ketika petugas maskapai ataupun bandara memberikan bantuan dalam pelayanan, karena sebelumnya belum pernah melakukan penanganan ataupun bantuan terhadap kelompok penyandang *disabilitas* maka petugas mengalami kebingungan bagaimana cara untuk memberikan pelayanan, yang ada bahkan salah memberikan pelayanan sehingga kelompok penyandang *disabilitas* lagi-lagi akan merasa rendah diri karena merepotkan orang lain yang disebabkan oleh *disabilitasnya*. Sehingga dalam hal ini memang bukan pemerintah yang menjadi

titik pusat terjadinya kesalahan/diskriminasi terhadap kelompok penyandang *disabilitas* namun adanya peran dari masyarakat, petugas pemberi layanan sehingga hal ini yang menjadi sulit untuk di atasi, karena terlalu banyaknya pihak yang terlibat dalam upaya pemenuhan hak bagi kelompok penyandang *disabilitas* ini.

Tentunya perlindungan yang diberikan terhadap kelompok penyandang *disabilitas* berdasarkan realita dilapangan masih sangat minim dan belum efektif, hal ini bisa dilihat dari pengulangan kasus diskriminasi yang terjadi terus menerus baik itu sebelum diterbitkannya UU Penyandang *Disabilitas*, padahal pemerintah sebenarnya dapat dikatakan telah ada niatan untuk melakukan pencegahan terjadinya diskriminasi terhadap kelompok *disabilitas* sejak lama, namun hal ini masih belum bisa terwujud meskipun sudah terbitnya berbagai macam aturan

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

1. Perlindungan hukum bagi penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara menurut undang-undang telah diatur secara jelas tetapi dalam prakteknya perlindungan hak penyandang *disabilitas* masih sering terabaikan untuk mendapatkan perlakuan khusus pada sarana dan prasarana transportasi udara yang tidak memberikan pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus kepada penyandang cacat, yaitu penyediaan jalan khusus, sarana khusus naik ke atau turun dari pesawat dan penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penyandang cacat.
2. Hak dan kewajiban penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara adalah hak-hak penyandang cacat sebagai penumpang pesawat udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang *Disabilitas* dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, namun peraturan tersebut masih banyak kekurangan serta hak-hak yang belum diakomodir dengan baik, dimana penyandang cacat masih mendapatkan perlakuan cenderung diskriminatif.
3. Akibat hukum pelanggaran terhadap hak-hak penumpang penyandang *disabilitas* pada pengangkutan udara adalah dapat melakukan gugatan ganti rugi terhadap maskapai dan juga pengelola bandar udara yang tidak melakukan pelayanan dan penyediaan fasilitas bagi penyandang *disabilitas*. Perusahaan maskapai penerbangan dan pengelola bandara yang tidak

memberikan pelayanan kepada penyandang *disabilitas* dianggap melakukan perbuatan melawan hukum.

## **B. Saran**

1. Bagi Pemerintah agar lebih mempertimbangkan bahwa bukan masalah jumlah aturan yang mengakomodasi, namun lebih kepada seberapa efektifnya aturan tersebut, yang diperlukan oleh kelompok penyandang *disabilitas* adalah aksesibilitas, kesempatan yang sama, kesetaraan, tanpa diskriminasi, sehingga seharusnya pemerintah melalui kementerian terkait, dalam hal ini adalah kementerian perhubungan dan kementerian sosial seharusnya memberikan sosialisasi dan edukasi terhadap penyedia bandara, penyedia maskapai, petugas lapangan dan masyarakat, bahwa *disabilitas* harus diperlakukan dengan layak.
2. Seharusnya bandara memiliki aturan sendiri dan tata cara baku dalam memberikan pelayanan terhadap kelompok penyandang *disabilitas*, sedangkan maskapai seharusnya pemerintah menentukan standar bahwa maskapai harus menyediakan fasilitas tertentu bagi kelompok penyandang *disabilitas*.
3. Agar diberikan sanksi yang berat terhadap maskapai penerbangan dan juga pengelola bandar udara yang tidak memberikan akses dan pelayanan terhadap penyandang *disabilitas*, sehingga maskapai penerbangan dan juga pengelola bandar udara tidak memberikan perlakuan yang diskriminatif terhadap penyandang *disabilitas*.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Abdulkadir Muhammad. 2014. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- 2015. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Achmad Ali. 2014. *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Jakarta: Gunung Agung.
- Bambang Sunggono. 2014. *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- E.Suherman. 2015. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*. Bandung: Eresco.
- Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: FH. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- K. Martono dan Amad Sudiro. 2015. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Lili Rasjidi dan I. B. Wyasa Putra. 2013. *Hukum Sebagai Suatu Sistem*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Munir Fuady. 2014. *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*. Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti.
- R. Surbekti. 2015. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Sakti Adji Adisasmita. 2016. *Penerbangan dan Bandar Udara*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Satjipto Rahardjo. 2014. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Setiono. 2014. *Rule of Law (Supremasi Hukum)*. Semarang: Aneka Ilmu.
- Sinta Uli. 2016. *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*. Medan: USU Press.

Sution Usman Adji. 2015. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.

WJS. Poerwadarminta. 2016. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

## **B. Peraturan Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang *Disabilitas*.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention on the Rights of Person with Disabilities*.

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2017 Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus.

## **C. Jurnal**

Willy Putra. “Pelaksanaan Perlindungan Hukum Terhadap Persamaan Hak Bagi Kelompok Penyandang Disabilitas Dalam Angkutan Penerbangan”, <https://journal.untar.ac.id/index.php.Pdf>, Jurnal Hukum Adigama.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN  
 UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
 FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir: Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

*Siapa, Cerdas dan Terpercaya*

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya

**KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA**

**Nama Lengkap** : ADITIO SURYA  
**NPM** : 1506200078  
**Program Studi** : ILMU HUKUM /HUKUM PERDATA  
**Judul Skripsi** : PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG PENYANDANG DISABILITAS DALAM PENGANGKUTAN UDARA (STUDI PADA PT. CITILINK INDONESIA CABANG MEDAN)

**Pembimbing** : MUKHLIS, SH., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	PARAF
3-10-19	Kuliah yang kurang dan materi yang akan dibahas.	[Signature]
3-10-19	Materi di puke dan syarat di syarat	[Signature]

Diketahui Dekan

[Signature]  
 (Dr. Ida Hanifah, S.H., M.H)

Pembimbing

[Signature]  
 (Mukhlis, S.H., M.H)