

**TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN
TERHADAP PENUMPANG ATAS KETERLAMBATAN
JADWAL KEBERANGKATAN PESAWAT
(ANALISIS PUTUSAN : NO. 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST)**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H.)
Program Studi Ilmu Hukum*

Oleh :

ALYSSA ALFISHRIN KARAMOY

NPM : 1406200555



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



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

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

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

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

Siapa, Terus dan Terus

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

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 Jum'at, tanggal 06 April 2018, Jam 08,30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : ALYSSA ALFISAHRI KARAMOY
 NPM : 1406200555
 PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
 JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG ATAS KETERLAMBATAN JADWAL KEBERANGKATAN PESAWAT (Analisis Putusan Nomor 42/Pdt.G/2012/PN.Jkt.Pst)

Dinyatakan : (B/A) Lulus Yudisium dengan predikat Sangat Baik
 () 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

IDA HANIFAH, S.H., M.H
 NIDN: 0003036001

Sekretaris

FAISAL, S.H., M.Hum
 NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. ATIKAH RAHMI, S.H., M.H
2. NURHILMIYAH, S.H., M.H
3. FAISAL, S.H., M.Hum
4. T. RIZA ZARZANI, S.H., M.H

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.



Siapa, Cerdas dan Terpercaya

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

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : 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 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Strata I bagi:

NAMA : ALYSSA ALFISAHRIN KARAMOY
NPM : 1406200555
PRODI BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG ATAS KETERLAMBATAN JADWAL KEBERANGKATAN PESAWAT (Analisis Putusan Nomor 42/Pdt.G/2012/PN.Jkt.Pst)

PENDAFTARAN : Tanggal 04 April 2018

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Komprehensif, penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM BAGIAN HUKUM PERDATA

Diketahui
Dekan

IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIDN: 0003036001

Pembimbing I

FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

Pembimbing II

T. RIZA ZARZANI, S.H., M.H
NIDN: 0111118401



Keagamaan, Cerdas dan Tanggungjawab

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

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

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

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

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : ALYSSA ALFISAHRI KARAMOY
NPM : 1406200555
PRODI BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN
TERHADAP PENUMPANG ATAS KETERLAMBATAN
JADWAL KEBERANGKATAN PESAWAT (Analisis Putusan
Nomor 42/Pdt.G/2012/PN.Jkt.Pst)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian

Medan, 31 Maret 2018

Pembimbing I

FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

Pembimbing II

T. RIZA ZARZANI, S.H., M.H
NIDN: 0111118401

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Alyssa Alfisahrin Karamoy
NPM : 1406200555
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Perdata
Judul : TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN
TERHADAP PENUMPANG ATAS KETERLAMBATAN
JADWAL KEBERANGKATAN PESAWAT (Analisis Putusan
Nomor 42 Pdt.G 2012/PN.Jkt.Pst)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata di kemudian 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, April 2018

Saya yang menyatakan



ALYSSA ALFISAHIRIN KARAMOY



Siapa, Cerdas dan Sejujurnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Muktihar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website: <http://www.umhu.ac.id> Email: rektor@umhu.ac.id
Bankir Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

**KARTU BIMBINGAN
SKRIPSI MAHASISWA**

Nama Mahasiswa : ALYSSA ALFISAHRIN KARAMOY
NPM : 1406200555
Prodi/Bagian : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG ATAS KETERLAMBATAN JADWAL KEBERANGKATAN PESAWAT (ANALISIS PUTUSAN : NO. 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST)

Pembimbing I : FAISAL, SH., M.Hum
Pembimbing II : T. RIZA ZARZANI, SH., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	KONS. LANJUTAN	PARAF
01-Maret-2018	- Total Cara Penelitian - Metode Penelitian - BAB II - Penelitian Kualitatif - Kritis & dan probabilitas - Cara kerja peneliti		<i>[Signature]</i>
06-Apr-2018	- Analisis - Kritis & dan - Depth Paper		<i>[Signature]</i>
10-03-2018	Probabilitas Hukum		<i>[Signature]</i>
10-03-2018	Ace ditinjau ke penelitian I		<i>[Signature]</i>
17/3.18	Rencana masalah		<i>[Signature]</i>
26/3.18	Kesimpulan (3), abstrak		<i>[Signature]</i>
30/3.18	Abstrak, kesimpulan		<i>[Signature]</i>
30/3.18	Ace ditinjau ulang		<i>[Signature]</i>

Diketahui Dekan

[Signature]
IDA HANIFAH, SH., M.H

Pembimbing I

[Signature]
FAISAL, SH., M.Hum

Pembimbing II

[Signature]
T. RIZA ZARZANI, SH., M.H

ABSTRAK

TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG ATAS KETERLAMBATAN JADWAL KEBERANGKATAN PESAWAT (ANALISIS PUTUSAN NOMOR : 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST)

Alyssa Alfisahrin Karamoy

Keterlambatan Penerbangan berkaitan dengan kegiatan penerbangan yang dilakukan oleh pihak maskapai sebagai pelaku usaha. Kejadian tersebut sudah sering terjadi dan masyarakat sebagai penumpang mengalami kerugian dan penumpang memiliki hak untuk dapat kompensasi dan ganti rugi atas kejadian tersebut. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaturan tentang keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat dan mengkaji tentang tanggung jawab pihak maskapai penerbangan terhadap penumpang mengenai keterlambatan jadwal keberangkatan serta menganalisis kesesuaian Putusan Hakim N0. 42/Pdt.G/2012/PN.Jkt.pst mengenai tanggung jawab dan ganti rugi berdasarkan KUHPerdara, Undang-Undang Penerbangan serta Undang-Undang Perlindungan Kosumen.

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian yuridis normatif yaitu suatu penelitian yang secara deduktif dimulai analisa terhadap pasal-pasal dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur permasalahan tersebut. Penelitian hukum secara yuridis adalah penelitian yang mengacu pada studi kepustakaan, sedangkan normative adalah penelitian hukum yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara satu peraturan dengan peraturan lain dan penerapan dalam prakteknya.

Pengaturan tentang keterlambatan penerbangan ataupun pembatalan penerbangan diatur dalam Pasal 147 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 dan diatur lebih lanjut dalam Pasal 10 dan 11 Peraturan Menteri Perhubungan N0. 77 Tahun 2011. Pihak maskapai wajib memberi kompensasi dan ganti rugi kepada penumpang berupa mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya apapun, serta memberikan ganti rugi berupa ganti rugi materiil kepada penumpang berupa uang sesuai dengan jumlah kerugian yang diderita oleh penumpang

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Maskapai Penerbangan, Keterlambatan

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, karena atas segala petunjuk rahmat dan karunia-Nya, dan shalawat beriringkan salam juga penulis persembahkan kepada junjungan kita Nabi besar Muhammad SAW, sehingga penulis bias menyelesaikan skripsi ini.

Ketika menyelesaikan skripsi ini tidak terlepas doa dari berbagai pihak dan pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya dan teristimewa untuk kedua orang tua penulis, yaitu Ibu Yuliani Soeripno dan Bapak Harisman Candra yang telah banyak memberikan dukungan moril, materil dan kasih sayang serta do'a yang tidak pernah putus sehingga dapat menghantarkan penulis hingga sekarang.

Terimakasih untuk keluarga besar penulis yang selama ini banyak membantu dalam hal besar maupun kecil, memberikan semangat, serta mendukung penulis sampai menjadi Sarjana Hukum. Selain itu penulis juga mengucapkan terima kasih kepada :

1. Dr. Agussani M. AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

2. Ibu Ida Hanifah, SH, MH selaku Dekan I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Bapak Faisal SH., M.Hum selaku wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Bapak Zainuddin SH., MH selaku wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Faisal Riza SH., MH selaku Kepala Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Faisal SH., M.Hum selaku pembimbing I dan Bapak Tengku Riza Zarzani SH., MH selaku pembimbing II yang telah banyak meluangkan waktu untuk membimbing dan memberi banyak masukan-masukan serta arahan dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak Harisman SH., MH selaku penasehat Akademik Penulis.
6. Para dosen yang memberi ilmunya kepada penulis dari semester I s/d VII dan pegawai biro Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang memberikan bantuan kepada penulis selama mengikuti perkuliahan.
7. Putri Sapta Kurnia Larasati SH selaku tante penulis yang selalu memberikan dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Nanda Noer Riezki ST yang selalu memberi dukungan serta meluangkan waktunya untuk mendengarkan keluh kesah penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

9. Teman-teman di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara stambuk 2014, teman-teman kelas E1 dan teman-teman kelas VII A-3 Hukum Perdata.
10. Terima kasih kepada sahabat penulis Avisya Nadira Fairuzie dan Ravika widianti yang selama ini bersama-sama menikmati bangku perkuliahan, serta memberikan semangat dan waktu-waktu yang menyenangkan yang tidak akan terlupakan dan teman-teman seperjuangan lainnya yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa tugas ini masih jauh dari sempurna dan tidak luput dari kekurangan, karena itu dengan senang hati dan penuh lapang dada penulis menerima segala bentuk kritik dan saran dari pembaca yang sifatnya membangun demi kesempurnaan penulisan skripsi ini.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga tugas sarjana ini dapat bermanfaat bagi setiap yang membacanya dan semoga Allah SWT selalu merendahkan hati atas segala pengetahuan yang kita miliki. Amin Ya Rabbal Alamin.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, 28 Februari 2018

Penulis

Alyssa Alfisahrin Karamoy

NPM : 1406200555

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	v

BAB I : PENDAHULUAN

A. Latar Belakang.....	1
1. Rumusan Masalah.....	1
2. Faedah Penelitian.....	11
B. Tujuan Penelitian	11
C. Metode Penelitian	12
1. Sifat Penelitian	13
2. Sumber Data.....	13
3. Alat Pengumpul Data.....	14
4. Analisis Data	14
D. Defenisi Operasional.....	15

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pengangkutan Udara.....	17
B. Dasar Hukum Pengangkutan Udara.....	19
C. Maskapai Penerbangan.....	22
D. Keterlambatan Jadwal Keberangkatan.....	30

E. Penumpang atau Pengguna Jasa	34
F. Pengertian Tanggung Jawab Perdata	36

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Tentang Ketelambatan Jadwal Keberangkatan Menurut Undang-Undang Penerbangan dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen	45
B. Tanggung Jawab PihakMaskapai Penerbangan terhadap Penumpang atas Keterlambatan Jadwal Keberangkatan Pesawat	53
C. Kesesuaian Putusan Hakim No. 42/PDT.G.2012/PNJKTPST Mengenai Pengangkutan dan Ganti Rugi menurut KUHPerdata Undang-Undang Penerbangan, dan Undang-Undang PerlindunganKonsumen	62

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.....	80
B. Saran.....	81

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Masyarakat pada era modern saat ini di dalam aktivitasnya dituntut untuk memiliki mobilitas yang tinggi, seperti berpindah dari satu tempat ke tempat yang 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 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 (Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan).¹

Bidang transportasi ini sendiri ada hubungannya dengan produktivitas, hal ini dikarenakan dampak dari kemajuan transportasi tersebut berpengaruh terhadap peningkatan mobilitas manusia. Tingginya tingkat mobilitas itu menandakan produktivitas yang positif.²

Pihak pengangkut sebagai penyelenggara mempunyai kewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pengguna jasanya. Karena secara hukum pengguna jasa angkutan dilindungi, maka sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dapat dilihat dalam Pasal 141 sampai 149

¹ Zainal Asikin. 2014. *Hukum Dagang (Hukum Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Udara)*. Jakarta: Rajawali Pers. halaman 155.

² M.N. Nasution. 2007. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia. halaman 2

mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim kargo. Diteruskan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur ketentuan tentang besaran ganti kerugian yang ditanggung pihak pengangkut, apabila kesalahan atau kelalaian terhadap pengguna jasa angkutan disebabkan oleh kesalahan dari pihak pengangkut.

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 bertanggung jawab atas sedikit kesalahan yang sebenarnya tidak diinginkan untuk terjadi oleh siapapun. Salah satu tujuan diselenggarakannya penerbangan adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, dan nyaman, dari tujuan tersebut terlihat dengan jelas bahwa sangat bertentangan dengan nadanya peristiwa pembatalan serta keterlambatan jadwal penerbangan yang mencerminkan kurang disiplinnya pihak dari pelaku usaha transportasi.

Negara Indonesia merupakan suatu negara kepulauan dimana negara kepulauan ini dipersatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas wilayah serta kedaulatan masing-masing wilayah itu telah ditetapkan ke dalam peraturan berbentuk undang-undang. Dengan struktur wilayah yang demikian tidak dapat dipungkiri bahwa angkutan udara adalah sebuah sistem transportasi yang sangat mendukung kemajuan mobilitas masyarakat Indonesia. Selain daripada itu, juga berperan bagi pertumbuhan ekonomi dan mempererat hubungan antar bangsa.

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 sertadunia globalisasi dalm bentuk hubungan antar bangsa. Kembali ke persoalan hak penumpang sebagai konsumen, maka di dalam kegiatan transportasi angkutan udara ini penumpang mempunyai hak untuk didengarkan pendapat dan keluhannya atas jasa yang digunakan. Persoalan ini terkait dengan permasalahan yang akan dibahas yaitu mengenai keterlambatan dan pembatalan jadwal penerbangan yang terjadi akibat banyak sebab dan banyak faktor.

Faktor-faktor tersebut dapat berupa faktor teknis dan non teknis, misalnyasaja faktor cuaca yang buruk, hujan lebat, badai, petir atupun jarak pandang dibawah standar minimal yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan. Hal tersebut adalah di luar dari teknis operasional, sedangkan faktor teknis yang dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan dan pembatalan jadwal penerbang anantara lain bandar udara yang tidak dapat digunakan untuk keberangkatan pesawat karena terjadi banjir atau kebakaran, keterlambatan pengisian bahan bakar pesawat dan lain-lain.

Agar terciptanya suatu sistem transportasi yang baik, telah ditetapkan sitem transportasi nasional (Sistranas) oleh Departemen Perhubungan. Tujuannya adalah agar terwujud suatu kegiatan transportasi yang terpadu,bersinergi, tertib, lancar, mengutamakan keamanan, efisiensi yang baik dan lain-lain. landasan idiil Pancasila, landasan konstitusional UUD 1945, landasan visional wawasan

nusantara, landasan konsepsional Ketahanan Nasional dan landasan operasional, peraturan perundangan di bidang transportasi serta peraturan lainnya yang terkait.³

Sebuah tindakan nyata tentu diperlukan agar terlaksananya nilai-nilai dasar tersebut tindakan nyata dapat berupa suatu program dan kebijakan pemerintah supaya tidak sekedar menjadi sebuah rencana tanpa ada hasil. Inilah yang menjadi kaitannya dengan keterlambatan dan pembatalan jadwal penerbangan, dimaksudkan agar peristiwa serupa dapat diminimalisir sebab kesalahan dan kelalaian di dalam suatu sistem dapat terjadi kapanpun.

Regularity merupakan salah satu dari prinsip angkutan udara, dalam buku M.N. Nasution yang berjudul Manajemen Transportasi, *regularity* mempunyai pengertian tertib dan teratur. Pesawat udara yang sedang dioperasikan harus menyesuaikan dengan jadwal penerbangan yang telah ditetapkan secara tepat sesuai dengan waktu yang diinginkan oleh penumpang. Hal ini penting mengingat jaminan bagi kepuasan penumpang serta citra perusahaan penerbangan sehingga kelangsungan perusahaan penerbangan dapat terus dijaga. Agar terlaksananya operasi penerbangan yang tepat pada waktunya, kedisiplinan dan koordinasi diperlukan bagi bagian produksi/operasi dengan bagian pemeliharaan pesawat, bagian pemasaran dan bagian-bagian yang lainnya.⁴

Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pengertian pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap dan dapat terbang dengan menggunakan tenaga sendiri.⁵ Tingginya penggunaan transportasi udara dikarenakan akan meminimalisir waktu perjalanan

³ M.N. Nasution, *Op.Cit*, halaman 297.

⁴ *Ibid*, halaman 203

⁵ Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

khususnya untuk perjalanan jauh seperti dalam negeri maupun luar negeri. Lalu lintas udara yang bebas hambatan memungkinkan bagi transportasi udara untuk lebih cepat dari sarana transportasi yang lain.

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 bertanggung jawab atas sedikit kesalahan yang sebenarnya tidak diinginkan untuk terjadi oleh siapapun. Salah satu tujuan diselenggarakannya penerbangan adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, dan nyaman, dari tujuan tersebut terlihat dengan jelas bahwa sangat bertentangan dengan adanya peristiwa pembatalan serta keterlambatan jadwal penerbangan yang mencerminkan kurang disiplinnya pihak dari pelaku usaha transportasi.

Bidang transportasi ini sendiri ada hubungannya dengan produktivitas, hal ini dikarenakan dampak dari kemajuan transportasi tersebut berpengaruh terhadap peningkatan mobilitas manusia. Tingginya tingkat mobilitas itu menandakan produktivitas yang aktif pentingnya produktivitas yang berkaitan dengan transportasi tentu tidak lepas dari hambatan-hambatan, misalnya pembatalan penerbangan dan keterlambatan keberangkatan. Kerugian adalah resiko yang harus diterima oleh pengguna jasa angkutan sebagai konsekuensi dari peristiwa tersebut.

Salah satu tujuan diselenggarakannya penerbangan adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang aman, terbit dan teratur, nyaman dan

ekonomis. Berawal dari tujuan tersebut terlihat dengan jelas bahwa sangat bertentangan dengan adanya peristiwa keterlambatan ataupun pembatalan penerbangan yang mencerminkan kurang disiplinnya pihak dari pelaku usaha transportasi tersebut.

Terselenggaranya suatu pengangkutan udara dalam kegiatan penerbangan komersil tidak akan berarti apa-apa tanpa adanya penumpang. Pada industri penerbangan, penumpang merupakan salah satu aset penting yang patut diperhitungkan bagi maskapai penerbangan untuk mencapai keuntungan. Oleh karena itu yang menggunakan jasa penerbangan perlu dilindungi haknya terutama hak ganti rugi apabila penumpang mengalami keterlambatan maupun pembatalan penerbangan.

Penyelenggaraan penerbangan di Indonesia masih diwarnai oleh adanya kekurangan-kekurangan yang dimiliki oleh pihak maskapai penerbangan yang ada di Indonesia. Kekurangan tersebut salah satunya adalah keterlambatan keberangkatan penerbangan maupun pembatalan penerbangan secara sepihak. Maka pihak maskapai wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpangnya akibat dari kejadian keterlambatan maupun pembatalan penerbangan secara sepihak.

Pihak pengangkut sebagai penyelenggara mempunyai kewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pengguna jasanya. Karena secara hukum pengguna jasa angkutan dilindungi, maka sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dapat dilihat dalam Pasal 141 sampai 149 mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim

kargo. Diteruskan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur ketentuan tentang besaran ganti kerugian yang ditanggung pihak pengangkut, apabila kesalahan atau kelalaian terhadap pengguna jasa angkutan disebabkan oleh kesalahan dari pihak pengangkut.

Sehubungan dengan Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan bahwa pihak yang bertindak sebagai pengangkut mempunyai tanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Jenis angkutan udara dari aspek operasionalnya terdiri atas angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan udara tidak berjadwal baik dalam maupun luar negeri atau internasional. Di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak terdapat arti dari angkutan niaga berjadwal, meskipun demikian dapat merujuk kepada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK 13/S/1971 tentang Syarat-syarat dan Ketentuan-ketentuan Mengenai Penggunaan Pesawat Terbang Secara Komersial di Indonesia. Berdasarkan keputusan tersebut angkutan udara niaga berjadwal adalah penerbangan yang berencana menurut suatu jadwal perjalanan pesawat udara yang tetap dan teratur melalui rute yang telah ditetapkan, kemudian angkutan udaraniaga tidak berjadwal yaitu penerbangan dengan pesawat udara secara tidak berencana.

Biasanya angkutan udara niaga berjadwal disediakan bagi penumpang yang beranggapan bahwa waktu lebih berharga apabila dibandingkan dengan

uang, pesawat udara akan tinggal landas sesuai dengan jadwal penerbangan yang ditetapkan meskipun pesawat udara itu belum penuh, karena penumpang dari angkutan udara ini umumnya diisi oleh orang-orang yang mempunyai urusan penting (*Bussiness People*)⁶.

Menurut Pasal 1 angka 30 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan keterlambatan berarti terjadinya perbedaan waktu antara keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan. Sedangkan pembatalan dalam hal ini jadwal penerbangan, menurut Penulis adalah dialihkannya jadwal penerbangan yang telah ditentukan sebelumnya menjadi ke hari lain dikarenakan sebab-sebab tertentu.

Menurut hukum, tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan. Dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang berbunyi “tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa sesungguhnya hukum tentang perbuatan melawan hukum merupakan suatu mesin yang terbilang rumit yang memproses pemindahan beban resiko dari pundak korban ke pundak pelaku tersebut⁷.

Istilah perbuatan melawan hukum dalam bahasa Belanda disebut dengan *obrechtmatige daad*. Sebenarnya istilah tersebut bukanlah satu-satunya istilah

⁶ H.K. Martono. 2011 *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta: Rajawali Pers. Halaman 54-55

⁷ Munir Fuady. 2015. *Hukum Konsep Perdata*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. halaman 249

yang dapat diambil sebagai terjemahan dari *obrechtmatige daad*, akan tetapi masih ada istilah lainnya seperti :

1. Perbuatan yang bertentangan dengan hukum
2. Perbuatan yang bertentangan dengan asas-asas hukum
3. Perbuatan yang melanggar hukum
4. Tindakan melawan hukum
5. Penyelewengan perdata

Istilah tersebut pada hakikatnya adalah sumber dari ketentuan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*BW*) yang mengatakan bahwa tiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian kepada orang lain mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut. Selanjutnya Pasal 1366 KUHPerdata. Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya. Adapun pasal 1367, seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya⁸.

Salah satu yang menjadi kewajiban pelaku usaha tercantum dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 7 huruf a yakni beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya, artinya perusahaan penerbangan harus memenuhi kewajibannya kepada penumpang

⁸P.N.H Simanjuntak. 2015. *Hukum Perdata Indonesia*. Jakarta: Prenadamedia Group. halaman 303

sebagai bentuk itikad baik tersebut kemudian penumpang juga memenuhi kewajibannya sebagai konsumen.

Beberapa kasus yang dapat dikategorikan sebagai bentuk perbuatan melawan hukum oleh maskapai penerbangan adalah apabila pihak maskapai penerbangan tersebut tidak memberikan kompensasi atau ganti rugi kepada penumpang pesawat udara yang mengalami kerugian akibat dari perbuatan pihak maskapai tersebut.

Berdasarkan uraian diatas penulis merasa tertarik untuk membahas skripsi dengan mengambil judul : **“Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang atas Keterlambatan Jadwal Keberangkatan Pesawat(Analisis Putusan Nomor 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST).”**

1. Rumusan Masalah

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Bagaimana pengaturan tentang keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat menurut undang-undang penerbangan dan undang-undang perlindungan konsumen?
- b. Bagaimana bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang atas keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat?
- c. Apakah putusan hakim nomor : 42/pdt.g/2012/pn.jkt.pst. sudah sesuai dengan ketentuan mengenai pengangkutan maupun ganti rugi menurut KUHPerdara, undang-undang penerbangan, dan undang-undang perlindungan konsumen?

2. Faedah Penelitian

Penelitian ini dilakukan agar nantinya dapat memberikan suatu sumbangan yang bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dan kepentingan bangsa, negara, masyarakat maupun pembangunan, antara lain :

a. Secara Teoritis

Pembahasan terhadap masalah ini akan memberikan pemahaman terhadap sebab-sebab keterlambatan jadwal keberangkatan yang dilakukan oleh pihak maskapai dan akan diketahui pula apa yang menjadi tindakan dari maskapai penerbangan dalam menangani persoalan tersebut.

b. Secara Praktis

Pembahasan ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi para pembaca dan masyarakat terutama bagi pihak yang terlibat dalam kegiatan atau aktivitasnya dalam dunia pengangkutan udara, terutama mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan kepada penumpang atas pembatalan keberangkatan yang dilakukan secara sepihak oleh maskapai tersebut

B. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang terkandung dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaturan tentang keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat menurut undang-undang penerbangan dan undang-undang perlindungan konsumen.

2. Untuk mengetahui tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang atas keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat.
3. Untuk mengetahui putusan hakim nomor : 42/pdt.g/2012/pn.jkt.pst. sudah sesuai dengan ketentuan mengenai pengangkutan maupun ganti rugi menurut KUHPerdata, undang-undang penerbangan, dan undang-undang perlindungan konsumen.

C. Metode Penelitian

Penelitian pada dasarnya merupakan suatu upaya pencarian. Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi, yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten⁹. Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisanya¹⁰. Sedangkan metodologi penelitian merupakan ilmu yang mempelajari tentang metoda-metoda penelitian, ilmu tentang alat-alat dalam penelitian. Berdasarkan definisi diatas secara sederhana dapat dikatakan bahwa penelitian merupakan cara-cara yang sistematis untuk menjawab masalah yang sedang diteliti.

Adapun metode penelitian hukum yang digunakan dalam penelitian yang bersifat ilmiah ini adalah sebagai berikut:

⁹Soerjono Soekanto. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum : Cetakan 3. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press)*. halaman 42

¹⁰ Ibid, halaman 43

1. Sifat Penelitian

Sifat penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah bersifat deskriptis analisis yaitu Penelitian ini bertujuan untuk mengungkapkan masalah atau keadaan sebagaimana adanya atau berdasarkan fakta-fakta yang ada. Dalam penelitian deskriptif dibutuhkan interpretasi atau analisis. Adapun jenis penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif, yaitu suatu penelitian yang secara deduktif dimulai analisa terhadap pasal-pasal dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur terhadap permasalahan diatas. Penelitian hukum secara yuridis maksudnya penelitian yang mengacu pada studi kepustakaan yang ada ataupun terhadap data sekunder yang digunakan. Sedangkan bersifat normatif maksudnya penelitian hukum yang bertujuan untuk memperoleh pengetahuan normatif tentang hubungan antara satu peraturan dengan peraturan lain dan penerapan dalam prakteknya¹¹.

2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi, dan peraturan perundang-undangan¹². Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari studi literatur yang terdiri atas¹³ :

- a. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, yakni Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 1 Tahun

¹¹Adil Indonesia. "Tentang Metode Penelitian", melalui www.lp3madilIndonesia.blogspot.co.id diakses pada hari Rabu 31 Januari 2018. Pukul 23.00 wib.

¹²Zainuddin Ali. 2011. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 106.

¹³Fakultas Hukum UMSU. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, halaman 6.

2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Aangkutan Udara

- b. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer misalnya, bahan-bahan bacaan, hasil karya dari kalangan umum, buku-buku, literatur-literatur dan karya-karya tulisan ilmiah lainnya yang berkaitan dengan permasalahan penelitian ini.
- c. Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan hukum yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti ensiklopedia, bahan dari internet, bibliografi dan sebagainya¹⁴.

3. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpul data dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan yang bersumber dari perpustakaan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi dan hasil penelitian.

4. Analisis data

Analisis data yang sesuai dengan penelitian deskriptif adalah dengan menggunakan pendekatan secara kualitatif, yaitu analisis data yang mengungkapkan dan mengambil kebenaran yang diperoleh dari kepustakaan yaitu dengan menggabungkan antara peraturan-peraturan, buku-buku ilmiah yang ada hubungannya dengan judul. Kemudian dianalisis secara kualitatif sehingga mendapat suatu pemecahan, sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan.

¹⁴*Ibid*, halaman 7

D. Definisi Operasional

Defenisi Operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara defenisi-defenisi atau konsep-konsep khususnya yang akan diteliti. Dalam penelitian ini yang menjadi defenisi operasional adalah :

1. Tanggung Jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya jika terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan atau juga berarti hak yang berfungsi menerima pembebanan sebagai akibat sikapnya oleh pihak lain.¹⁵
2. Maskapai Penerbangan adalah adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.¹⁶
3. Penumpang adalah orang yang menggunakan jasa angkutan udara dan namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki pas masuk pesawat (*boarding pass*).¹⁷
4. Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.¹⁸

¹⁵ Kamus Besar Bahasa Indonesia, "Pengertian Tanggung Jawab", melalui www.kbbi.web.id diakses hari Selasa 30 Januari 2018. Pukul 19.30 wib

¹⁶Wikipedia Bahasa Indonesia, "Pengertian Maskapai Penerbangan", melalui www.wikipedia.com diakses hari Rabu 31 Januari 2018. Pukul 23.00 wib.

¹⁷Peraturan Mnteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Beradwal di Indonesia

5. 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.¹⁹

¹⁸ Pasal 1 angka (30) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

¹⁹ Pasal 1 angka (13) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pengangkutan Udara

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 perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengguna jasa dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dari satu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengguna jasa atau penumpang mengikatkan dirinya untuk membayar angkutan.²⁰ Beberapa ahli mengartikan pengangkutan adalah sebagai berikut :

1. R. Soekardono berpendapat : “Pengangkutan berisikan perpindahan tempat baik mengenai bendabenda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri”.

²⁰Zainal Asikin, *Op. Cit*, halaman 153

2. HMN Purwosutjipto mendefinisikan pengangkutan “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.”

Menurut Pasal 1 angka 13 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, 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.

Pengangkut yang ada di Indonesia terdiri dari pengangkutan darat, laut, dan udara. Pengangkutan udara dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) dipergunakan suatu istilah pengangkutan sebagai salah satu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Dalam Konvensi Warsawa 1929 menyebutkan pengangkut udar dengan istilah *carier* , akan tetapi Konvensi Warsawa tidak memberi tahu suatu batasan atau definisi tertentu tentang istilah pengangkut udara atau *carrier* ini. Namun 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 (*overmacht*) atau kerusakan tersebut disebabkan karena sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri atau juga karena kesalahan pengirim.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa definisi pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan. Angkutan udara diadakan dengan perjanjian antara pihak-pihak. Tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan sebuah tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan.²¹

B. Dasar Hukum Pengangkutan Udara

Pengangkutan berasal dari kata angkut seperti yang dijelaskan oleh Abdulkadir Muhammad sebagai berikut : “pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan”. Pengangkutan pada umumnya diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD yang kemudian dijabarkan dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang mengatur secara khusus baik angkutan udara, laut, ataupun angkutan darat. Di dalam KUHD sendiri tidak memberikan definisi pengangkutan. Dalam Pasal 90 KUHD disebutkan bahwa :

“surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau juragan kapal, dan meliputi selain apa yang mungkin menjadi persetujuan antar pihak-pihak yang bersangkutan seperti misalnya jangka waktu penyelenggaraan pengangkutannya dan penggantian kerugian dalam hal keterlambatan juga meliputi nama dan berat atau ukuran barang-barang yang

²¹Zainal Asikin, *Op. Cit*, halaman 262

harus diangkut beserta merek-mereknya dan bilangannya, nama yang dikirim barang-barang itu, nama dan tempat tinggal pengangkut atau juragan kapal, jumlah ipah pengangkutan, tanggal penandatanganan, penandatanganan pengirim atau ekspediter”.

Peraturan perundang-undangan yang mengatur secara khusus tentang angkutan udara adalah sebagai berikut :

1. Ordonasi Pengangkutan Udara (OPU) Stb. 1939-100
2. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan(selanjutnya disebut UU No. 1 Tahun 2009)
3. Peraturan Menteri Perhubungan No 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (selanjutnya disebut PerMenHub No. 77 Tahun 2011)

Selain hukum positif nasional yang mengatur mengenai angkutan udara juga terdapat beberapa ketentuan-ketentuan internasional. Hukum udara termasuk di dalamnya hukum pengangkutan udara yang lebih bersifat internasional, hukum udara dan hukum pengangkutan udara nasional di setiap Negara pada umumnya mendasarkan diri bahkan ada yang turuna semata dari konvensi-konvensi Internasional dalam bidang-bidang angkutan udara tersebut.

Beberapa sumber hukum angkutan udara yang bersifat internasional (konvensi-konvensi internasional dalam bidang angkutan udara), yaitu sebagai berikut :²²

1. Konvensi Warsawa 1929

²²H.K. Martono, *Op. Cit*, halaman 233-266

Konvensi ini antara lain mengatur hal pokok, yaitu pertama mengatur masalah dokumen angkutan udara dan yang kedua mengatur masalah tanggung jawab pengangkut udara.

2. Konvensi Geneva

Konvensi Geneva ini mengatur tentang “*Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft*”. Dalam konvensi Geneva Indonesia tidak turut serta. Namun demikian, dari segi ilmu hukum konvensi ini penting sekali adanya karena baik “*mortgage*” (dalam hukum Anglosaxon) atas pesawat udara dan peralatannya dapat diakui secara internasional oleh Negara-negara pesertanya.

3. Konvensi Roma 1952

Konvensi ini mengatur masalah tanggung jawab operator pesawat terbang asing terhadap pihak ketiga di darat yang menderita kerugian yang ditimbulkan oleh operator pesawat terbang asing tersebut.

4. Protocol Hague 1955

Berisi beberapa amandemen terhadap Konvensi Warsawa 1929 seperti masalah kenaikan limit ganti rugi untuk penumpang, penyederhanaan dan penyempurnaan tiket penumpang dan surat muatan udara. Protocol ini berlaku sejak 1 Agustus 1963.

5. Konvensi Gualadaraja 1961

Konvensi ini mengatur masalah tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak-pihak tidak tersangkut dalam mengadakan perjanjian pengangkutan udara, karena dalam praktiknya sering terjadi pengangkut

yang sebenarnya bukanlah pengangkut yang mengadakan perjalan pengangkutan.

6. Protokol Guatemala

Dalam Protokol Guatemala ini ditentukan :

- 1) Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan bagasi digunakan sistem tanggung jawab yang prinsip "*absolute liability dengan prinsip limitation of liability*" dan untuk limit ganti ruginya ditetapkan sebesar 1.5000.000
- 2) Tanggung jawab terhadap muatan digunakan kombinasi prinsip "*presumption on non liability dengan limitation of liability*".
- 3) Tanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan keterlambatan terhadap penumpang, bagasi, dan barang digunakan kombinasi prinsip "*presumption on non liability dengan limitation of liability*"

Dalam Protokol Guatemala ini, Indonesia ikut serta mengirimkan delegasinya tetapi tidak ikut menandatangani karena delegasi Indonesia beranggapan bahwa limit tanggung jawab yang ditentukan oleh Protokol Hague ini terlalu tinggi.

C. Maskapai Penerbangan

1. Pengertian Maskapai Penerbangan

Maskapai Penerbangan adalah adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat

membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.²³ Menurut R. S. Damardjati maskapai penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang umum baik yang berjadwal (*schedule service/regular flight*) maupun yang tidak berjadwal (*non schedule service*).

Penerbangan berjadwal menempuh rute penerbangan berdasarkan jadwal waktu, kota tujuan maupun kota-kota persinggahan yang tetap. Sedangkan penerbangan tidak berjadwal sebaliknya dengan waktu, rute, maupun kota-kota tujuan dan persinggahan bergantung kepada kebutuhan dan permintaan pihak penyewa.

Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 1 ayat (2), pengangkutan udara adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga”.²⁴ Pengangkut pada pengangkutan udara adalah Perusahaan atau Maskapai penerbangan yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat sipil dengan memungut bayaran.

²³Wikipedia Bahasa Indonesia, “Pengertian Maskapai Penerbangan”, melalui www.wikipedia.com diakses hari Rabu 31 Januari 2018. Pukul 23.00 wib.

²⁴Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

2. Syarat Pendirian Maskapai Penerbangan

Untuk dapat melakukan kegiatan usaha angkutan udara niaga / angkutan udara bukan niaga perusahaan harus memiliki izin usaha yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal perhubungan udara yang memiliki persyaratan :²⁵

- a) Memiliki akta pendirian badan usaha Indonesia yang usahanya bergerak di bidang angkutan udara niaga berjadwal atau angkutan udara niaga tidak berjadwal dan disahkan oleh Menteri yang berwenang;
- b) Menyampaikan surat persetujuan dari Badan Koordinasi Penanaman Modal atau Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah apabila yang bersangkutan menggunakan fasilitas penanaman modal;
- c) Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
- d) Surat keterangan domisili yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang;
- e) Menyampaikan tanda bukti modal yang disetor;
- f) Menyampaikan garansi / jaminan bank
- g) Menyampaikan rencana bisnis (business plan) untuk kurun waktu minimal 5 (lima) tahun yang sekurang-kurangnya memuat :
 - 1) Jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan :
 - Angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani;

²⁵Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, "Izin Usaha Perusahaan Angkutan Udara Niaga Berjadwal dan Tidak Berjadwal", melalui www.hubud.dephub.go.id, diakses hari Senin 5 Februari 2018, Pukul 10.00 wib

- Angkutan udara niaga tidak berjadwal memiliki 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani;
 - Angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute atau daerah operasi yang dilayani.
- 2) Rencana pusat kegiatan operasi penerbangan (*operation base*) dan rute penerbangan bagi perusahaan angkutan udara niaga berjadwal sekurang-kurangnya menggambarkan :
- Rencana pusat kegiatan operasi penerbangan (*operation base*);
 - Keseimbangan rute penerbangan;
 - Peta jaringan rute penerbangan;
 - Rute, frekuensi, rotasi diagram penerbangan dan utilisasi pesawat udara yang akan dilayani secara bertahap selama 5 (lima) tahun;
- 3) Aspek pemasaran dalam bentuk potensi permintaan pasar angkutan udara (*demand & supply*) sekurang-kurangnya memuat:
- a) Peluang pasar angkutan udara secara umum maupun secara khusus pada rute penerbangan atau daerah operasi yang akan dilayani, meliputi :
 - Perkembangan jumlah permintaan penumpang atau kargo per tahun untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun

terakhir pada rute penerbangan atau daerah operasi yang akan dilayani;

- Potensi jumlah permintaan penumpang atau kargo per tahun untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan pada rute penerbangan atau daerah operasi yang akan dilayani;
 - Rencana utilisasi pesawat udara secara bertahap selama 5 (lima) tahun ke depan bagi perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal; dan
 - Kondisi pesaing yang ada saat ini pada rute penerbangan atau daerah operasi yang akan dilayani.
 - Target dan pangsa pasar yang akan diraih, meliputi :
 - Segmen pasar yang akan dilayani sesuai dengan bidang usahanya; dan
 - Pangsa pasar (*market share*) per tahun yang akan diraih pada masing-masing rute penerbangan atau daerah operasi sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan.
- 4) Sumber Daya Manusia termasuk teknisi dan awak pesawat udara, sekurang-kurangnya memuat tahapan kebutuhan sumber daya manusia langsung maupun tidak langsung menyangkut kualifikasi dan jumlah per tahun untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan.
- 5) Kesiapan dan kelayakan operasi sekurang-kurangnya memuat :
- Rencana pengadaan, pemeliharaan dan perawatan pesawat udara;

- Rencana pengadaan fasilitas pendukung operasional pesawat udara;
 - Rencana pengadaan fasilitas pelayanan penumpang pesawat udara;
 - Rencana pemasaran jasa angkutan udara.
- 6) Analisis dan evaluasi dari aspek ekonomi dan keuangan sekurang-kurangnya memuat:
- Rencana investasi untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan;
 - Proyeksi aliran kas (*cashflow*), rugi – laba dan neraca untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan;
 - Hasil perhitungan yang meliputi :Periode pengembalian (*payback period*), nilai bersih saat ini (*net present value*), tingkat kemampulabaan (*profitability index*), yingkat pengembalian hasil intern (*internal rate of return*).

3. Prosedur Pendirian Maskapai penerbangan

Mengenai pengoperasian pesawat udara diatur dalam Pasal 41 Undang-Undang No.1 tahun 2009 dimana setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat. Sertifikat tersebut yaitu sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*) yang diterbitkan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Persyaratan memperoleh *air operator certificate* (AOC) adalah sebagai berikut :²⁶

²⁶ Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, “Penerbitan Sertifikat Operator Penerbangan (Air Operator Certificate)”, melalui www.hubud.dephub.go.id, diakses hari Senin 5 Februari 2018, Pukul 10.00 wib

- 1) Memiliki izin usaha angkutan udara
- 2) Lulus dalam sertifikasi teknis dan operasional, sertifikat teknis dan operasional dilakukan untuk memastikan dipenuhi persyaratan-persyaratan teknis dan operasional dalam lampiran keputusan menteri perhubungan nomor KM 22 tahun 2002 tentang *Civil Aviation Safety Regulations* (CASR) part 121 atau keputusan menteri perhubungan nomor KM 12 tahun 2003 tentang *Civil Aviation Regulations* (CASR) part 135.

Pada dasarnya proses sertifikasi teknis dan operasional dilakukan untuk mengevaluasi kemampuan perusahaan penerbangan dalam memenuhi persyaratan sumber daya yang meliputi sebagai berikut

- a) Kemampuan teknis dan operasional terdiri dari :
 - Fasilitas kantor, penunjang, pengoperasian
 - Peralatan kantor, perawatan pesawat udara, penunjang pengoperasian
 - Pesawat udara
 - System dan prosedur jaminan mutu, keselamatan dan keamanan
 - Kualifikasi sumber daya manusia
 - Manual/buku-buku panduan, mutu, keselamatan dan keamanan
- b) Kemampuan keuangan terdiri dari : Mampu untuk memulai usaha, dan mampu untuk bertahan selama 6 (enam) bulan ke depan sejak memulai kegiatan

Prosedur pengajuan permohonan diajukan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan udara selambat-lambatnya 60 (enam puluh) hari sebelum

hari dimulainya pengoperasian pesawat udara dan penyelesaian proses sertifikat AOC. Penerbitan Sertifikat AOC adalah sebagai berikut :

1. Waktu Proses

Untuk memperoleh AOC, pemohon wajib mengajukan permohonan selambat lambatnya 60 hari sebelum hari dimulainya pengoperasian pesawat udara. Kebutuhan waktu 60 hari untuk memproses penerbitan AOC ini ditetapkan dengan asumsi bahwa pemohon telah siap dengan seluruh sumber daya yang diperlukan sesuai dengan persyaratan. Bagi pemohon yang belum siap dengan sumber-sumber daya tersebut harus memperhitungkan “*lead time*” sebelum mengajukan permohonan AOC. Hal ini dikarenakan untuk mempersiapkan fasilitas, peralatan, buku-buku manual/panduan dapat memakan waktu berbulan-bulan bahkan bertahun-tahun.

2. *Surveillance*

Setelah pemohon memperoleh AOC, dilaksanakan program pengawasan berkesinambungan (*surveillance*) oleh Ditjen Hubud dengan cara menempatkan Principal Operation Inspector (POI) / Inspektur Penerbang dan Principal Maintenance Inspector (PMI) / Inspektur Ahli Perawatan Pesawat Udara untuk memastikan bahwa pemegang Sertifikat Operator Penerbangan melaksanakan kegiatannya sesuai dengan manuals (buku-buku panduan) yang telah disetujui Ditjen Hubud.

3. Audit Mutu

Setiap 2 tahun sekali Ditjen Hubud melaksanakan audit mutu yang bertujuan untuk memastikan sumber daya pemegang AOC, minimum masih sama

dan masih memenuhi persyaratan-persyaratan seperti pada saat memperoleh AOC (*compliance*), sistem dan prosedur jaminan mutu, keselamatan dan keamanan yang telah disetujui Ditjen Hubud. Sistem dan prosedur jaminan mutu, keselamatan dan keamanan dijalankan masih dapat memenuhi kebutuhan apabila temuan-temuan audit mengarah kepada indikasi adanya *system breakdown* (terputusnya sistem dan prosedur jaminan mutu, keselamatan dan keamanan), sistem tersebut segera diperbaiki.

D. Keterlambatan Jadwal Keberangkatan

1. Pengertian keterlambatan jadwal keberangkatan

Menurut Pasal 1 angka 30 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

Mengenai masalah teknis, yaitu adalah masalah yang terjadi karena disebabkan oleh kerusakan pada alat transportasi yang di akibatkan oleh alat atau human error dan juga di akibatkan oleh keadaan alam. Masalah teknis merupakan hal yang sering menjadi faktor utama yang menyebabkan tertundanya penerbangan. Selain menyangkut keamanan hal yang sangat penting dalam penerbangan adalah keselamatan, sehingga faktor keselamatan merupakan hal yang harus diutamakan.

Menurut pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang penanganan keterlambatan penerbangan (*delayed management*) pada badan

usaha angkutan udara niaga berjadwal. Keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal terdiri dari :

- a) keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b) tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*); dan
- c) pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Terjadinya keterlambatan penumpang biasanya baru mengetahui keterlambatan tersebut secara mendadak padahal pemberitahuan keterlambatan tersebut tidak boleh dilakukan secara mendadak karena akan sangat merugikan penumpang. Maka dalam pasal 37 KM No. 25 tahun 2008 menyatakan bahwa setiap keterlambatan penerbangan perusahaan angkutan niaga berjadwal wajib mengumumkan alasan keterlambatan kepada calon penumpang secara langsung atau melalui media pengumuman selambat-lambatnya 45 (empat puluh lima) menit sebelum jadwal keberangkatan atau sejak pertama kali diketahui adanya keterlambatan.

2. Faktor Penyebab Keterlambatan Jadwal Keberangkatan

Menurut Pasal 5 Peraturan Menteri No. 89 Tahun 2015 ada beberapa faktor penyebab keterlambatan jadwal keberangkatan :²⁷

- (1) Faktor yang menyebabkan keterlambatan penerbangan meliputi:
 - a. faktor manajemen airline;
 - b. faktor teknis Operasional;
 - c. faktor cuaca; dan d. faktor Lain-lain.

²⁷Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015

- (2) Faktor manajemen airline sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf a adalah faktor yang disebabkan oleh maskapai penerbangan, meliputi :
- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
 - b. keterlambatan jasa boga (catering);
 - c. keterlambatan penanganan di darat;
 - d. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (check in), pindah pesawat (transfer) atau penerbangan lanjutan (connecting flight); dan
 - e. ketidaksiapan pesawat udara.
- (3) Faktor teknis operasional sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf b adalah faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan, meliputi:
- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
 - b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
 - c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

Kenyataannya banyak perusahaan yang selalu melakukan penundaan dan pembatalan penerbangan sehingga menyebabkan jadwal penerbangan tidak sesuai dengan ketepatan waktu dalam penerbangan , yang berdampak pada

perkembangan bisnis transportasi udara yang merupakan salah satu pendukung pertumbuhan ekonomi bangsa.

Mengenai kewajiban pengangkut kepada penumpang akibat keterlambatan atau (delay) diatur dalam Pasal 146 undang-undang No. 1 tahun 2009 dan pasal 2 huruf (e) permenhub RI No.77 tahun 2011, yang menyatakan dalam pasal 146 undang-undang No. 1 tahun 2009 bahwa penerbangan mengatur pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Dengan demikian pengangkut tetap bertanggung jawab terhadap penumpang yang menderita kerugian akibat keterlambatan angkutan udara. Ketentuan pasal di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pengangkut udara tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena keterlambatan pengangkutan penumpang, bagasi atau barang, kecuali kalau ada persetujuan lain dari perusahaan penerbangan

E. Penumpang atau Pengguna Jasa

1. Pengertian Penumpang

Menurut permenhub No. 89 tahun 2015 Penumpang adalah orang yang menggunakan jasa angkutan udara dan namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki pas masuk pesawat (*boarding pass*). Menurut Achmad Iskan penumpang pesawat udara

adalah pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan perusahaan penerbangan. Penumpang bersedia membayar harga tiket dan pengangkut sanggup membawa penumpang ke tempat tujuan yang telah ditentukan oleh penumpang tersebut.

2. Hak dan Kewajiban Penumpang

Pihak penumpang dalam perjanjian angkutan udara pada dasarnya mempunyai suatu hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara dalam perjanjian angkutan udara yang telah disepakati. Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Pasal 4.²⁸ Hak Penumpang sebagai pengguna jasa yang berarti dapat disebut sebagai konsumen antara lain :

- a) Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.
- b) Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
- c) Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa.
- d) Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan.
- e) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.
- f) Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen.

²⁸Zulham S.H.I. 2013. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT. Kharisma Putra Utama. halaman 51

- g) Hak unduk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
- h) Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.
- i) Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Kewajiban-kewajiban Penumpang sebagai salah satu pihak yang termasuk dalam perjanjian angkutan udara yakni sebagai berikut :²⁹

- a) Membayar uang angkutan sebagai timbal balik atas jasa yang telah digunakan.
- b) Mematuhi petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untuk itu.
- c) Menunjukkan tiket kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta.
- d) Tunduk kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya.
- e) Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barangberbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa naik sebagai bagasitercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.

²⁹Zainal Asikin, *Op. Cit*, halaman 264

Sementara itu berdasarkan UU Perlindungan Konsumen Pasal 5 kewajiban Penumpang sebagai konsumen jasa angkutan udara adalah :

- 1) Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
- 2) Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
- 3) Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
- 4) Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

F. Pengertian Tanggung Jawab Perdata

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya. Tanggung jawab perdata disebut “tanggung jawab hukum perdata”, yakni tanggung jawab seseorang terhadap perbuatan yang melawan hukum. Perbuatan melawan hukum tidak hanya mencakup perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang perdata saja, akan tetapi jika perbuatan tersebut bertentangan dengan peraturan dan ketentuan hukum lainnya yang tidak tertulis. Ketentuan perundang-undangan dari perbuatan melawan hukum bertujuan untuk melindungi dan memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.

Tanggung jawab hukum sebagaimana diatur dalam Stb. 1939-100 dapat dijelaskan berdasarkan konsep tanggung jawab hukum dalam transportasi udara.

Dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut :³⁰

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*)
2. Prinsip tanggung jawab atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*)

Pertama, prinsip bertanggung jawab atas dasar kesalahan. Dalam ajaran ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan didasarkan pada pandangan bahwa yang membuttkikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dapat menggunakan pasal 1365 BW, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum. Menurut konsep pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu antara lain :

1. Adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat
2. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya
3. Adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut

Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karna peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan.

³⁰Zainal Asikin, *Op. Cit*, halaman 158

Tanggung jawab berdasarkan kesalahan harus memenuhi tiga unsur masing-masing ada kesalahan, ada kerugian, dan kerugian tersebut ada hubungan dengan kesalahan. Apabila ada kesalahan, tetapi tidak mengakibatkan kerugian maka perusahaan tidak akan bertanggung jawab demikian pula ada kerugian, tetapi kerugian tersebut tidak ada hubungannya dengan kesalahan maka perusahaan juga tidak akan bertanggung jawab. Konsep tanggung jawab atas dasar ini tidak dapat diterapkan dalam Stb. 1939-100 mengingat penumpang tidak mungkin dapat membuktikan kesalahan dari perusahaan penerbangan karena penumpang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan, sedangkan perusahaan penerbangan menguasai teknologi tinggi penerbangan.

Apabila penumpang mampu membuktikan adanya kesalahan perusahaan, ada kerugian, serta kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan maka perusahaan harus membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang. Perusahaan bertanggung jawab tidak terbatas dalam arti berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang harus dibayar penuh oleh perusahaan, kecuali atas dasar kesepakatan kedua belah pihak. Dalam hal perusahaan penerbangan harus membayar ganti kerugian tidak terbatas akan mengancam kelangsungan hidup perusahaan penerbangan. Karena itu penerapan konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan terhadap Stb. 1939-100 tidak tepat.

Tanggung jawab praduga bersalah penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sebab perusahaan penerbangan telah dianggap bersalah. Karena itu perusahaan penerbangan otomatis bertanggung jawab, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah (beban pembuktian

terbalik atau pembuktian negatif). Apabila penumpang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sudah pasti tidak akan mungkin berhasil karena penumpang tidak menguasai tentang penerbangan.³¹

Makna perbuatan melawan hukum tidak hanya perbuatan aktif tetapi juga perbuatan pasif, yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu dalam hal yang seharusnya menurut hukum orang yang harus berbuat. Sedangkan aturan khusus mengenai tanggung jawab pengangkut berdasarkan prinsip kesalahan biasanya ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan. Dalam Pasal 1365 KUHPerdata yang berbunyi “tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian pada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut”. Menurut pasal tersebut maka yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain.

Prinsip yang *kedua* yaitu prinsip tanggung jawab atas dasar praduga, menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hamper sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.

KUH Dagang menjelaskan prinsip tanggung jawab atas praduga bersalah dapat ditentukan dalam Pasal 468 yang menyatakan “perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut

³¹H.K.Martono, *Op. Cit*, halaman 286

dari saat penerimaan sampai penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali apabila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.

Prinsip yang *ketiga*, prinsip tanggung jawab mutlak. Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang,

Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian peangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak.³²

³²Zainal Asikin, *Op. Cit*, halaman 159

Perbuatan melawan hukum tidak lagi hanya sekedar melanggar undang-undang melainkan perbuatan tersebut dapat berupa :

- a) Melanggar hak orang lain
- b) Bertentangan dengan kewajiban hukum si pembuat
- c) Berlawanan dengan kesusilaan baik, dan
- d) Berlawanan dengan sikap hati-hati yang seharusnya diindahkan dalam pergaulan masyarakat terhadap diri atau benda orang lain,

Tanggung jawab pelaku usaha timbul karena adanya hubungan antara produsen dengan konsumen tetapi terdapat tanggung jawab masing-masing. Atas dasar keterkaitan yang berbeda maka pelaku usaha melakukan kontrak dengan konsumen dengan tujuan tertentu, sedangkan konsumen hubungannya untuk memenuhi tuntutan kebutuhan hidup. Dengan demikian pengertian tanggung jawab pelaku usaha yaitu keadaan yang disebabkan oleh pelaku usaha yang berkaitan dengan pembuatan produk yang terjadi karena kesalahan, kelalaian, dan kurang hati-hati sehingga mewajibkan pelaku usaha menanggung segala akibatnya sebagai resiko dari perbuatannya tersebut.

Sesuai Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yaitu “pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan”. Memperhatikan substansi Pasal 19 ayat (1) tersebut dapat diketahui bahwa tanggung jawab pelaku usaha, meliputi :

- 1) Tanggung jawab ganti kerugian atas kerusakan

- 2) Tanggung jawab ganti kerugian atas pencemaran, dan
- 3) Tanggung jawab ganti kerugian atas kerugian konsumen

Ganti kerugian dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen hanya meliputi pengembalian uang atau pengantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ini berarti bahwa ganti kerugian yang dianut oleh UUPK adalah ganti kerugian subjektif.³³

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah. Kerugian yang diderita oleh karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi dan kargo dikatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca atau operasional. Dalam hal pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional, maka pengangkut bebas tanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang, bagasi ataupun kargo.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tidak menentukan jumlah ganti rugi secara kuantitatif, melainkan secara kualitatif yang besarnya akan diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan. Mengingat jumlah ganti rugi yang diatur dalam Undang-Undang No. Tahun 2009 dibatasi, maka undang-undang tersebut memberi kesempatan penumpang dengan perusahaan penerbangan membuat perjanjian yang menentukan jumlah ganti rugi lebih besar dibandingkan dengan

³³Ahmadi Miru & Sutarman Yodo. 2007. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. halaman 126

yang ditetapkan dalam tersebut. Sebaliknya undang-undang penerbangan melarang penumpang dengan perusahaan penerbangan membuat perjanjian yang ganti ruginya lebih kecil dibandingkan dengan yang diatur oleh undang-undang penerbangan tersebut, apalagi membebaskan tanggung jawab perusahaan penerbangan.

Perusahaan penerbangan tidak hanya bertanggung jawab kepada penumpang, tetapi juga bertanggung jawab terhadap bagasi tercatat yang rusak sebagian maupun seluruhnya atau hilang atau musnah selama penerbangan berlangsung. Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara. Tanggung jawab yang dimaksud adalah untuk memberikan kompensasi kepada penumpang berupa mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan dan/atau memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya angkutan apabila tidak ada penerbangan lain milik pengangkut atau pengangkut lainnya ke tempat tujuan.³⁴

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut angkutan udara dalam Pasal 9, keterlambatan terdiri dari :

- a) Keterlambatan penerbangan
- b) Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara
- c) Pembatalan penerbangan

³⁴H.K.Martono, *Op. Cit.*, halaman 294-297

Pembahasan skripsi ini mengenai tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*overseat*). Maka besaran ganti rugi yang berhak diterima oleh penumpang yang mengalaminya adalah terdapat dalam Pasal 11 yaitu

- a) mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
- b) memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Tentang Keterlambatan Jadwal Keberangkatan Pesawat menurut Undang-Undang Penerbangan dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang disahkan pada tanggal 17 Desember 2008 dan mulai berlaku tanggal 1 Januari 2009, sangat menjanjikan terhadap pertumbuhan pengangkutan udara di Indonesia karena undang-undang tersebut secara komprehensif berlaku secara extra-teritorial, mengatur kedaulatan atas wilayah udara Indonesia, pelanggaran wilayah kedaulatan, produksi pesawat udara, pendaftaran dan lain sebagainya. Jiwa dari undang-undang ini bermaksud memisahkan regulator dengan operator sehingga tugas dan tanggung jawab masing-masingnya jelas.

Undang-undang ini mengalami perubahan yang signifikan, sebab semula hanya 103 pasal dalam perkembangannya menjadi 466 pasal. Khususnya tentang tanggung jawab pengangkut meliputi dokumentasi pengangkutan, tanggung jawab pengangkut, pihak yang berhak menerima ganti kerugian, tanggung jawab terhadap pihak ketiga, wajib asuransi dan lain-lain termasuk angkutan pos, angkutan berturut-turut, angkutan multimoda.

Mengenai peraturan tentang pembatalan keberangkatan menurut undang-undang penerbangan diatur dalam Pasal 147 ayat (1) “pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.” Dalam pasal 149 “Ketentuan lebih lanjut mengenai batas waktu keterlambatan dan pembatalan penerbangan angkutan udara diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.³⁵

Pengangkutan udara dikenal tiga macam keterlambatan, sesuai dengan Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara di mana Keterlambatan angkutan udara sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 2 huruf e terdiri dari:

- a. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*)
- c. Pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*);

Peraturan ini tidak memisahkan mengenai keterlambatan dan pembatalan penerbangan, tetapi pembatalan penerbangan dijadikan bagian dari keterlambatan penerbangan.³⁶

Pasal 1 ayat 30 PM 77 Tahun 2011 (sama dengan Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Penerbangan) menyebutkan bahwa “tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang

³⁵H.K.Martono & Agus Pramono. 2013. *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*. Jakarta: Rajawali Pers. halaman 188

³⁶Rhirien Adriani. 2017. “*Tanggung Gugat Pengangkut Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara*”. (Jurnal). Magister Ilmu Hukum Universitas Mataram

diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga”. Sedangkan dalam Pasal 2 dijelaskan bahwa pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :³⁷

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin
- c. Hilang, musnah atau rusaknya bagasi tercatat
- d. Hilang, musnah atau rusaknya kargo
- e. Keterlambatan angkutan udara, dan
- f. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Terkait kerugian yang ditimbulkan oleh maskapai penerbangan, maka pihak maskapai harus bertanggung jawab memberikan ganti kerugian kepada pihak penumpang yang dirugikan. Ganti kerugian sendiri dijelaskan pada Pasal 1 angka 18 PM 77 Tahun 2011 yaitu ganti rugi adalah uang yang dibayarkan atau sebagai pengganti atas suatu kerugian.

Keterlambatan (*delay*) selama kurang lebih 2 jam mengharuskan maskapai penerbangan untuk memberikan ganti rugi sebagai bentuk tanggung jawab penyedia jasa penerbangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 36 KM 25 Tahun 2008 yang mengatakan bahwa keterlambatan lebih dari 90 (sembilan puluh) menit sampai dengan 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan memindahkan penumpang ke penerbangan

³⁷ Baiq Setiani. 2016. “*Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan*”. (Jurnal). Universitas Muhammadiyah Tangerang

berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya apabila diminta oleh penumpang.

Untuk keterlambatan selama 4 jam atau lebih mengharuskan maskapai memberikan ganti kerugian sebesar Rp. 300.000 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang atau memberikan ganti kerugian sebesar 50% dari Rp. 300.000 apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (*re-routing*) dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara, sebagaimana diatur dalam Pasal 10 huruf a dan b PM 77 Tahun 2011.

2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999

Perlindungan Konsumen adalah istilah yang dipakai untuk menggambarkan perlindungan hukum yang diberikan kepada konsumen dalam usahanya untuk memenuhi kebutuhannya dari hal-hal yang merugikan konsumen itu sendiri. Undang-Undang perlindungan konsumen menyatakan bahwa perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

Konsumen adalah setiap orang yang memakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lainnya dan tidak untuk diperdagangkan.³⁸

³⁸Zulham S.H.I, *Op. Cit*, halaman 26

Perlindungan konsumen sesungguhnya identik dengan perlindungan yang diberikan hukum tentang hak-hak konsumen. Secara umum dikenal ada 4 (empat) hak dasar konsumen, yaitu :

- 1) Hak untuk mendapatkan keamanan
- 2) Hak untuk mendapatkan informasi
- 3) Hak untuk memilih
- 4) Hak untuk didengar

Empat hak dasar ini diakui secara internasional. Dalam perkembangannya, organisasi-organisasi konsumen menambahkan lagi beberapa hak, seperti hak mendapatkan pendidikan konsumen, hak mendapatkan ganti kerugian, dan sebagainya. Hak konsumen sebagaimana tertuang dalam Pasal 4 huruf (h) Undang-Undang Perlindungan Konsumen yaitu : “hak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya”.

Pelaku Usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

Pasal 7 Undang-undang No. 8 Tahun 1999 pelaku usaha memiliki kewajiban sebagai berikut :³⁹

³⁹Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perindungan Konsumen

- a) Beritikad baik dalam kegiatan usahanya
- b) Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan
- c) Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif
- d) Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku
- e) Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan
- f) Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan
- g) Memberi kompensasi, ganti rugi dan/ atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian

Secara yuridis formal adanya kasus-kasus kerugian yang dialami oleh penumpang, dapat dinyatakan bahwa pengangkut atau perusahaan penerbangan telah melanggar ketentuan yang diatur dalam UU Penerbangan Tahun 2009, Peraturan Pemerintah No. 40/1995, Undang-Undang No. 8/1999 tentang Perlindungan Konsumen. Hak-hak konsumen yang dilanggar dapat merujuk Pasal

4 Undang-Undang No. 8/1999 tentang Perlindungan Konsumen. Adapun Hak-hak konsumen adalah sebagai berikut :

- a. hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam
- b. mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- c. hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- d. hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- e. hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- f. hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- g. hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- h. hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif; h. hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Ketentuan Pasal 4 UU Perlindungan Konsumen di atas, jika dikonstruksi pada kegiatan transportasi udara niaga berjadwal nasional yaitu konsumen dalam hal ini penumpang berhak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam

mengonsumsi barang dan/atau jasa yang ditawarkan oleh perusahaan penerbangan secara *a contrario* berarti perusahaan penerbangan memiliki kewajiban untuk memberikan kenyamanan, keamanan, keselamatan kepada penumpang. Pasal 4 UU Perlindungan Konsumen tersebut di atas mengandung makna bahwa konsumen dapat menggunakannya dalam menuntut haknya sebagai penumpang atau konsumen dalam transportasi udara.

Selanjutnya dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan itu berarti perusahaan telah melalaikan kewajibannya, yaitu tidak memberikan kenyamanan kepada konsumen. Padahal kewajiban perusahaan penerbangan adalah memberikan informasi yang jelas perihal adanya penundaan keberangkatan kepada penumpang, baik itu informasi penyebab keterlambatan maupun lamanya waktu tunggu, dan selama waktu tunggu penumpang berhak mendapatkan fasilitas pelayanan sebaik-baiknya.⁴⁰

Berdasarkan ketentuan di atas secara jelas dapat dikemukakan bahwa penumpang pada transportasi udara niaga termasuk dalam kategori konsumen yang dapat mengajukan gugatan terhadap perusahaan penerbangan, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 23 UU Perlindungan Konsumen. Pelaku usaha dalam hal ini perusahaan penerbangan yang menolak dan/atau tidak memberi tanggapan dan/atau tidak memenuhi ganti rugi atas tuntutan konsumen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4), dapat digugat melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) atau mengajukan ke

⁴⁰ Lukmanul Hakim. 2017. “*Perlindungan Tanggung Jawab Perusahaan Kosmetik Kepada Konsumen Selaku Penumpang*”. (Jurnal). Magister Ilmu Hukum Universitas Syiah Kuala

Otoritas Jasa Keuangan (OJK) atau ke Pengadilan Niaga di tempat kedudukan konsumen berada:

1. Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan
2. Penyelesaian Sengketa Konsumen melalui pengadilan

B. Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan kepada Penumpang atas Keterlambatan Jadwal Keberangkatan Pesawat

Mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan atau pengangkut angkutan udara diatur dalam pasal 147 ayat (1) Undang-undang No. 1 Tahun 2009, tetapi diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

1. Tanggung Jawab Pengangkut menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009

Pengangkut wajib menyerahkan tiket penumpang pesawat udara sebagai salah satu alat bukti adanya perjanjian antara penumpang dengan pengangkut, namun demikian tiket bukan satu-satunya alat bukti adanya perjanjian karena masih dapat dibuktikan dengan alat bukti yang lain misalnya tanda terima uang pembelian tiket penumpang pesawat udara. Berdasarkan perjanjian tersebut pengangkut berhak menerima pembayaran pengangkutan penumpang dari bandara keberangkatan sampai bandara tujuan, sebaliknya penumpang wajib membayar biaya pengangkutan badan berhak menikmati jasa pengangkutan dari bandara keberangkatan sampai bandara tujuan dengan selamat, karena itu dalam hal penumpang tidak selamat sampai di bandara tujuan, maka karena itu pengangkut

bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengguna jasa angkutan udara tersebut.

Pihak yang bertanggung jawab adalah pihak yang secara yuridis disebut pengangkut, karena pada umumnya pengangkut adalah suatu badan hukum, maka yang melakukan persetujuan angkutan adalah pegawai-pegawai, agen-agen dan pihak lain yang melaksanakan angkutan tersebut.⁴¹

Konsep tanggung jawab hukum yang digunakan dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 adalah tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) karena itu pengangkut otomatis bertanggung jawab, kecuali pengangkut sapat membuktikan bahwa pengangkut tidak bersalah atau beban pembuktian terbalik atau pembuktian negatif.

Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.

⁴²Tanggung jawab pengangkut tersebut sesuai dengan pasal 147 ayat (2) undang-undang penerbangan yaitu :

- a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
- b. Memberikan konsumsi, akomodasi dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti rugi tersebut di atas ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

⁴¹ E. Suherman.2000. *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*. Bandung: Mandar Maju. halaman 78

⁴²H.K.Martono & Aus Pramono, *Op. Cit*, halaman 194-198

2. Tanggung Jawab dan Ganti Rugi Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011

Tanggung jawab perusahaan penerbangan akan diatur oleh Menteri Perhubungan, karena itu telah dikeluarkan peraturan ini. Kriteria penentu jumlah ganti rugi terhadap penumpang yang mengalami kerugian atas keterlambatan maupun pembatalan penerbangan ditetapkan berdasarkan pertimbangan tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tersebut mengatur ganti terhadap penumpang; ganti rugi bagasi tercatat, ganti rugi kargo, ganti rugi keterlambatan, dan lain sebagainya. Kewajiban maskapai atau pengangkut untuk bertanggung jawab dalam hal keterlambatan penerbangan tersebut pada pasal 2 huruf (e) yang menyatakan “pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap keterlambatan angkutan udara”.⁴³

Mengenai pengangkutan udara yang termasuk dalam kategori keterlambatan penerbangan dijelaskan dalam peraturan menteri ini dalam pasal 9 yang menyatakan “keterlambatan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf (e) terdiri dari :

- a. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*)
- b. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*)
- c. Pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*)

⁴³*Op. Cit*, halaman 203

Peraturan ini tidak memisahkan mengenai keterlambatan dan pembatalan penerbangan, tetapi pembatalan penerbangan dijadikan bagian dari keterlambatan penerbangan. Pelaksanaan tanggung jawab oleh pengangkut berupa jumlah ganti kerugian untuk penumpang atas keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 huruf a ditetapkan dalam pasal 10, yaitu sebagai berikut :

- a. Keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 3.00.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang
- b. Diberikan ganti kerugian sebesar 50% (lima puluh persen) dari ketentuan huruf (a) apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara
- c. Dalam hal dialihkan ke penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli

Perihal keterlambatan karena tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara, perusahaan penerbangan wajib memberi ganti rugi sesuai dengan pasal 11 yaitu : mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan, dan/ atau memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

Apabila terjadi keterlambatan penerbangan disebabkan oleh pembatalan perusahaan wajib memberi tahu kepada penumpang paling lambat 7 (tujuh) hari kalender sebelum pelaksanaan penerbangan. Dalam hal demikian perusahaan penerbangan wajib mengembalikan seluruh uang tiket yang telah dibayarkan oleh penumpang pesawat udara.

Pembatalan penerbangan yang dilakukan kurang dari 7 (tujuh) hari kalender sampai waktu keberangkatan yang telah diterapkan, perusahaan penerbangan wajib memberi ganti rugi sebesar Rp. 150.000,00 (seratus lima puluh ribu rupiah) bila mana perusahaan penerbangan menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang dan disamping itu perusahaan penerbangan harus menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan pengangkutan lain sampai ke tempat tujuan bilamana tidak ada moda pengangkutan lain selain angkutan udara, atau perusahaan penerbangan mengalihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik perusahaan penerbangan lain. Akan tetapi penumpang dibebaskan dari biaya tambahan termasuk peningkatan kelas pelayanan, sedangkan apabila terjadi penurunan sub kelas pelayanan maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli oleh penumpang.⁴⁴

Pembatalan penerbangan tanggung jawab pengangkut juga sampai pada dibebaskannya penumpang dari biaya tambahan apabila dalam pengalihan penerbangan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik perusahaan penerbangan lain terjadi peningkatan kelas pelayanan. Akan tetapi jika terjadi

⁴⁴ Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

penurunan kelas atau sub kelas pelayanan maka penumpang berhak mendapatkan kelebihan sisa uang dari pembelian tiket sebelumnya. Ketentuan ini sama dengan ganti kerugian yang disebabkan karena keterlambatan penerbangan sesuai dengan pasal 10 huruf (b) dan (c), adapun bunyi Pasal 12 adalah,:

- 1) Dalam hal terjadi pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 huruf c, pengangkut wajib memberitahukan kepada penumpang paling lambat 7 (tujuh) hari kalender sebelum pelaksanaan penerbangan.
- 2) Pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut wajib mengembalikan seluruh uang tiket yang telah dibayarkan oleh penumpang;
- 3) Pembatalan penerbangan yang dilakukan kurang dari 7 (tujuh) hari kalender sampai dengan waktu keberangkatan yang telah ditetapkan berlaku ketentuan pasal 10 huruf b dan c;
- 4) Pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) apabila badan usaha angkutan niaga berjadwal melakukan perubahan jadwal penerbangan (*retiming atau rescheduling*).

Untuk mendapatkan ganti kerugian atas Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*), Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passanger*) dan Pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*) Maka penggugat dalam hal ini penumpang wajib memiliki tiket. Pengajuan tanggung gugat terhadap pengangkut akibat keterlambatan penerbangan dapat dilakukan dengan bukti klaim berupa tiket sesuai dengan Pasal 21 peraturan ini.

Perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab memberi ganti rugi atas keterlambatan penerbangan yang disebabkan oleh faktor cuaca seperti hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang akan mengganggu keselamatan penerbang, dan/atau faktor teknis operasional misalnya bandara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara atau lingkungan menuju bandara terganggu atau landas-pacu tidak dapat berfungsi dengan baik misalnya landas pacu retak, banjir atau kebakaran atau terjadinya antrean pesawat udara untuk tinggal landas, mendarat atau alokasi waktu keberangkatan di bandara atau keterlambatan pengisian bahan bakar.⁴⁵

Tanggung jawab yang diberikan oleh pengangkut berupa ganti kerugian merupakan hak konsumen atau pengguna jasa angkutan dari adanya keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan yang disebabkan oleh kelalaian penyedia jasa angkutan udara atau pengangkut beserta orang yang dipekerjakan olehnya. Pengaturan mengenai tanggung gugat atas keterlambatan penerbangan merupakan hal yang sangat penting bagi penumpang atau pengguna jasa angkutan udara, karena dalam kenyataan keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan begitu sering terjadi dengan dan tanpa alasan yang jelas yang diberikan oleh pihak pengangkut sebagai penyelenggara angkutan.

Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Angkutan Udara tidak berjalan sesuai dengan yang seharusnya, dimana pengangkut sering mengabaikan kewajiban untuk

⁴⁵H.K. Martono dan Agus Pramono, *Op. Cit*, halaman 211

melaksanakan sebagaimana yang diperjanjikan dan diamanatkan dalam peraturan ini.

Tanggung jawab kebanyakan maskapai penerbangan hanya sebatas memberikan ganti rugi berupa minuman dan makanan ringan serta menawarkan refund tiket dan tidak mau melayani proses pengalihan penerbangan ke perusahaan penerbangan lainnya. Hal tersebut tentu melanggar Pasal 36 KM 25 Tahun 2008, yang menyatakan bahwa penyedia jasa penerbangan bertanggung jawab untuk membantu memindahkan penumpang ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang.

Seharusnya pemerintah memberikan sanksi kepada pihak maskapai penerbangan yang tidak menjalankan ketentuan yang telah ada. Jika pihak pengangkut tidak melaksanakan ganti kerugian atas sebuah keterlambatan angkutan udara dikarenakan kesalahannya dan tidak termasuk dalam faktor pengecualian, maka pihak pengangkut angkutan udara dapat dikenakan sanksi administratif berupa pembekuan izin atau bahkan sampai pencabutan izin operasi udara seperti yang tertera di dalam Pasal 26 PM 77 Tahun 2011. Sejauh ini beberapa maskapai angkutan udara yang beroperasi tidak melaksanakan pemberian ganti kerugian yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan ini dalam hal keterlambatan tersebut dikarenakan kesalahan pihak pengangkut.

Menurut penulis, peristiwa keterlambatan (*delay*) penerbangan dalam kegiatan operasi angkutan udara adalah suatu hal yang tidak dapat diduga atau disangka kejadiannya terlepas ada tidaknya kelalaian maupun kesalahan dari pihak yang terlibat di dalamnya, hal tersebut dapat terjadi kapanpun dan tidak ada

yang menginginkan peristiwa ini terjadi. Karena selain merugikan para penumpang baik dari segi materiil maupun immateriil, pengangkut sebagai penyedia jasa angkutan juga dirugikan nama baiknya atas kejadian tersebut.

Adanya keterlambatan penerbangan bagi penumpang tentunya akan menimbulkan kerugian terutama sekali perasaan jenuh menunggu, tertundanya aktifitas-aktifitas yang semestinya dapat dilakukan bahkan akan kehilangan kesempatan-kesempatan, artinya terjadinya suatu keterlambatan penerbangan akan menimbulkan kerugian bagi penumpang.

Beberapa kelemahan di dalam PM 77 tahun 2011, antara lain mengenai asuransi penumpang dan penggantian ganti kerugian sebesar Rp. 300.000. Bila dicermati dengan teliti, perusahaan penerbangan membebankan premi asuransi dalam harga tiket yang harus dibayar oleh konsumen. Dengan demikian perusahaan penerbangan berada pada pihak yang diuntungkan. Salah satu jenis ganti kerugian yang harus dibayar oleh maskapai penerbangan apabila flight delayed lebih dari 4 jam sebesar Rp. 300.000.

Pertanyaannya apakah cukup adil menghargai waktu penumpang yang telah terbang lebih dari 4 jam dengan Rp. 300.000? Pada PM 77 tahun 2011 tidak berlaku kelipatan waktu keterlambatan, sehingga terlambat 4 jam, 5 jam, dan seterusnya tetap hanya diberikan Rp.300.000,00. PM 77 tahun 2011 ini mendapat respon keras terhadap penerbitannya karena dinilai tidak berpihak kepada penumpang. Bahkan penulis juga seringkali menemukan pihak maskapai penerbangan menutupi kelemahannya dalam hal penyiapan pesawat udara beserta

awaknya dengan alasan cuaca buruk (*bad weather*) atau *departure slot time* yang padat.

C. Putusan Hakim Nomor 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST Sesuai dengan Ketentuan Mengenai Pengangkutan maupun Ganti Rugi menurut KUPerdata, Undang-Undang Penerbangan, dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen

1. Kesesuaian Putusan Hakim No. 42/PDT.G/2012/PN.JTK.PST dengan Ketentuan Mengenai Ganti Rugi menurut KUHPerdata

a) Kasus Posisi

Peristiwa berawal pada tanggal 19 Oktober 2011, penggugat akan kembali ke Jakarta dan penggugat telah membeli Tiket Elektronik dengan nomor tiket 9902170408086 dengan atas nama penggugat sendiri yaitu Rolas/Sitinjak Mr. dengan tujuan Manado-Jakarta dengan nomor penerbangan JT 743 (Bukti P-1).⁴⁶ Bahwa penggugat selain akan menjalankan aktivitasnya seperti biasa di Jakarta, penggugat juga akan merayakan pesta ulang tahun anak sulungnya yang bernama Yosephine Grace Angelina yang berulang tahun pada tanggal 20 Oktober 2011. Penggugat akan merayakan ulang tahun anak sulungnya setiap tanggal 20 Oktober 2011 pukul 00.00 wib. Penggugat beserta keluarga besarnya akan melakukan kebaktian/doa bersama maka karena kebiasaan itu sudah dilakukan ia harus kembali ke rumah pada tanggal 19 Oktober 2011 untuk berkumpul bersama isti

⁴⁶ Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 142/Pdt.G/2012/PN.Jkt.Pst

dan empat orang anaknya beserta keluarga besarnya untuk ibadah merayakan hari ulang tahun anak sulungnya.

Pada tanggal 19 Oktober 2011 pukul 17.15 WITA penggugat tiba di bandara Samratulangi Manado untuk *chek in* tiket atas nama miliknya dan setelah lama mengantri *chek in* tiket, tiba giliran Penggugat untuk validasi tiket miliknya dan pada saat itu juga Penggugat mendapat pemberitahuan dari petugas ticket Penggugat “pesawat telah *overseat*” atau sudah melebihi kapasitas. Setelah itu petugas Lion Air meminta Penggugat dan beberapa penumpang lainnya yang gagal berangkat juga untuk mengumpulkan *e-ticket* mereka, akan tetapi Penggugat tidak mau mengumpulkan tiketnya. Setelah itu Penggugat minta keterangan tertulis dari Lion Air untuk dikularkannya surat keterangan kepada Penggugat tentang alasan enggugat tidak dapat diberangkatkan karena alasan Operasional (Change aircraft 215 seat ke 205 seat). Bahwasanya alasan operasional ini tidak beralasan karena tiket yang telah dikeluarkan oleh pihak Lion Air melebihi kapasitas daya angkutnya. Karena kejadian ini Penggugat merasa sangat dirugikan oleh Pihak Maskapai.⁴⁷

Perbuatan Tergugat tersebut dikatakan sebagai Perbuatan Melawan Hukum, maka atas dasar ini Penggugat melakukan Gugatan Perbuatan Melawan Hukum sesuai Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata kepada Tergugat I. Karena tidak terima Rolas menggugat pihak maskapai PT. Lion Air sebagai Tergugat I dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Udara Republik Indonesia sebagai Tergugat II tersebut ke Pengadilan Negeri

⁴⁷*Ibid*, halaman 3

Jakarta Pusat pada tanggal 25 Januari 2012. Penggugat meminta agar Tergugat II mencabut izin usaha Tergugat I yang khususnya rute Manado-Jakarta karena sudah banyak complain dari penumpang kepada Tergugat I yang sering terlambat dalam menerbangkan/memberangkatkan penumpangnya dengan alasan *overseat*.

Unsur-unsur Perbuatan Melawan Hukum Tergugat I dapat dibuktikan sebagai berikut :⁴⁸

- 1) Surat keterangan yang dikeluarkan oleh pihak Lion Air yang menerangkan alasan bahwa Tergugat I tidak dapat memberangkatkan Pengugat karena alasan Operasional, tetapi pengugat keberatan dengan alasan tersebut karena bukti print out *e-ticket* miliknya jelas dan sudah dibooking dari jauh hari pada tanggal 13 Oktober 2011. Apabila telah *overseat* seharusnya pihak Tergugat I tidak menerbitkan tiket elektronik yang dibeli oleh Penggugat. Maka hal ini jelas terjadi karena kesengajaan pihak Tergugat I dan karena kesengajaan tersebut Penggugat merasa hak-haknya sebagai konsumen telah dilanggar oleh pihak Tergugat I.
- 2) Terbukti perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Tergugat I dan karena perbuatan tersebut Penggugat menderita kerugian dan Penggugat berhak atas ganti rugi yang disebabkan oleh perbuatan melawan hukum Tergugat, baik materil maupun imateriil.

Kerugian materil :

- Tiket Lion yang batal diberangkatkan Rp. 1.828.000,.
- Tiket lion dan Airport Tax (pengganti) Rp. 1.786.300,.

⁴⁸*Ibid*, halaman 5-8

- Biaya Pulsa	Rp. 500.000,.
- Biaya Makan	Rp. 500.000,.
- Biaya penginapan hotel	Rp. 1.200.000,.
- Biaya konsumsi ulang tahun	Rp. 20.000.000,.
Total	Rp. 25.000.000

Serta kerugian imaterillnya yang dikonveriskan dalam rupiah yaitu Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah).

b) Pertimbangan Hukum Hakim

Hakim menimbang bahwa perbuatan PT. Lion Air dengan tidak memberikan kompensasi kepada penggugat sebagaimana diatur dalam Pasal 147 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dengan alasan dikarenakan penggugat tidak mau menyerahkan tiketnya. Alasan yang tidak dapat diterima secara hukum, karena tanpa penggugat menyerahkan tiketnya kepada Tergugat I, Tergugat I tetap mempunyai kewajiban memberikan kompensasi kepada Penggugat. Dengan tidak diberikan kompensasi tersebut Tergugat I juga tidak melakukan kewajibannya kepada Penggugat sebagaimana ditentukan dalam Pasal 147 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Selain itu, hakim menimbang bahwa tidak diberangkatkannya Penggugat dari Manado tujuan Jakarta oleh Tergugat I dikarenakan alasan operasional (*change aircraft 215 seat to 205 set*) bertentangan dengan kewajiban Tergugat I menurut Undang-Undang Hukum Perdata sehingga perbuatan Tergugat I sebagai Perbuatan Melawan Hukum, yaitu yang dipertegas dalam Pasal 1365 KUHPerdata sebagai berikut : “tiap perbuatan melanggar

hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut”

Sesuai juga dengan putusan Hoge Raad yang mengkualifikasikan suatu perbuatan hukum adalah :

- a. Perbuatan tersebut melanggar hak subjektif orang lain, atau
- b. Perbuatan tersebut melanggar kaidah tata susila, atau
- c. Perbuatan tersebut bertentangan dengan asas kepatutan, ketelitian, kehati-hatian yang seharusnya dimiliki seseorang dalam pergaulan dengan sesama warga masyarakat atau terhadap harta benda orang lain

Hakim menolak gugatan Penggugat terhadap Tergugat II karena mengenai mencabut izin usaha angkutan udara dan izin rute bangkutan udara alah merupakan keputusan Tata Usaha Negara yang dikeluarkan oleh Pejabat Tata Usaha Negara yang dapat menyatakan dicabut, batal atau tidak sah nya sesuai Pasal 53 ayat (1) UU No. 5 Tahun 1986 Jo UU No. 9 Tahun 2004 tentang Peradilan Tata Usaha Negara. Karena Tergugat II sebagai regulator bukan sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan antara Penggugat dan Tergugat I, maka akibat hukum yang timbul dalam perjanjian pengangkutan tersebut termasuk keterlambatan, pembatalan, atau tidak terangkutnya penumpang yang merugikan salah satu pihak, dan bukan tanggung jawab Tergugat II.⁴⁹

Tidak dapat diberangkatkannya Penggugat dari Manado tujuan Jakarta oleh Tergugat I karena alasan operasinal (*Change Aircraft* 215 seat ke 205 seat), karena itu Tergugat I tidak melakukan kewajibannya kepada Penggugat

⁴⁹*Ibid*, halaman 23

sebagaimana ditentukan dalam Pasal 140 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) Undang-Undang NO. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Tergugat I tidak memberikan kompensasi atau ganti rugi kepada Penggugat dengan alasan penggugat tidak mau atau menolak memberikan tiket elektroniknya kepada maskapai, dengan alasan ini tidak dapat diterima secara hukum karena tanpa penggugat memberikan tiketnya kepada Tergugat I, Tergugat I mempunyai Kewajiban memberikan kompensasi kepada Penggugat sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 147 undang-undang penerbangan.

Perbuatan Tergugat I dengan tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana yang telah diatur dalam undang-undang penerbangan, maka perbuatan Tergugat I tersebut adalah Perbuatan Melawan Hukum. Mengenai petitium Penggugat tentang kerugian imaterill, karena penggugat tidak dapat membuktikan kerugian tersebut dengan bukti yang cukup maka hakim menolak petitum tersebut karena tidak beralasan hukum yang jelas.

Hakim mengeluarkan Tergugat II dari pihak uang berperkara perdata No. 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST/ karena murni kesalahan Tergugat I selaku pengangkut. Dan menyatakan Tergugat II tidak melakukan perbuatan melawan hukum yang merugikan Penggugat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1365 KUHPerdata ataupun Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

c) Putusan Hakim

Hakim dalam putusannya mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian. Penggugat berhak memperoleh ganti kerugian dari PT. Lion Air yang menyebabkan dirinya menderita kerugian, namun ganti kerugian tersebut hanya

sebatas ganti kerugian terhadap kerugian materiil. Dalam perjanjian pengangkutan, hubungan hukum antara pengangkut udara dengan pengirim atau penumpang adalah hubungan yang bersifat keperdataan, artinya masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang mengaturnya.

Hubungan hukum antara pengangkut udara dengan pengirim atau penumpang adalah hubungan yang bersifat keperdataan, artinya masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang mengaturnya. Adapun hak dari pengangkut udara secara umum adalah hak untuk menerima pembayaran serta hak untuk mengadakan peraturan-peraturan dan petunjuk-petunjuk yang perlu untuk pengangkutan udara.

Adapun hak dari pengangkut udara secara umum adalah hak untuk menerima pembayaran serta hak untuk mengadakan peraturan-peraturan dan petunjuk-petunjuk yang perlu untuk pengangkutan udara. Hak-hak pengangkut tidak diatur secara jelas dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Sedangkan kewajiban pengangkut udara secara umum adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan tepat waktu dan selamat.

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedangkan pihak lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁵⁰

⁵⁰Subekti. 2014. *Aneka Perjanjian*. Cetakan Kesebelas. Jakarta: PT Citra Aditya Bakti

Pada perjanjian angkutan pada penerbangan teratur tidak dijumpai suatu perjanjian tertulis. Dokumen angkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara bukan merupakan suatu perjanjian angkutan udara, tetapi hanya merupakan suatu bukti adanya perjanjian angkutan udara, karena tanpa diberikannya dokumen angkutan tetap ada suatu perjanjian angkutan.⁵¹

Adapun dalam perjanjian pengangkutan tentu ada hak dan kewajiban masing-masing pihak yang lahir dari perjanjian tersebut. Suatu kewajiban yang seharusnya dipenuhi oleh debitur tetapi ternyata tidak dilaksanakan dalam hukum perikatan dinamakan “kesalahan” dan disebut wanprestasi.

Wanprestasi artinya tidak memenuhi kewajiban yang telah disepakati dalam perikatan. Tidak dipenuhinya kewajiban oleh debitur karena dua kemungkinan yaitu, karena kesalahan debitur baik karena kesengajaan maupun kelalaian, dan karena keadaan memaksa (*force majeure*) diluar kemampuan debitur, maka debitur tidak bersalah.⁵²

Gugatan Rolas terhadap PT. Lion Air sebagaimana diuraikan di atas adalah berdasarkan perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh PT. Lion Air di mana penumpang gagal diberangkatkan karena alasan operasional (*Change Aircraft* 215 seat ke 205 seat). Tidak jadi diberangkatkannya pesawat mengakibatkan Rolas menderita kerugian yang pada akhirnya Rolas menuntut suatu ganti kerugian kepada PT. Lion Air dengan suatu dasar gugatan mengenai perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh PT. Lion Air.⁵³

⁵¹ E. Suherman, *Aneka Masalah Kedirgantaraan*, *Op. Cit*, halaman 48

⁵² Abdulkadir Muhammad. 2011. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti. halaman 241

⁵³ Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, *Op. Cit*, halaman 5

Tindakan PT. Lion Air yang telah melakukan penundaan penerbangan telah melanggar hak dari Rolas sebagai penumpang di mana dalam hal ini dikatakan telah terjadi wanprestasi yang dilakukan oleh PT. Lion Air sebab di antara kedua belah sebelumnya telah terjadi suatu perjanjian yaitu perjanjian pengangkutan di mana berdasarkan Pasal 140 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, PT. Lion Air berkewajiban untuk melakukan pengangkutan terhadap penumpang dan wajib memberikan pelayanan yang layak kepada pengguna jasa angkutan. Oleh karena itu baik gugatan Rolas maupun putusan hakim seharusnya menyatakan bahwa PT. Lion Air telah melakukan wanprestasi.

Menurut penulis seharusnya gugatan Penggugat adalah wanprestasi karena adanya perjanjian yang timbul antara kedua belah pihak. Dimana perjanjian tersebut tertera pada tiket yang telah dibeli oleh Penggugat, otomatis Penggugat telah terikat dalam perjanjian tersebut. Perbuatan Tergugat I dikatakan wanprestasi karena melaksanakan tetapi tidak tepat waktu (terlambat), dan melaksanakan tetapi tidak seperti yang diperjanjikan dalam tiket yang telah dibeli oleh Penggugat.

Tergugat I tidak melaksanakan kewajibannya dalam hal keberangkatan yang tepat waktu sebagaimana telah tertera didalam tiket yang telah dibeli oleh Penggugat. Maka dari itu Penggugat berhak meminta ganti rugi kepada Tergugat I. Dalam hal ganti rugi wanprestasi yaitu menurut ketentuan Pasal 1243 KUHPerdara, ganti kerugian karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, baru diwajibkan jika debitor setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap

melaikannya, atau sesuatu yang harus diberikan atau dikerjakannya atau dikerjakan dalam tenggang waktu yang telah dilewatinya.⁵⁴ Ganti kerugian itu terdiri atas tiga unsur, yaitu :

1. Biaya yang telah dikeluarkan oleh suatu pihak
2. Kerugian sesungguhnya karena kerusakan, kehilangan benda milik kreditor akibat kelalaian debitor. Dalam pembahasan ini adalah karena keterlambatan dan pembatalan penerbangan yang dilakukan oleh PT. Lion Air sebagai Tergugat I
3. Bunga atau keuntungan yang diharapkan.

Ganti kerugian hanya berupa uang bukan barang, kecuali jika diperjanjikan lain. Dalam ganti kerugian itu tidak harus ketiga unsur itu ada. Pada dasarnya tidak semua kerugian yang dapat dimintakan penggantian. Undang-undang menentukan, bahwa kerugian yang harus dibayar oleh debitor kepada kreditor sebagai akibat wanprestasi :

- a) Kerugian yang dapat diduga ketika perjanjian dibuat. Menurut Pasal 1247 KUHPerdara, debitor hanya diwajibkan membayar ganti kerugian yang nyata telah atau sedianya harus dapat diduganya sewaktu perjanjian dibuat. Kecuali jika hal tidak dipenuhinya perjanjian itu disebabkan oleh tipu daya yang dilakukan olehnya.
- b) Kerugian sebagai akibat langsung dari wanprestasi. Menurut Pasal 1248 KUHPerdara, jika tidak dipenuhinya perjanjian itu disebabkan oleh tipu daya debitor, pembayaran gantikerugian sekedar mengenai kerugian yang

⁵⁴Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, halaman 247

diderita oleh kreditur dan keuntungan yang hilang baginya hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tidak dipenuhinya perjanjian.⁵⁵

Sementara dalam Perbuatan melawan hukum, tuntutan ganti kerugian sesuai dengan ketentuan Pasal 1265 KUHPdata tidak perlu menyebut ganti rugi bagaimana bentuknya, tidak perlu perincian. Dengan demikian tuntutan ganti rugi didasarkan pada hitungan objektif dan konkrit yang meliputi materiil dan moril. Dapat juga diperhitungkan jumlah ganti rugi berupa pemulihan kepada keadaan semula

M.A. Moegni Djojodirdjo dalam bukunya yang berjudul "Perbuatan Melawan Hukum", berpendapat bahwa amat penting untuk mempertimbangkan apakah seseorang akan mengajukan tuntutan ganti rugi karena wanprestasi atau karena perbuatan melawan hukum. Menurut Moegni akan ada perbedaan dalam pembebanan pembuktian, perhitungan kerugian, dan bentuk ganti ruginya antara tuntutan wanprestasi dan perbuatan melawan hukum. Dalam suatu gugatan perbuatan melawan hukum, penggugat harus membuktikan semua unsur-unsur perbuatan melawan hukum selain harus mampu membuktikan adanya kesalahan yang diperbuat debitur. Sedangkan dalam gugatan wanprestasi, penggugat cukup menunjukkan adanya wanprestasi atau adanya perjanjian yang dilanggar. Kemudian dalam suatu gugatan perbuatan melawan hukum, penggugat dapat menuntut pengembalian pada keadaan semula (*restitutio in integrum*). Namun,

⁵⁵P.N.H Simanjuntak, *Op. Cit*, halaman 295

tuntutan tersebut tidak diajukan apabila gugatan yang diajukan dasarnya adalah wanprestasi.⁵⁶

Putusan hakim yang menyatakan perbuatan PT. Lion Air sebagai perbuatan melawan hukum karena PT. Lion Air tidak melakukan kewajibannya kepada Penggugat sebagaimana ditentukan dalam Pasal 140 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) serta Pasal 147 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, maka perbuatan Tergugat I tersebut bertentangan dengan kewajibannya menurut Undang-Undang sehingga perbuatan PT. Lion Air tersebut dipandang sebagai Perbuatan Melawan Hukum.⁵⁷

Hakim menyatakan secara Hukum bahwa perbuatan Tergugat I adalah Perbuatan Melawan Hukum, menyatakan kerugian yang dialami Penggugat merupakan akibat tindakan Tergugat I, menghukum Tergugat I untuk membayar kerugian Materil sebesar Rp. 23.528.000 (dua puluh tiga juta lima ratus duapuluh delapan ribu rupiah) kepada Penggugat, menghukum Tergugat I untuk membayar biaya perkara ini sebesar Rp. 666.000, (enam ratus enam puluh enam ribu rupiah) dan menolak gugatan Penggugat untuk selain dan selebihnya.⁵⁸

2. Kesesuaian Putusan Hakim No. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST dengan Ketentuan Mengenai Pengangkutan maupun Ganti Rugi menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Salah satu persoalan pokok dalam Hukum Udara adalah persoalan tanggung jawab Pengangkut Udara. Dalam menjalankan usahanya, pengangkut

⁵⁶Hukum Online, “Perbuatan Melawan Hukum dan Wanprestasi Sebagai Dasar Gugatan”, melalui www.hukumonline.com, diakses pada hari Selasa 06 Maret 2018. Pukul 08.00 wib

⁵⁷*ibid*, halaman 35

⁵⁸Putusan No. 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST, halaman 39

udara mungkin menimbulkan kerugian-kerugian, baik dengan sengaja atau tidak, mungkin bahkan tanpa ada kesalahan-kesalahan apapun padanya dan kerugian-kerugian itu dapat timbul karena suatu kejadian yang menyebabkan seorang tewas atau luka-luka, atau benda-benda mengalami kerusakan atau muatan pesawat udara rusak, hilang atau terlambat tibanya. Pada dasarnya pihak yang bertanggung jawab adalah pihak yang secara yuridis disebut “pengangkut”.

Umumnya pengangkut adalah suatu badan hukum, maka yang melaksanakan persetujuan angkutan adalah pegawai-pegawai, agen-agen dan pihak-pihak lain yang melaksanakan angkutan tersebut. Penggantian kerugian oleh pengangkut diatur dalam Undang-Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan khususnya dalam Pasal 146 yang berbunyi “pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional”. Selanjutnya dalam Pasal 147 (a) ayat 1 ditegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.

Tanggung jawab pengangkut berdasarkan Undang-undang Penerbangan khususnya dalam Pasal 146 yang berbunyi “pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional”. Selanjutnya dalam pasal 147 ayat (1) ditegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas tidak

terangkutnya penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.

Bentuk tanggung jawab tersebut di perinci dalam Pasal 147 ayat (2) yaitu “tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa :

- a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan, dan/atau
- b. Memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

Penundaan penerbangan yang dilakukan oleh PT. Lion Air dengan alasan operasional telah menyebabkan Rolas/Penggugat menderita kerugian dan oleh karena itu Rolas pun meminta ganti rugi atau kompensasi dari PT. Lion Air. Akan tetapi pihak Lion Air tidak memberikan kompensasi disebabkan Penggugat menolak dan tidak mau memberikan tiketnya kepada petugas Lion Air. Perbuatan PT. Lion Air tersebut dengan tidak memberikan kompensasi kepada Penggugat, oleh hakim dianggap tidak dapat diterima secara hukum karena tanpa Penggugat menyerahkan tiketnya kepada petugas Lion Air, mereka tetap memiliki kewajiban untuk memberikan kompensasi kepada Penggugat.

Tidak diberikannya kompensasi kepada Penggugat, Lion Air juga tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana ditentukan dalam Pasal 147 Undang-Undang Tahun 2009 tentang Penerbangan. Maka dalam hal ini, penulis sangat setuju dengan Putusan Hakim yang menyatakan bahwa PT. Lion Air tetap harus memberikan kompensasi kepada Penggugat karena PT. Lion Air telah melakukan

perbuatan Melawan Hukum. Oleh karena itu pihak Lion Air harus tetap memberikan ganti rugi atau kompensasi kepada Penggugat sesuai dengan Pasal 147 a ayat (1) undang-undang penerbangan.

3. Kesesuaian Putusan Hakim No. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST dengan Ketentuan Mengenai Ganti Rugi menurut Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Pengertian perlindungan konsumen terdapat dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yaitu perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.⁵⁹

Suatu sistem perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan udara adalah suatu sistem yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan prosedur yang mengatur semua aspek yang baik langsung maupun tidak langsung mengenai kepentingan dari konsumen jasa angkutan udara. Unsur-unsur dalam perlindungan konsumen khususnya bagi konsumen jasa angkutan udara adalah keselamatan, keamanan, kenyamanan, pelayanan, pertarifan, perjanjian angkutan udara.

Antara penumpang pada angkutan udara berjadwal dan pengangkut tidak terdapat suatu perjanjian angkutan tertulis, karena tiket penumpang hanya merupakan suatu bukti adanya perjanjian angkutan, karena tidak diberikannya tiket penumpang tidak menghilangkan adanya perjanjian angkutan udara. Bahwa dokumen angkutan hanya merupakan bukti adanya suatu perjanjian angkutan.

⁵⁹Zulham S.H.I, *Op. Cit*, halaman 26

Tanggung jawab pengangkut pada dasarnya timbul karena diadakannya perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim barang atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Adapun hak-hak dan kewajiban pelaku usaha diatur dalam Bab III tentang Hak dan Kewajiban sebagaimana terdapat dalam Pasal 6 dan 7 UUPK. Hak-hak Pelaku Usaha. (Pasal 6) adalah :

- a. Hak untuk menerima pembayaran dari konsumen;
- b. Hak untuk dilindungi (hukum) asas itikad baik konsumen;
- c. Hak untuk membela diri dalam sengketa konsumen;
- d. Hak untuk memperoleh rehabilitasi nama baik apabila tidak bersalah;
- e. Hak-hak yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan lain.

Sedangkan kewajiban Pelaku Usaha sebagaimana termuat dalam Pasal 7, yaitu:

- a. Beritikad baik dalam kegiatan usaha;
- b. Memberi informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang atau jasa, termasuk penjelasan tentang penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
- c. Melayani konsumen secara benar, jujur dan tidak diskriminatif;

- d. Menjamin mutu barang atau jasa berdasarkan ketentuan standar mutu yang berlaku;
- e. Memberi kesempatan kepada konsumen menguji barang atau jasa dan memberi jaminan/garansi atas barang yang diperdagangkan;
- f. Memberi ganti rugi atau kompensasi atas kerugian yang timbul dari pemakaian barang atau jasa yang diperdagangkan;
- g. Memberi ganti rugi atau kompensasi atas kerugian karena tidak sesuai perjanjian.

Bentuk ganti rugi diatur lebih lanjut dalam Pasal 19 ayat (2) yang berbunyi “Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.”

Gugatan Rolas yang menyatakan bahwa tindakan PT. Lion Air yang tidak mengangkut Penggugat dalam Penerbangan JT.743, pada tanggal 19 Oktober 2011 dari Manado tujuan Jakarta tersebut jelas telah melanggar ketentuan Undang-Undang No. 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, adapun hal-hal yang dilanggar Tergugat adalah : Pasal 2 Jo. Pasal 3 huruf c, d dan f Jo. Pasal 4 huruf a, c, d, e dan h Jo. Pasal 7 huruf b, d, f, dan g Jo. Pasal 8 ayat (1).

Berdasarkan putusan hakim No. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST, hakim mendasarkan perbuatan PT. Lion Air sebagai perbuatan melawan hukum sehingga penggantian kerugian didasarkan pada Pasal 1365 KUHPerdara. Dasar penggantian kerugian dan pemberian kompensasi sudah diatur secara jelas dan

rinci dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.⁶⁰

⁶⁰Putusan No. 42PDT.G/2012/PN.JKT.PST, *Op. Cit*, halaman 6

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Pengaturan pembatalan keberangkatan diatur dalam Pasal 147 ayat (1) dan Pasal 149 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dan diatur lebih lanjut dalam Pasal 9 sampai dengan Pasal 10 Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dalam Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen hanya mengatur hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha, dan ganti rugi.
2. Bentuk tanggung jawab pihak maskapai penerbangan yang membatalkan penerbangan wajib memberi kompensasi dan ganti rugi materil kepada penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dan 11 Permenhub No. 77 Tahun 2011 yaitu mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan, dan/atau memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.
3. Analisis putusan hakim dalam putusannya mengabulkan gugatan penggugat yang dimana gugatan tersebut adalah gugatan perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh PT. Lion Air terhadap penggugat yang menyebabkan kerugian materil oleh pihak penggugat. Menurut undang-undang penerbangan, hakim dalam putusannya mengabulkan gugatan penggugat sebagian yang gugatannya kerugian materil yang diderita oleh penggugat sebesar Rp. 23.528.000.

Dalam putusannya hakim menghukum Tergugat I sesuai dengan pasal perlindungan konsumen yaitu Pasal 2 Jo. Pasal 3 huruf c, d dan f Jo. Pasal 4 huruf a, c, d, e dan h Jo. Pasal 7 huruf b, d, f, dan g Jo. Pasal 8 ayat (1). Dalam undang-undang perlindungan konsumen hanya mengatur ganti kerugian materil yang terdapat dalam Pasal 19.

B. Saran

Berdasarkan hasil penulisan skripsi ini, penulis akan memberikan beberapa saran antara lain :

1. Mengenai pengaturan tentang keterlambatan keberangkatan pesawat seharusnya diatur lebih jelas dan rinci dalam Undang-undang Penerbangan maupun dalam Peraturan Menteri Perhubungan Udara. Hal ini dirasa perlu karena tidak semua masyarakat mengerti mengenai pengaturan tentang ketelambatan jadwal keberangkatan tersebut.
2. Berdasarkan bentuk tanggung jawab pihak maskapai kepada penumpang yang mengalami kerugian akibat dari keterlambatan jadwal penerbangan, faktanya di masyarakat kompensasi atau ganti rugi yang diberikan oleh pihak maskapai tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kepada PT. Lion Air selaku pengangkut udara seharusnya memberikan pelayanan yang baik terutama dalam menyelenggarakan penerbangan yang sesuai dengan jadwal yang diperjanjikan serta memberikan kompensasi yang layak kepada penumpang apabila telah melakukan perbuatan melawan hukum tersebut.

3. Hakim seharusnya memperhatikan perbedaan antara wanprestasi dengan perbuatan melawan hukum. Sebab pada dasarnya wanprestasi dan perbuatan melawan hukum mempunyai perbedaan yang hakiki yang tentu akan mempengaruhi penerapan hukum dalam ganti kerugian yang telah diatur berdasarkan undang-undang yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Abdulkadir Muhammad. 2011. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung : Citra Aditya Bakti.

Ahmadi Miru. 2007. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta : Raja Grafindo Persada

E. Suherman. 2000. *Aneka Masalah Kedirgantaraan*. Bandung : Mandar Maju

Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

H.K Martono & Ahmad Sudiro 2010. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta : Rajawali Pers

_____ & Agus Pramono. 2013. *Hukum Perdata Internasional dan Nasional*. Jakarta: Rajawali Pers

M.N Nasution. 2007. *Manajemen Transportasi*. Bogor : Ghalia Indonesia

Munir Fuady. 2015. *Hukum Konsep Perdata*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

P.N.H Simanjuntak. 2015. *Hukum Perdata Indonesia*. Jakarta : Prenadamedia Group

Subekti. 2014. *Aneka Perjanjian*. Cetakan Kesepuluh. Jakarta: Citra Aditya Bakti

Soerjono Soekanto. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press).

Zainal Asikin. 2014. *Hukum Dagang. Hukum Pengangkutan Udara* Jakarta: Rajawali Pers

Zainuddin Ali. 2011. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : Sinar Grafika

Zulham S.H.I. 2013. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta : Kharsima Putra Utama

B. Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Pada Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal di Indonesia

C. Jurnal.

Baiq Setiani. “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan” (Jurnal) Universitas Muhammadiyah Tangerang.

Lukmanul Hakim. “Perlindungan Tanggung Jawab Perusahaan Domestik Kepada Konsumen Selaku Penumpang” (Jurnal) Magister Ilmu Hukum Universitas Syiah Kuala.

Rhrien Adriani. “Tanggung Gugat Pengangkut Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara” (Jurnal) Magister Ilmu Hukum Universitas Mataram.

D. Internet

Adil Indonesia. “Tentang Metode Penelitian”, melalui www.lp3madilindonesia.blogspot.co.id diakses pada Rabu 31 Januari 2018. Pukul 23.00 wib.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. “Penerbitan Sertifikat Operator Penerbangan” melalui www.hubud.dephub.go.id diakses pada Senin 05 Februari 2018. Pukul 10.00 wib

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. “Izin Usaha Perusahaan Angkutan Udara Niaga Berjadwal dan Tidak Berjadwal” melalui www.hubud.dephub.go.id diakses pada Senin 05 Februari 2018. Pukul 12.30 wib

Wikipedia Bahasa Indonesia. “Pengertian Maskapai Penerbangan”. Melalui www.wikipedia.com diakses pada Rabu 31 Januari 2018. Pukul 23.00 wib