

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau yang terhampar luas dengan 1.904.596 (satu juta sembilan ratus empat ribu lima ratus sembilan puluh enam) km<sup>2</sup> luas daratan dan 3.288.683 (tiga juta dua ratus delapan puluh delapan ribu enam ratus delapan puluh tiga) km<sup>2</sup> luas lautan. Terdiri dari beberapa gugusan pulau yang terbentang dari Sabang sampai Merauke dan memiliki wilayah penyebaran dan penduduknya yang sangat luas, peranan dan fungsi pengangkutan di Indonesia mempunyai pengaruh yang sangat penting baik ditinjau dari segi persatuan dan kesatuan nasional kehidupan sosial budaya, ekonomi, roda administrasi pemerintahan maupun pertahanan keamanan.<sup>1</sup> Pada dasarnya kebutuhan transportasi menjadi hal yang sangat diperlukan untuk mencapai dan meningkatkan efisiensi. Perkembangan peradaban manusia khususnya dalam bidang teknologi telah membawa peradaban manusia ke dalam suatu sistem transportasi yang lebih maju dibandingkan dengan era sebelumnya.<sup>2</sup>

Seiring dengan perkembangan zaman, pengangkutan udara menjadi salah satu aspek penting di masyarakat. Mulai dari sekelompok orang yang

---

<sup>1</sup> Iwan Gayo, *Buku Pintar Seri Senior*, Ctk. Keduapuluh, Upaya Warga Jakarta, Jakarta, 1995, hlm. 9.

<sup>2</sup> Sution Usman Adji, et.al, *Hukum Pengangkutan di Indonesia* Ctk. Kedua, Pt. Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 9.

pergi untuk sekedar liburan, sampai kalangan bisnis yang sering mengadakan perjalanan ke luar negeri, hal tersebut merupakan dampak dari kemajuan transportasi udara terhadap peningkatan mobilitas manusia. Terlebih Indonesia merupakan negara berbentuk kepulauan yang jarak tempuh antar pulau cukup jauh sehingga dengan adanya pengangkutan udara masalah tentang jarak pun hanya menjadi masalah kecil.<sup>3</sup>

Pengangkutan udara juga dilaksanakan berdasarkan perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian yang terjadi ketika satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang menyanggupi akan membayar ongkosnya.<sup>4</sup> Perjanjian pengangkutan dapat didefinisikan sebagai kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan udara, angkutan darat, dan angkutan perairan dengan menggunakan alat angkutan.<sup>5</sup>

Guna memenuhi kebutuhan transportasi udara di Indonesia terdapat berbagai macam maskapai-maskapai penerbangan baik maskapai yang dikelola oleh pemerintah yang disebut Badan Usaha Milik Negara (selanjutnya disebut BUMN) ataupun pihak swasta. Beberapa perusahaan maskapai penerbangan yang ada di Indonesia antara lain Garuda Indonesia, Citilink, Lion Air, Air Asia, Sriwijaya Air, Batik Air dan lain-lain.

---

<sup>3</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Ctk. Keempat, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm. 7-8.

<sup>4</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, Ctk. Kesepuluh, Intermasa, Jakarta. 1985, hlm. 1.

<sup>5</sup> Hasim Purba, *Suatu Pedoman Memahami Ilmu Hukum*, Ctk. Pertama, Cahaya Ilmu, Medan, 2006, hlm. 9.

Perjanjian pengangkutan umumnya bersifat tidak tertulis (lisan) tetapi selalu didukung dengan adanya dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan sendiri berfungsi sebagai bukti bahwa telah terjadi perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh para pihak yang mengadakan perjanjian. Pada dasarnya dalam sebuah perjanjian pengangkutan terdapat dua pihak, yakni pengangkut adalah maskapai penerbangan dan pihak konsumen sebagai pengguna jasa pengangkutan.<sup>6</sup> Dalam prinsip prestasi yang diatur Pasal 1234 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut dengan KUHPer), segala perbuatan berupa pemberian dan penerima jasa yang saling berhubungan dengan hak dan kewajiban bersifat timbal balik dimana hal ini mewajibkan kedua pihak melakukan prestasi secara timbal balik. Dalam setiap perikatan atau perjanjian pasti memiliki ketentuan yang jelas mengenai subjek, objek, dan hak serta kewajiban para pihak yang berkaitan.<sup>7</sup>

Perjanjian pengangkutan udara memiliki subjek dan objek perjanjian. Objek hukum pengangkutan udara merupakan sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum sedangkan subjek pengangkutan udara yaitu:<sup>8</sup>

1. Para pihak yang secara langsung terikat dalam perjanjian untuk memenuhi kewajiban dan memperoleh hak pada perjanjian

---

<sup>6</sup> HM Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Ctk. Keenam, Djambatan, Jakarta, 1995, hlm. 2.

<sup>7</sup> R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, Ctk. Pertama, Rajawali Press, Jakarta, 1986, hlm. 4.

<sup>8</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.cit.*, hlm. 32.

pengangkutan. Para pihak tersebut antara lain pengangkut, penumpang, pengirim barang, dan terkadang penerima dimasukkan;

2. Para pihak yang secara tidak langsung terikat dengan perjanjian pengangkutan karena bukan termasuk dalam perjanjian pengangkutan tetapi bertindak untuk dan atas nama, kepentingan pihak lain atau karena suatu alasan salah satu pihak tersebut.

Peraturan mengenai pengangkutan udara di Indonesia diatur pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut sebagai Undang-Undang Penerbangan). Salah satu aspek yang menjadi perhatian dalam implementasi Undang-Undang Penerbangan adalah peraturan tersebut belum mampu memberikan perlindungan hukum bagi pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian sebagai akibat dari kegiatan pengangkutan udara atas kerugian-kerugian yang terjadi. Bagaimanapun suatu kejadian pasti memiliki risiko. Demikian pula dengan pengangkutan udara kemungkinan akan terjadinya keterlambatan atau perubahan jadwal penerbangan yang selalu ada baik dalam penerbangan domestik maupun penerbangan internasional.

Masalah lainnya adalah mengenai batasan teknis pada Undang-Undang Penerbangan dimana maskapai tidak bertanggung jawab terhadap penumpang yang tidak bisa mengikuti penerbangan karena telah datang sesuai dengan jadwal penerbangan, akan tetapi maskapai sudah mengubah jadwal keberangkatan menjadi lebih awal, penumpang mengalami perubahan jadwal secara sepihak dan kurangnya informasi yang diberikan

oleh maskapai. Seperti kasus yang diunggah melalui aplikasi Tiktok dengan nama Laura Siburian yang mendapat jadwal penerbangan pukul 15.45 waktu setempat, namun sudah tiba di Bandara sejak pukul 10.00 waktu setempat. Setelah sampai di Bandara ternyata jadwal yang sebelumnya berangkat pukul 15.45 dimajukan menjadi pukul 14.45 waktu setempat dan mendapat pemberitahuan melalui aplikasi *whatsapp* pada waktu itu juga.

Pada pemberitahuan yang diinformasikan penumpang akan berangkat melalui *gate* 2, namun penumpang tersebut kembali memastikan ke petugas yang berjaga terkait *gate* keberangkatan miliknya. Ketika pukul 14.40 penumpang tersebut merasa aneh karena *gate* keberangkatannya belum juga dibuka, setelah itu penumpang tersebut mendapatkan *last calling* melalui *sound system* bandara yang mengatakan bahwa penumpang tersebut dipanggil untuk masuk ke *gate* 1 karena pesawat akan lepas landas. Ketika penumpang sudah memasuki pesawat kemudian ditegur oleh salah satu petugas dan mengatakan bahwa tiket milik penumpang tersebut bermasalah dan diarahkan ke kantor untuk mencetak tiket baru. Ketika melihat tiket tersebut sang penumpang melihat bahwa yang sebelumnya akan berangkat menggunakan pesawat Batik Air dan diubah menjadi pesawat Lion Air, bahkan jadwal yang sebelumnya berangkat pukul 14.45 waktu setempat diubah juga menjadi pukul 17.00 waktu setempat.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Laura Siburian, <https://vt.tiktok.com/ZS8UYSQUa/>, terakhir diakses pada aplikasi Tiktok pada 28 Januari 2023.

Di kasus lain yang dialami oleh salah satu penyanyi Bernama Ari Lasso yang mana dalam keterangannya yang diunggah di sosial media Tiktok menjelaskan bahwa Ari Lasso yang membeli tiket kelas bisnis dengan maskapai Batik Air dengan jadwal 17.35 waktu setempat dan kemudian mendapatkan pemberitahuan melalui aplikasi *whatsapp* bahwa jadwal keberangkatan pesawatnya diubah menjadi 19.35. Berdasarkan informasi awal ketika membeli tiket keberangkatan, *gate* yang harus dimasuki oleh Ari Lasso berbeda dengan informasi di tiket awal dan tidak mendapatkan informasi dari maskapai baik melalui pesan digital maupun ketika melakukan *check in*.<sup>10</sup>

Berdasarkan kaidah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia (Selanjutnya disebut Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan) menerangkan bahwa *delay* adalah ketika pemberitahuan informasi diberikan kepada penumpang paling lambat 45 menit sebelum jadwal keberangkatan, sedangkan perubahan jadwal paling lambat diberitahukan 24 jam sebelum jadwal keberangkatan.

Dari kasus yang dialami Ari Lasso, pemberitahuan diberikan pada pagi hari di hari itu juga yang artinya tidak masuk dalam definisi dan syarat perubahan jadwal seperti yang dikaidahkan Peraturan Menteri Perhubungan

---

<sup>10</sup> Ganda P. Marbun, <https://vt.tiktok.com/ZS8BF6Wng/> terakhir diakses melalui aplikasi Tiktok pada 10 Januari 2023.

tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan tetapi telah terjadi perubahan jadwal secara sepihak yang dilakukan oleh maskapai, dan tanggung jawab berupa kompensasi terkait perubahan jadwal secara sepihak tidak dikaidahkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan.

Tidak adanya aturan yang mengatur mengenai tanggung jawab perubahan jadwal secara sepihak oleh maskapai dan pemberian informasi yang minim terkait perubahan teknis penerbangan menjadi penting untuk dilakukan penelitian lebih lanjut. Oleh karena itu, dapat dibuat penelitian dengan judul **“Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Perubahan Jadwal Penerbangan (Studi di Maskapai Batik Air)”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang sebagaimana yang telah diuraikan, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana keabsahan perubahan jadwal secara sepihak yang dilakukan oleh Maskapai Batik Air?
2. Bagaimana pertanggungjawaban Maskapai Batik Air terhadap perubahan jadwal secara sepihak?

### C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditentukan, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis keabsahan perubahan jadwal secara sepihak yang dilakukan oleh Maskapai Batik Air.
2. Untuk menganalisis pertanggungjawaban Maskapai Batik Air terhadap perubahan jadwal secara sepihak.

### D. Tinjauan Pustaka dan Orisinalitas Penelitian

Penelitian dengan judul **“Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Perubahan Jadwal Penerbangan (Studi di Maskapai Batik Air)”** ini berbeda dalam beberapa aspek dibandingkan penelitian-penelitian mengenai pertanggungjawaban maskapai yang pernah dibuat oleh peneliti lain sebelumnya. Peneliti sebelumnya cenderung meneliti tidak terfokus terhadap perubahan jadwal secara sepihak tetapi meneliti secara umum terkait tanggung jawab keterlambatan oleh maskapai. Ditemukan ada beberapa peneliti yang melakukan penelitian yang hampir serupa namun lebih terfokus terhadap perlindungan konsumen. Berikut penelitian yang pernah dilakukan oleh peneliti lain terkait dengan tanggung jawab maskapai, meliputi:

Judul Penelitian	Jenis Penelitian	Rumusan Masalah

<p>Perlindungan Konsumen Terhadap Jasa Penerbangan Atas Keterlambatan dan Perubahan Jadwal Maskapai Penerbangan (Studi Putusan No.309/Pdt.G/2007/PN.Jkt.Pst)</p> <p>oleh Tary Rahma Pratama tahun 2019</p>	<p>Skripsi</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Implementasi sanksi yang diberikan ketika Lion Air melakukan kesalahan.</li> <li>2. Pertimbangan hakim dalam putusan No. 309/Pdt.G/2007/PN.Jkt. Pst</li> </ol>
<p>Tanggung Jawab dan Pelayanan Maskapai pada Penumpang yang Mengalami Perubahan Jadwal Penerbangan (Studi Pada PT. Airasia di Bandara Juanda Terminal 2)</p> <p>Oleh Aning Asyfik Kumalasari tahun 2020</p>	<p>Skripsi</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan apabila terjadi keterlambatan penerbangan dari jadwal yang sudah tertera di dalam tiket pesawat</li> <li>2. Proses penyelesaian klaim pada penumpang yang mengalami perubahan jadwal penerbangan</li> <li>3. Beralihnya tanggung jawab dari maskapai penerbangan udara PT. Airasia kepada penumpang</li> <li>4. Pelayanan maskapai Airasia pada penumpang yang mengalami</li> </ol>

		perubahan jadwal penerbangan
Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Terhadap Keterlambatan Penerbangan akibat Kabut Asap Kebakaran  Oleh Vermonita Dwi Caturjayanti tahun 2020	Skripsi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pihak yang bertanggung jawab atas keterlambatan penerbangan</li> <li>2. Penegakan hukum atas keterlambatan penerbangan</li> </ol>
Pelaksanaan Putusan Pengadilan Negeri Tangerang dalam Pemberian Kompensasi atas Perubahan Jadwal Penerbangan Secara Sepihak di Bandara Soekarno Hatta (Studi Kasus: Perkara Pengadilan Negeri Tangerang Nomor 305/Pdt.g/2009/Pn.Tng)  Oleh Diah Dwi Kusuma Astuti tahun 2020	Skripsi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Putusan Pengadilan Negeri Tangerang apakah terlaksana.</li> <li>2. Menganalisis Putusan Pengadilan Negeri Tangerang.</li> </ol>
Perlindungan Konsumen terhadap Jasa Penerbangan atas Keterlambatan dan Perubahan Jadwal Maskapai Penerbangan (studi putusan	Skripsi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Implementasi sanksi ketika maskapai melakukan kesalahan yang melakukan kerugian kepada penumpang.</li> </ol>

<p>No. 309/Pdt.g/2007/Pn.Jkt.Pst)</p> <p>Oleh Tary Rahma Pratama tahun 2019</p>		<p>2. Kewajiban pelaku usaha dalam pelaksanaan industri penerbangan</p>
<p>Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan terhadap Penumpang Pesawat Akibat Pembatalan Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan</p> <p>Oleh Larasati Yunita tahun 2018</p>	<p>Skripsi</p>	<p>1. Pertanggungjawaban maskapai terhadap pembatalan penerbangan</p> <p>2. Akibat dari pembatalan penerbangan yang dilakukan oleh maskapai</p>
<p>Tanggung Jawab Hukum Terhadap Penumpang dan Barang Bawaan di Maskapai Penerbangan</p> <p>Oleh Ayu Rafirnahafi dan Indra Perdana tahun 2019</p>	<p>Jurnal</p>	<p>1. Penerapan Peraturan Menteri Perhubungan PM. 92 Tahun 2011 sebagai aturan tentang tanggung jawab Maskapai Penerbangan terhadap penumpang dan barang bawaan</p> <p>2. Bagaimana tanggung jawab hukum terhadap penumpang dan barang bawaan di pesawat terbang</p>

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah penelitian ini berfokus pada tanggung jawab maskapai batik air terhadap kejadian penumpang yang tidak bisa mengikuti penerbangan karena telah datang sesuai dengan jadwal penerbangan, akan tetapi maskapai sudah mengubah jadwal keberangkatan menjadi lebih awal.

## **E. Kerangka Teori**

### **1. Teori Hukum Perjanjian**

KUHPer mengenai hukum perjanjian diatur dalam Buku III tentang Perikatan, dimana mengatur dan memuat mengenai keberadaan suatu perjanjian atau yang sekarang lazim disebut sebagai kontrak.<sup>11</sup> Suatu kontrak atau perjanjian harus memenuhi syarat sahnya perjanjian, yakni kata sepakat, kecakapan, hal tertentu dan kausalitas yang halal, sebagaimana diatur Pasal 1320 KUHPer<sup>12</sup>. Hukum Perjanjian merupakan suatu peristiwa hukum dimana seorang berjanji untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu.<sup>13</sup>

Syarat sahnya perjanjian dapat dilihat pada Hukum Eropa Kontinental yang diatur Pasal 1320 KUHPer. Pasal tersebut menentukan empat syarat sahnya perjanjian, yaitu:<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> M. Muhtarom, "Asas-Asas Hukum Perjanjian: Suatu Landasan Dalam Pembuatan Kontrak", *Jurnal Mimbar Hukum*, Vol. 26, No. 1, Mei 2014, hlm. 49.

<sup>12</sup> Suharnoko, "*Hukum Perjanjian Teori dan Analisis Kasus*", Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2004, hlm. 1.

<sup>13</sup> Ifada Qurrata A'yun Amalia, "Akibat Hukum Pembatalan Perjanjian Yang Tidak Menggunakan Bahasa Indonesia", *Skripsi* Fakultas Hukum 17 Agustus 1945 Surabaya, 2018, hlm. 24.

<sup>14</sup> *Ibid*, hlm. 25-28.

- a. Adanya kesepakatan kedua belah pihak

Syarat pertama sahnyanya kontrak adalah adanya kesepakatan antara dua pihak. Kesepakatan diatur Pasal 1320 ayat (1) KUHPer.

- b. Kecakapan untuk melakukan perbuatan hukum

Kecakapan bertindak merupakan kemampuan untuk melakukan suatu perbuatan hukum.

- c. Suatu hal tertentu

Adapun yang dimaksud suatu hal atau objek tertentu adalah prestasi yang menjadi pokok kontrak yang bersangkutan.

- d. Adanya kausa yang halal

Pasal 1320 KUHPer tidak menerangkan mengenai pengertian kausa yang halal (*orzaak*). Pasal 1377 KUHPer hanya menyebutkan kausa terlarang yakni suatu sebab yang bertentangan dengan Undang-Undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.

Terdapat banyak asas dalam hukum perjanjian. Kebebasan berkontrak sendiri berasal dari *freedom of contract* sehingga menurunkan asas penting yang ada dalam Buku III KUHPer. Beberapa asas yang terdapat pada BUKU III KUHPer antara lain Asas Kebebasan Berkontrak, Asas Konsensualisme, Asas Iktikad Baik, dan Asas Pacta Sunt Servanda.

## **2. Teori Hukum Pengangkutan**

Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan

perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Jadi pengangkutan merupakan suatu wujud kegiatan dengan maksud memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu.<sup>15</sup> Pengangkutan memiliki tiga dimensi pokok, yakni pengangkutan sebagai usaha, pengangkutan sebagai perjanjian, dan pengangkutan sebagai proses.<sup>16</sup>

Pengangkutan sebagai perjanjian umumnya bersifat lisan tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan juga dapat dibuat tertulis yang disebut sebagai perjanjian carter, seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jamaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagangan.<sup>17</sup> Pengangkutan sebagai suatu proses mengandung makna sebagai serangkaian perbuatan dari pemuatan ke dalam alat angkut yang kemudian dibawah menuju tempat yang ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.<sup>18</sup> Rangkaian kegiatan pemindahan meliputi:<sup>19</sup>

- a. Dalam arti luas, yang terdiri dari:
  - 1) Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut;
  - 2) Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat yang dituju;

---

<sup>15</sup> Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Ctk. Pertama, Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005, hlm. 5.

<sup>16</sup> Sigit Sapto Nugroho, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Ctk. Pertama, Navida, Surakarta, 2009, hlm. 9-10.

<sup>17</sup> *Ibid*, hlm. 10.

<sup>18</sup> Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Ctk. Pertama, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 134.

<sup>19</sup> *Ibid*, hlm. 11.

- 3) Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.
- b. Dalam arti sempit, meliputi kegiatan yang dimana membawa penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan.

Hukum pengangkutan memiliki asas-asas hukum yang terbagi ke dalam dua jenis, yaitu asas yang bersifat publik dan bersifat perdata. Asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang memiliki kepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah.

Asas yang bersifat publik biasanya terdapat dalam penjelasan Undang-Undang yang mengatur tentang pengangkutan, sedangkan asas yang bersifat perdata merupakan landasan Hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.<sup>20</sup>

Hukum pengangkutan memiliki tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yakni sebagai berikut:<sup>21</sup>

- a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*);
- b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);

---

<sup>20</sup> Sigit Hapto Nugroho, *Op. Cit.* hlm. 22-23.

<sup>21</sup> Krisna Nasuton "Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan terhadap Penumpang Bus Umum", *Jurnal Mimbar Hukum*, Vol. 26 No. 1, Februari 2014, hlm. 54-69.

- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*)

### 3. Teori Tanggung Jawab Perdata

Tanggung jawab perdata timbul akibat adanya perikatan atau kontrak yang berasal dari suatu perbuatan yang dapat menimbulkan kerugian bagi orang lain karena dilakukan dengan kesalahan dalam hukum perdata yang disebut sebagai Perbuatan Melawan Hukum (selanjutnya disebut PMH) yang terdapat unsur kesalahan sehingga menimbulkan adanya pertanggungjawaban perdata atau disebut juga dengan *civil liability*<sup>22</sup>. Berikut adalah tahapan munculnya tanggung jawab:

- a. Perikatan merupakan awal mula timbulnya suatu pertanggungjawaban. Pasal 1233 KUHPer menyebutkan bahwa sumber perikatan adalah perjanjian dan Undang-Undang. Perikatan merupakan suatu hubungan hukum dalam hal hukum kekayaan yang artinya satu pihak berhak menuntut suatu prestasi dan pihak lainnya memiliki kewajiban untuk melaksanakan suatu prestasi. Sedangkan perjanjian menurut Pasal 1313 KUHPer adalah suatu perbuatan antara satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Definisi ini mendapat kritik dari Prof. R. Subekti, karena hanya meliputi perjanjian secara sepihak

---

<sup>22</sup> Lilis Atikah, "Tanggung Jawab Hukum PT Garuda Indonesia (Persero) TBK atas Kelalaian Pramugari yang Mengakibatkan Cacat Tetap Penumpang dihubungkan dengan Pasal 1367 KUHPerdata Jo Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen", *Skripsi Fakultas Hukum Universitas Pasundan*, 2018, hlm. 23.

padahal pada umumnya suatu perjanjian bersifat timbal balik, seperti perjanjian jual beli, perjanjian sewa menyewa, perjanjian tukar menukar dan lain-lain. Sedangkan perikatan yang lahir dari Undang-Undang terdiri dari Undang-Undang yang berhubungan dengan suatu perbuatan yang dilakukan manusia. Perikatan yang lahir dari Undang-Undang yang berhubungan dengan perbuatan manusia dapat dibagi atas perikatan yang halal dan perikatan yang tidak halal, yaitu perbuatan melawan hukum.<sup>23</sup>

- b. Jika perikatan tidak dilaksanakan dengan semestinya maka disebut dengan wanprestasi, wanprestasi sendiri adalah ingkar janji atau tidak menepati janji. Wanprestasi diatur Pasal 1243 KUHPer yang berbunyi

“Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan”

Sehingga unsur-unsur wanprestasi adalah:

- 1) Ada perjanjian oleh para pihak;
- 2) Ada pihak yang melanggar atau tidak melaksanakan isi perjanjian yang telah disepakati;

---

<sup>23</sup> *Ibid*, hlm. 24.

- 3) Sudah dinyatakan lalai tetapi tetap tidak mau melaksanakan isi perjanjian.
- 4) PMH diatur Pasal 1365 yang bunyinya “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut”.

Unsur-unsur PMH meliputi: <sup>24</sup>

- 1) Adanya suatu perbuatan;
- 2) Perbuatan tersebut melawan hukum;
- 3) Adanya kesalahan pihak pelaku;
- 4) Adanya kerugian bagi korban;
- 5) Adanya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian.

Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi dalam dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian dikenal juga dengan pertanggungjawaban atas dasar kesalahan (*liability without based on fault*) dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal dengan (*liability without fault*) yang dikenal sebagai tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strick liability*).<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> *Ibid*, hlm. 25.

<sup>25</sup> *Ibid*, hlm. 26.

## F. Metode Penelitian

### 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian hukum normatif. Menurut Soerjono Soekanto, yaitu penelitian hukum normatif dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.<sup>26</sup> Penelitian dengan yuridis normatif ditujukan pada penelitian terhadap asas-asas hukum, sistematika hukum, dan taraf sinkronisasi hukum.<sup>27</sup>

### 2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan kasus, dan pendekatan konseptual. Penelitian dilakukan dengan menelaah dan memadukan berbagai undang-undang dan regulasi yang memiliki kaitan dengan masalah yang diteliti dan kasus riil yang terjadi di lapangan yakni pertanggungjawaban maskapai batik air terhadap perubahan jadwal secara sepihak.

---

<sup>26</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkatan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2001, hlm. 1.

<sup>27</sup> Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, 1996, hlm. 13.

### 3. Sumber Hukum Penelitian

#### a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan-bahan hukum yang memiliki kekuatan mengikat dan ditetapkan oleh pihak yang berwenang.<sup>28</sup> Pada penelitian ini adalah:

- 1) Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- 3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
- 4) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;
- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomo 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan

#### b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti rancangan Undang-Undang, buku-buku atau literatur dari hasil penelitian, pendapat pakar hukum, dan lainnya.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986, hlm. 5.

<sup>29</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Surabaya, 2005, hlm. 142.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus umum dan ensiklopedia yang menjadi bahan tambahan yang berkaitan dengan penelitian ini.<sup>30</sup>

4. Metode Pengumpulan Data

Pada penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan adalah studi pustaka dan dokumen yaitu dengan cara mengkaji buku-buku literatur, jurnal hukum, dan hasil penelitian hukum yang berkaitan dengan topik yang dikaji pada penelitian ini yang berasal dari berbagai sumber dan dipublikasikan secara luas serta mengutip peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan tanggung jawab maskapai yang akan dibahas.

5. Metode Analisis Data

Metode analisis data pada penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif, yaitu data primer pada penelitian ini diuraikan dan kemudian dijadikan sebagai kalimat yang logis, runtut, serta efektif yang kemudian dikaitkan dengan kasus riil yang terjadi dan menjadi masalah dalam penelitian ini.

---

<sup>30</sup> Abdurahman, *Sosiologi dan Metodologi Penelitian Hukum*, UM Press, Malang, 2009.

## **G. Kerangka Skripsi**

Kerangka penulisan skripsi ini dibagi menjadi 4 (empat) bab, yaitu:

- BAB I :** Bab ini merupakan Pendahuluan yang berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, orisinalitas penelitian, tinjauan pustaka, definisi operasional, dan metode penelitian.
- BAB II :** Bab ini merupakan uraian mengenai Tinjauan Umum mengenai tanggung jawab perdata dan hukum pengangkutan
- BAB III :** Bab ini merupakan Hasil Penelitian dan Pembahasan mengenai tanggung jawab Maskapai Batik Air terhadap perubahan jadwal secara sepihak
- BAB IV :** Bab ini merupakan Penutup yang berisi kesimpulan berdasarkan hasil penelitian dan saran.