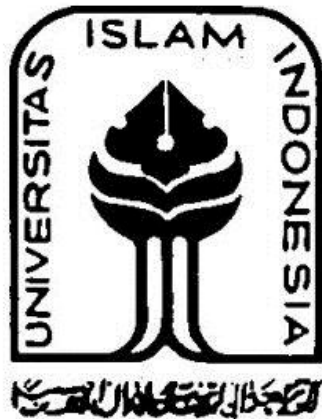


**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG TERHADAP KETERLAMBATAN  
PENERBANGAN PESAWAT**

**TESIS**



**OLEH:**

**NAMA MHS. : ERMAN MAHENDRAPUTRA S.H.**  
**NO. POKOK MHS. : 13912035**  
**BKU : HUKUM BISNIS**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM**  
**PROGRAM PASCASARJANA FAKULTAS HUKUM**  
**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**2015**

HALAMAN PENGESAHAN



**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG TERHADAP KETERLAMBATAN  
PENERBANGAN PESAWAT**

Oleh :

Nama Mhs. : **Erman Mahendraputra, S.H.**

No. Pokok Mhs. : **13912035**

BKU : **Hukum Bisnis**

**Telah diujikan di hadapan Tim Penguji dalam Ujian Akhir/Tesis  
dan dinyatakan LULUS pada hari Jumat, 11 Desember 2015**

Pembimbing

  
**Dr. Siti Anisah, S.H., M.Hum.**

Yogyakarta, .....

Penguji 1

  
**Dr. M. Syamsudin, S.H., M.Hum.**

Yogyakarta, .....

Penguji 2

  
**Nurjihad, S.H., M.H.**

Yogyakarta, .....

Mengetahui Ketua Program Pascasarjana Fakultas Hukum  
Universitas Islam Indonesia



  
**Drs. Agus Triyanta, MA., MH., Ph.D**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan”. (Q.S. Alam Nasyrah: 6)

“Sukses sering datang kepada orang yang berani bertindak, ia jarang mendatangi orang yang ragu dan malu, yang selalu takut pada resiko.” (Jawaharlal Nehru)

“Sesali masa lalu karena ada kekecewaan dan kesalahan-kesalahan, tetapi jadikan penyesalan itu sebagai senjata untuk masa depan agar tidak terjadi kesalahan lagi.”

“Tidak ada kekayaan yang melebihi akal, dan tidak ada kemelaratan yang melebihi kebodohan.”

“Malas boleh sekali, rajin jangan sekali”

Kupersembahkan goresan pemikiran ini untuk:

Bapak, Ibu, Kakak dan Adikku, serta Dinda Rizki Hutari,

Diriku, sebagai penghargaan atas kerja keras dan usaha yang telah kulewati selama ini.

Almamaterku

Serta sahabat-sahabatku dan kepada semua intelektual muda

## SURAT PERNYATAAN

ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR MAHASISWA PROGRAM  
PASCASARJANA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA



Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : **ERMAN MAHENDRAPUTRA, S.H.**

No.Mhs : **13912035**

Adalah benar-benar Mahasiswa Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) Tesis dengan judul:

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG TERHADAP KETERLAMBATAN  
PENERBANGAN PESAWAT**

Karya Tulis ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang akan di selenggarakan oleh Program Pascasarjana Fakultas Hukum UII.

Sehubungan dengan hasil tersebut, dengan ini Saya menyatakan :

1. Bahwa karya tulis ini adalah benar-benar karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh pada kaidah, etika dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini adalah benar-benar Asli (Orisinal), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan ‘penjiplakan karya ilmiah (plagiat)’;
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum UII dan Perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan pada butir no 1 dan 2), saya sanggup menerima sanksi baik sanksi administratif, akademik bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan menyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan dan melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya serta menanda-tangani Berita Acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan ‘Majelis’ atau ‘Tim’ Kuasa Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh Pimpinan Fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Program Pascasarjana Fakultas Hukum UII.

Demikian, Surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dengan bentuk apapun dan oleh siapapun.

Dibuat di : Yogyakarta  
Pada Tanggal : 9 Desember 2015

Yang membuat Pernyataan



Tanda Tangan Penulis

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah Robbil ‘Aalamin. Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Terhadap Keterlambatan Penerbangan Pesawat. Tesis ini merupakan salah satu persyaratan yang diperlukan sebagai kelengkapan studi jenjang Strata Dua (S2) dalam mencapai gelar Magister Hukum pada jurusan Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Penulis menyadari bahwa karya sederhana ini masih sangat jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu sangat terbuka bagi semua pihak untuk memberikan masukan maupun kritikan demi kesempurnaannya. Proses awal hingga akhir penulisan Tesis ini tidak terlepas dari dukungan dan bantuan berbagai pihak. Untuk itu, penulis hanya mampu mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik.
2. Kedua orang tua tercinta, Ayahanda drg. Daryanto Chadorie, Bsc., M.Kes. dan Ibunda drg. Hendrawati, M.Kes., orang yang selalu penulis hormati dan sayangi, orang yang selalu mendukung penulis dalam proses penyelesaian Tesis ini dengan segala perhatian, doa, dan kasih sayang.
3. Dr. Siti Anisah, SH., M.Hum.. selaku dosen pembimbing yang di sela-sela kesibukan beliau masih meluangkan waktu dan kesabarannya untuk memberikan bimbingan dalam menyelesaikan karya ini.
4. Kepada Ketua Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Bapak Drs. Agus Triyanta, MA., MH., Ph.D., yang saya hormati.

5. Kepada Prof. Dr. Ridwan Khairandy, SH., MH., sebagai motivasi penulis untuk melanjutkan studi di Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
6. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah mengajar dan memberi ilmu pengetahuan.
7. Kakak tersayang, Erwita Nursari, SIP., MBA., yang selalu memberi semangat, mendengarkan keluh kesah penulis, dan mendukung penulisan Tesis ini.
8. Adik tersayang, Erfandi Ahmad, Skg., yang selalu menceriakan hari-hari penulis karena kelucuannya.
9. dr. Dinda Rizki Hutari, untuk kasih sayang, pengertian, dukungan, dan doanya serta mendampingi penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Tesis ini dengan baik dan lancar.
10. Sahabat-sahabat penulis yang turut mendukung penulis dalam bertukar pikiran dan pendapat serta keceriaannya di setiap saat penulis membutuhkan suasana santai dan segar.
11. Seluruh teman-teman Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
12. Seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang telah banyak membantu dalam proses penulisan Tesis ini.

Yogyakarta,

Erman Mahendraputra, S.H.

## DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN .....	i
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
ABSTRAK.....	viii
<b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian .....	7
D. Manfaat Penelitian .....	7
E. Landasan Teori.....	8
F. Metode Penelitian .....	20
G. Analisa Bahan Hukum .....	24
H. Sistematika Penelitian.....	24
<b>BAB II    TINJAUAN UMUM TENTANG HUKUM PENERBANGAN DAN           PERLINDUNGAN KONSUMEN</b>	
A. Tinjauan Umum mengenai Hukum Pengangkutan.....	25
1. Pengertian Hukum Pengangkutan Udara .....	25
2. Perjanjian Pengangkutan menurut Hukum Udara.....	34
3. Pihak-pihak dalam Pengangkutan Udara .....	43
4. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Pengangkutan .....	47
B. Asas-asas Hukum Pengangkutan .....	49

1. Asas-asas Hukum Pengangkutan Bersifat Publik .....	51
2. Asas-asas Hukum Pengangkutan Bersifat Perdata .....	52
C. Tinjauan Umum mengenai Hukum Perlindungan Konsumen .....	54
1. Definisi Hukum Perlindungan Konsumen .....	54
2. Asas dan Tujuan Hukum Perlindungan Konsumen .....	56
3. Pihak-pihak yang Terkait dalam Hukum Perlindungan Konsumen .....	58
<b>BAB III TANGGUNG JAWAB MASKAPAI TERHADAP KETERLAMBATAN PENERBANGAN DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG PENERBANGAN DAN PERLINDUNGAN KONSUMEN</b>	
A. Tanggung Jawab Pengangkut atas Keterlambatan Penerbangan .....	64
B. Penyelesaian Hukum terhadap Keterlambatan Penerbangan .....	78
<b>BAB IV PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan .....	88
B. Saran .....	89
Daftar Pustaka .....	91
Lampiran	



## ABSTRAK

Tanggung jawab Maskapai Penerbangan terhadap penumpang bisa dianalisis dari dua persepektif yakni perspektif Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang Penerbangan. Undang-Undang Perlindungan Konsumen hanya memberikan pengaturan secara normatif saja mengenai tanggung jawab pelaku usaha kepada konsumen, Undang-Undang Penerbangan sebagai undang-undang yang mengatur secara khusus mengenai tanggung jawab penerbangan seharusnya menjadi dasar hukum hakim untuk menjatuhkan putusan terkait dengan pembatalan penerbangan. Bahwa dalam Putusan Mahkamah Agung No. 1391 K/Pdt/2011 hakim masih menggunakan Undang-Undang Perlindungan Konsumen sebagai dasar pertimbangan hukum hakim.

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian yang mengeksplorasi masalah hukum dalam masyarakat dengan pendekatan hukum positif dan prinsip-prinsip hukum. Sebagai penelitian normatif, penelitian ini didasarkan pada penelitian dengan memeriksa data sekunder yang ada sebagai data literatur menggunakan penalaran deduktif dan kriteria koheren validitas.

Berdasarkan penelitian, dapat disimpulkan bahwa **Pertama**, bentuk tanggung jawab atas keterlambatan penerbangan sebenarnya sudah diakomodasi dengan berlakunya UU No.1 tahun 2009 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Kewajiban Pengangkut Angkutan Udara. Dalam Pasal 11 dan 12 Keputusan Menteri Perhubungan 77 tahun 2011 telah dibentuk secara lebih rinci dan menguraikan sanksi pada maskapai dalam kasus penundaan dan / atau pembatalan penerbangan. **Kedua**, penyelesaian sengketa konsumen untuk penerbangan keterlambatan dalam hal UU No.1 tahun 2009 tentang penyelesaian sengketa telah ditetapkan berdasarkan Pasal 23 dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011, yang mengatur jika penumpang, ahli waris, penerima kargo, atau pihak ketiga tidak puas dengan kompensasi sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 dapat menuntut melalui Pengadilan Negeri di wilayah Republik Indonesia atau melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa sesuai dengan undang-undang lain. Ketika dianalisis dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999, telah diatur oleh Pasal 23 Undang-Undang No.8 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa Pengusaha yang menolak atau tidak merespon atau tidak memenuhi ganti rugi atas tuntutan konsumen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1), (2), (3) dan (4), dapat digugat oleh Badan Penyelesaian Sengketa ("BPSK") atau diserahkan ke badan peradilan di tempat kedudukan konsumen.

Dalam menyelesaikan sengketa keterlambatan sudah dapat diakomodir oleh UUP tanpa harus menggunakan UUPK. Sehingga sebaiknya Majelis hakim harus menggunakan asas *lex specialis derogat legi generali* terhadap kasus sengketa antara penumpang dan maskapai atas keterlambatan penerbangan.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Angkutan udara merupakan salah satu alternatif sebagai sarana transportasi yang cepat, efisien, dan ekonomis bagi pengangkutan antar pulau dan antar daerah terutama antar daerah terpencil dan pulau-pulau besar.<sup>1</sup> Guna memenuhi kebutuhan transportasi udara di Indonesia terdapat berbagai macam maskapai-maskapai penerbangan baik maskapai yang dikelola oleh pihak swasta maupun pihak pemerintah yang biasa disebut dengan Badan Usaha.

Terselenggaranya suatu pengangkutan udara dalam kegiatan penerbangan komersil tidak akan berarti apa-apa tanpa adanya penumpang. Dalam industri penerbangan, penumpang merupakan salah satu aset penting yang patut diperhitungkan bagi maskapai penerbangan untuk mencapai keuntungan. Oleh karena itu penumpang yang menggunakan jasa penerbangan perlu dilindungi haknya terutama hak ganti rugi apabila penumpang mengalami kecelakaan (yang menyebabkan kematian, luka-luka atau cacat tetap), kerusakan atau kehilangan bagasi, dan keterlambatan.<sup>2</sup> Jika konsumen merasa kuantitas atau kualitas barang atau jasa yang dikonsumsi tidak sesuai dengan nilai tukar yang diberikannya, ia berhak mendapatkan ganti kerugian yang pantas.<sup>3</sup> Berkaitan dengan itu sebagai salah satu ciri pelayanan umum adalah pemberi pelayanan bertanggung jawab dalam arti *liability* dalam hal penerima layanan mengalami kerugian akibat layanan yang diberikan oleh pelaku usaha<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup>Saefullah Wradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional* (Yogyakarta: Liberty, 1989), hlm 1.

<sup>2</sup>Annalisa Yahanan, et.al., "Passenger rights and Liability of Commercial Air Carrier in the Aviation Industry in Indonesia: Analysis of Law No.1 Year 2009 About Aviation. (Hak-hak Penumpang dan Tanggung jawab Pengangkut Udara Komersial dalam Industri Penerbangan di Indonesia: Analisis Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan), *Inaugural International Workshop and Seminar on Siyar & Islamic States Practices in International Law*, Oriental Crystal Hotel, Kajang, Malaysia, 18-19 November 2009, hlm 1.

<sup>3</sup>Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesi* (Jakarta: PT. Grashindo, 2004), hlm. 28-29.

<sup>4</sup>H.K.Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009* (Bandung: PT. Mandar Maju, 2009),

Maskapai seharusnya bertanggung jawab jika terjadi pelanggaran demikian pula terhadap hak-hak penumpang yang dilanggar yang menimbulkan kerugian. Tanggung jawab itu dimulai sebelum masa penerbangan (*pre-flight service*), pada saat penerbangan (*in-flight service*) dan setelah penerbangan (*post-flight service*).<sup>5</sup> Kerugian sebelum masa penerbangan misalnya berkaitan dengan pembelian tiket, penyerahan bagasi, penempatan bagasi pada rute yang salah atau terjadi keterlambatan. Kerugian pada saat penerbangan misalnya tidak mendapatkan pelayanan yang baik atau rasa aman untuk sampai di tujuan dengan selamat. Sedangkan kerugian setelah penerbangan, antara lain sampai di tujuan terlambat, bagasi hilang atau rusak.<sup>6</sup>

Perlindungan terhadap hak penumpang pun kian menjadi persoalan dengan adanya banyak keluhan-keluhan mulai dari kecelakaan maupun terkait dengan masalah keterlambatan penerbangan. Apalagi ketika ada keluhan dari masyarakat kepada maskapai penerbangan, terkadang mereka melempar tanggung jawab. Perlindungan terhadap penumpang seperti di atas secara internasional telah diatur dalam hukum internasional yang terdiri atas Konvensi Warsawa 1929<sup>7</sup>, *Protocol The Hague* 1955, Konvensi Guadalajara 1961, *Montreal Agreement* 1966, Guatemala City Protocol 1971, Protocol Tambahan No.1, 2, 3 dan 4 Konvensi Montreal 1999. Berdasarkan hukum penerbangan nasional telah diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, selanjutnya disebut UUP dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, untuk selanjutnya disebut UUPK.<sup>8</sup>

---

hlm. 15.

<sup>5</sup>Annalisa Yahanan, et.al., *op.cit.*, hlm. 3.

<sup>6</sup>Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani, *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan* (Jakarta: Rajawali Pers, 2009), hlm. 78.

<sup>7</sup>Pada pokoknya konvensi Warsawa 1929 mengatur keseragaman dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari tiket penumpang (*passenger ticket*), tiket bagasi (*baggage claim*), surat muatan udara (*airway bill* atau *consignment note*), prinsip tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yang dikaitkan dengan tanggung jawab terbatas, pengertian transportasi udara internasional, yuridiksi Negara anggota. Konvensi Warsawa 1929 ini hanya berlaku terhadap transportasi udara Internasional. Saefullah Wradipraja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa* (Bandung: PT Alumni, 2014), hlm 169.

<sup>8</sup>H.K.Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara* (Jakarta: Rajawali Pers, 2011), hlm. 213.

UUPK secara umum memberikan perlindungan kepada penumpang sebagai konsumen, mengingat penumpang adalah sebagai pemakai barang dan/atau jasa dari pelaku usaha. Perusahaan atau maskapai penerbangan sebagai pelaku usaha, sedangkan konsumennya adalah para penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara yang ditawarkan oleh maskapai penerbangan. Dalam arti UUPK hanya memberikan pengaturan mengenai hak dan kewajiban konsumen serta pelaku usaha. Sementara itu, UUP serta peraturan pelaksanaannya mengatur secara khusus pertanggungjawaban dan bentuk ganti kerugian yang wajib dilakukan oleh maskapai penerbangan terkait dengan keterlambatan penerbangan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

Pada tahun 2008 pernah terjadi kasus keterlambatan Penerbangan yang diangkat hingga ke meja hijau oleh Penulis Hastjaryo Boedi Wibowo, seorang Dosen Desain Komunikasi Visual di Binus University Jakarta.<sup>9</sup> Gugatan ini berasal dari keterlambatan pesawat yang menyebabkan Hastjaryo Boedi Wibowo tidak dapat hadir pada acara sesuai akibat dari jadwal penerbangan yang dirubah oleh Pihak PT Indonesia AirAsia dari jadwal yang semula telah dipesan. Profesi Penggugat sebagai seorang Dosen, Penggugat diundang untuk menjadi pembicara tunggal Workshop Program Studi Desain Komunikasi Visual di Institut Seni Indonesia Yogyakarta pada tanggal 12 Desember 2008 Pukul 09.00 WIB. Untuk menghadiri acara tersebut maka pada tanggal 5 Desember 2008 Penggugat membeli 2 (dua) tiket pesawat AirAsia secara *online* melalui *website* yaitu untuk penerbangan dari Jakarta ke Yogyakarta tanggal 12 Desember 2008 Pukul 06.00 WIB dengan pesawat AirAsia QZ7340 dan untuk penerbangan dari Yogyakarta ke Jakarta tanggal 14 Desember 2008 Pukul 16.30 WIB dengan pesawat Air Asia QZ7345 yang pemesanannya dibayar oleh Penggugat dengan menggunakan

---

<sup>9</sup> Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia, Nomor 1391 K/Pdt/2011, hlm 1.

kartu kredit visa dari Bank Citibank.<sup>10</sup> Setelah Penggugat melakukan pembelian tiket pesawat Air Asia secara *online* tersebut Penggugat kemudian mendapatkan status konfirmasi yang menyatakan bahwa Peggugat adalah penumpang untuk jadwal penerbangan tersebut.

Pada tanggal 11 Desember 2008 Pukul 14.00 WIB tiba-tiba maskapai melakukan pembatalan penerbangan secara sepihak melalui *Short Message Service* (SMS) kepada Penggugat tanpa ada alasan dan pemberitahuan terlebih dahulu dari Tergugat kepada Penggugat. Isi SMS Tergugat sebagai berikut:

*“AirAsia: Your Flight QZ7340 CGK-JOG 12DEC08 At 06.00 Moved To QZ7344 At 15.05. Info Call 021-50505088, Sorry for the Inconvenience Causes, Thank you. Sender: AirAsia”;*

Setelah Penggugat mendapat informasi melalui SMS yang menyatakan bahwa penerbangan Penggugat dibatalkan, Penggugat segera menghubungi *call center* Tergugat untuk menanyakan perihal pembatalan penerbangan tersebut dan pegawai Tergugat hanya dapat menjelaskan bahwa pesawat AirAsia QZ7340 yang akan ditumpangi oleh Penggugat rusak tanpa ada penjelasan yang jelas. Setelah Penggugat menghubungi *call center* Tergugat tanpa adanya penjelasan yang jelas mengenai pembatalan penerbangan tersebut, Penggugat kemudian meminta kepada Tergugat untuk mengganti penerbangan dengan pesawat lain pada hari dan waktu yang sama, namun Tergugat menyatakan tidak bersedia memberikan pertanggungjawaban kepada Penggugat.<sup>11</sup>

Tergugat tidak memperhatikan kepentingan Penggugat sebagai calon pengguna jasa penerbangan hal ini dapat dilihat dari pegawai Tergugat yang menawarkan untuk mengembalikan uang pembelian tiket Penggugat, yang baru dapat diterima Penggugat dalam waktu 30 hari kerja sejak pemberitahuan dari Tergugat dan Tergugat memberi ultimatum bahwa keputusan tersebut sudah final dan mempersilahkan Penggugat untuk mengambil langkah-langkah yang dianggap perlu apabila Penggugat tidak menerima keputusan tersebut.

---

<sup>10</sup>*Ibid*, hlm 2.

<sup>11</sup>*Ibid*.

Kasus tersebut pada akhir tahun 2011 telah diputus oleh Mahkamah Agung dengan berdasarkan Putusan Mahkamah Agung No. 1391 K/Pdt/2011, yang dalam pertimbangan hukumnya memasukkan UUPK sebagai dasar pertimbangan hukum hakim untuk menjatuhkan amar putusan yang menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum karena menyebabkan penumpang mengalami keterlambatan penerbangan.<sup>12</sup>

Perlindungan hukum terhadap penumpang jasa angkutan penerbangan terhadap keterlambatan penerbangan ini sangat menarik untuk diteliti dikarenakan salah satu alasan (*raison d'etre*) para pengguna angkutan memilih moda angkutan penerbangan adalah karena faktor kecepatan. Terjadinya keterlambatan dalam pengangkutan udara merupakan sesuatu yang harus dihindarkan, karena faktor waktu merupakan faktor yang sangat penting bagi pengguna jasa angkutan penerbangan.<sup>13</sup> Oleh karena itu perlindungan hukum haruslah dikedepankan mengingat masih seringnya terjadi keterlambatan penerbangan yang tidak di diberikan kompensasi sebagai mana mestinya.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut diatas, maka penulis tertarik untuk mengambil judul Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Terhadap Keterlambatan Penerbangan Pesawat dan penting untuk diteliti.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian di atas, maka tesis ini akan dibatasi pada permasalahan-permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah bentuk tanggungjawab pengangkut atas keterlambatan pesawat ditinjau dari UUP dan UUPK?

---

<sup>12</sup>*Ibid*, hlm 14.

<sup>13</sup>Saefullah Wradipraja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, *op. cit.*, hlm 179.

2. Apakah penyelesaian hukum atas keterlambatan penerbangan dapat dilakukan dengan UUP dan UUPK?

### **C. Tujuan Penelitian**

Penulis mengidentifikasi beberapa tujuan dari penelitian tesis ini, sebagai berikut:

1. Untuk memahami dan menganalisis bentuk tanggung jawab hukum maskapai penerbangan terhadap penumpang yang dirugikan akibat keterlambatan penerbangan ditinjau dari UUP dan UUPK.
2. Untuk memahami dan mengkaji penyelesaian masalah hukum yang terkait dengan keterlambatan penerbangan.

### **D. Manfaat Penelitian**

#### **1. Manfaat Teoritis**

- a. Dapat digunakan sebagai sumbangan karya ilmiah dalam perkembangan ilmu pengetahuan
- b. Salah satu usaha untuk memperbanyak wawasan dan pengalaman serta menambah pengetahuan tentang hukum penerbangan, dan hukum perlindungan konsumen.
- c. Dapat bermanfaat dalam mengadakan penelitian yang sejenis berikutnya di samping itu dapat digunakan sebagai pedoman penelitian yang lain.

#### **2. Manfaat Praktis**

Bagi masyarakat umum khususnya konsumen atau pengguna jasa penerbangan bisa mendapatkan informasi dan gambaran lebih jelas mengenai hak-haknya serta bentuk kewajiban dari maskapai yang harus didapat jika terjadi keterlambatan penerbangan.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi mahasiswa, dosen, notaris, dan pembaca lain yang tertarik maupun berkepentingan dalam pelaksanaan pembangunan di bidang hukum penerbangan dan hukum perlindungan konsumen.

## **E. Tinjauan Pustaka**

Dalam merumuskan prinsip-prinsip perlindungan hukum di Indonesia, landasannya adalah Pancasila sebagai ideology dan falsafah Negara. Konsepsi perlindungan hukum bagi rakyat di Barat bersumber pada konsep-konsep *Rechtstaat* dan *Rule of the Law*. Dengan menggunakan konsepsi barat sebagai kerangka berfikir dengan landasan pada Pancasila, prinsip perlindungan hukum di Indonesia adalah prinsip pengakuan dan perlindungan hukum terhadap harkat dan martabat manusia yang bersumber pada Pancasila. Prinsip perlindungan hukum terhadap Hak Asasi Manusia Karen menurut sejarahnya di barat, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah.<sup>14</sup>

Soetjipto Raharjo mengemukakan bahwa perlindungan hukum adalah adanya upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam kepentingannya tersebut. Selanjutnya dikemukakan pula bahwa salah satu sifat dan sekaligus merupakan tujuan dari hukum adalah memberikan perlindungan (pengayoman) kepada masyarakat. Oleh karena itu, perlindungan hukum terhadap masyarakat harus diwujudkan dalam bentuk adanya kepastian hukum.<sup>15</sup>

Lebih lanjut lagi Setiono mengemukakan bahwa perlindungan hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman

---

<sup>14</sup>Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia* (Surabaya: Bina Ilmu, 1987), hlm 38.

<sup>15</sup>Soetjipto Raharjo, *Permasalahan Hukum di Indonesia*, (Bandung: Alumni, 1983) hlm 121.



sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.<sup>16</sup> Menurut Muchsin, perlindungan hukum merupakan kegiatan untuk melindungi individu dengan menyasikan hubungan nilai-nilai atau kaidah-kaidah yang menjelma dalam sikap dan tindakan dalam menciptakan adanya ketertiban dalam pergaulan hidup antar sesama manusia.<sup>17</sup>

Perlindungan hukum merupakan suatu hal yang melindungi subyek-subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:<sup>18</sup>

a. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini terdapat dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan dalam melakukan suatu kewajiban.

b. Perlindungan Hukum Represif

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

Hakim dalam hal ini mempunyai peran yang besar dalam penegakan perlindungan hukum yang bersifat represif. Hakim sebagai sebuah jabatan yang memiliki fungsi yudikatif, pada dasarnya memiliki dua tindakan/peran. yaitu:

1. Untuk membuktikan keberadaan suatu fakta yang dikualifikasikan sebagai delik perdata atau pidana oleh suatu norma umum yang harus diterapkan kepada kasus tertentu.

---

<sup>16</sup>Setiono, *Rule of Law (Supremasi Hukum)*, (Surakarta: Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, 2004), hlm 3.

<sup>17</sup>Muchsin, *Perlindungan dan Kepastian Hukum Bagi Investor di Indonesia* (Surakarta: Magister Ilmu Hukum Program Pasca Sarjana Universitas Sebelas Maret, 2003), hlm 14.

<sup>18</sup>*Ibid.*, hlm 20.

2. Hakim menjatuhkan suatu sanksi perdata atau pidana yang konkret yang ditetapkan secara umum dalam norma yang harus diterapkan.

Berdasarkan kedua peran tersebut dapat disimpulkan bahwa hakim merupakan penerap dari norma hukum yang berupa peraturan perundang-undangan yang kemudian diikuti dengan menerapkan sanksi demi tegaknya peraturan perundang-undangan tersebut.<sup>19</sup>

Dalam proses penerapan hukum secara secara teknis operasional dapat didekati dengan 2 (dua) cara, yaitu melalui penalaran hukum induksi dan deduksi. Penanganan suatu perkara atau sengketa di pengadilan selalu berawal dari langkah induksi berupa merumuskan fakta-fakta, mencari hubungan sebab akibat, dan mereka-reka probabilitasnya. Melalui langkah ini, hakim pengadilan pada tingkat pertama dan kedua adalah *judex facti*. Setelah langkah induksi diperoleh atau fakta-faktanya telah dirumuskan, maka diikuti dengan penerapan hukum sebagai langkah deduksi. Langkah penerapan hukum diawali dengan identifikasi aturan hukum.<sup>20</sup>

Dalam identifikasi aturan hukum seringkali dijumpai keadaan aturan hukum, yaitu kekosongan hukum (*leemten in het recht*), konflik antar norma hukum (antinomi hukum), dan norma yang kabur (*vage normen*) atau norma tidak jelas.<sup>21</sup> Dalam menghadapi konflik antar norma hukum (antinomi hukum), maka berlakulah asas-asas penyelesaian konflik (asas preferensi), yaitu:

- a. *Lex superiori derogat legi inferiori*, yaitu peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi akan melumpuhkan peraturan perundang-undangan yang lebih rendah;
- b. *Lex specialis derogat legi generali*, yaitu peraturan yang khusus akan melumpuhkan peraturan yang umum sifatnya atau peraturan yang khususlah yang harus didahulukan;
- c. *Lex posteriori derogat legi priori*, yaitu peraturan yang baru mengalahkan atau

---

<sup>19</sup>Bagir Manan, *Dasar-Dasar Ilmu Perundang-Undangan Indonesia* (Jakarta: In-Hill.Co, 1992), hlm 57.

<sup>20</sup>Ahmad Rifai, *Penemuan Hukum oleh Hakim dalam Perspektif Hukum Progresif* (Jakarta: Sinar Grafika, Cetakan Kedua, 2011), hlm 89.

<sup>21</sup>*Ibid.*, hlm 90.

melumpuhkan peraturan yang lama.<sup>22</sup>

Di samping itu ada langkah praktis untuk menyelesaikan konflik tersebut antara lain pengingkaran (*disavowal*), reinterpretasi, pembatalan (*invalidation*), dan pemulihan (*remedy*). Menurut P.W. Brouwer sebagaimana dikutip oleh Philipus M. Hadjon, dalam menghadapi konflik antarnorma hukum, dapat dilakukan langkah praktis penyelesaian konflik tersebut, yaitu:

a. Pengingkaran (*disavowal*)

Langkah ini seringkali merupakan suatu paradoks dengan mempertahankan tidak ada konflik norma. Seringkali konflik itu terjadi berkenaan dengan asas *lex specialis* dalam konflik pragmatis atau dalam konflik logika interpretasi sebagai pragmatis. Suatu contoh yang lazim, yaitu membedakan wilayah hukum seperti antara hukum privat dan hukum publik dengan berargumentasi bahwa 2 (dua) hukum tersebut diterapkan secara terpisah meskipun dirasakan bahwa antara kedua ketentuan tersebut terdapat konflik norma.

b. Penafsiran ulang (*reinterpretation*)

Dalam kaitan penerapan 3 asas preferensi hukum harus dibedakan yang pertama adalah reinterpretasi, yaitu dengan mengikuti asas-asas preferensi, menginterpretasikan kembali norma yang utama dengan cara yang lebih fleksibel

c. Pembatalan (*invalidation*)

Ada dua macam, yaitu abstrak normal dan praktikal. Pembatalan abstrak normal dilakukan misalnya oleh suatu lembaga khusus, kalau di Indonesia pembatalan peraturan pemerintah (PP) ke bawah dilaksanakan oleh Mahkamah Agung. Adapun pembatalan praktikal yaitu tidak menerapkan norma tersebut di dalam kasus konkret.

d. Pemulihan (*remedy*)

Mempertimbangkan pemulihan dapat membatalkan satu ketentuan. Misalnya dalam hal

---

<sup>22</sup>Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar* (Yogyakarta: Liberty, Cetakan Ketiga, 2002), hlm 85-87.

satu norma yang unggul dalam *overrulednorm*. Berkaitan dengan aspek ekonomi, maka sebagai ganti membatalkan norma yang kalah, dengan cara memberikan kompensasi.<sup>23</sup>

Dalam hal menghadapi norma hukum yang kabur atau norma yang tidak jelas, hakim menafsirkan undang-undang untuk menemukan hukumnya. Penafsiran oleh hakim merupakan penjelasan yang harus menuju kepada pelaksanaan yang dapat diterima oleh masyarakat mengenai peraturan hukum terhadap peristiwa konkrit. Metode interpretasi adalah saran atau alat untuk mengetahui makna undang-undang.<sup>24</sup>

Dalam hal menghadapi kekosongan hukum (*rechts vacuum*) atau kekosongan undang-undang (*wet vacuum*), hakim berpegang pada asas *ius curia novit*, dimana hakim dianggap tahu akan hukumnya.<sup>25</sup> Hakim tidak boleh menolak suatu perkara dengan alasan tidak ada atau tidak jelas hukumnya. Ia dilarang menolak menjatuhkan putusan dengan dalih undang-undangnya tidak lengkap atau tidak jelas.<sup>26</sup> Ia wajib memahami, mengikuti, dan menggali nilai-nilai hukum yang hidup dalam masyarakat. Oleh karena itu ia harus melakukan penemuan hukum (*rechtvinding*).

Sudikno Mertokusumo mengatakan apa yang dinamakan penemuan hukum lazimnya adalah proses pembentukan hukum oleh hakim atau petugas-petugas hukum lainnya yang diberi tugas untuk melaksanakan hukum atau menetapkan peraturan hukum umum terhadap peristiwa hukum yang konkret. Lebih lanjut dikatakan bahwa penemuan hukum merupakan konkretisasi dan individualisasi peraturan (*das sollen*) yang bersifat umum dengan mengingat akan peristiwa konkrit (*das sein*) tertentu.<sup>27</sup>

Paul Scholten menyatakan yang dimaksud dengan penemuan hukum adalah sesuatu

---

<sup>23</sup>Philipus M. Hadjon & Tatiek Sri Djatmiati, *Argumentasi Hukum* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, Cetakan Keempat, 2009, hlm 31.

<sup>24</sup>Sudikno Mertokusumo & A. Pitlo, *Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum* (Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti, 1993), hlm 13.

<sup>25</sup>Ahmad Rifai, *op. cit.*, hlm 74.

<sup>26</sup>Sudikno Mertokusumo, *op. cit.*, hlm 161.

<sup>27</sup>Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum Suatu Pengantar* (Yogyakarta: Liberty, Cetakan Ke 7, 2009), hlm 37.

yang lain daripada hanya penerapan peraturan pada peristiwanya. Kadang-kadang dan bahkan sangat sering terjadi bahwa peraturannya harus ditemukan, baik dengan jalan interpretasi maupun dengan jalan analogi atau ataupun *rechtsverfijning* (penghalusan/pengkonkretan hukum).<sup>28</sup> Sedangkan D.H.M. Meuwissen berpendapat mengatakan penemuan hukum ihwalnya adalah berkenaan dengan konkretisasi produk pembentukan hukum. Penemuan hukum adalah proses kegiatan pengambilan yuridis konkret yang secara langsung menimbulkan akibat hukum bagi situasi individual (putusan-putusan hakim, ketetapan, pembuatan akta oleh notaris, dan sebagainya).<sup>29</sup> Dengan demikian dalam penemuan hukum yang penting adalah bagaimana mencarikan atau menemukan hukumnya untuk peristiwa konkret (*in-concreto*).<sup>30</sup>

Dalam rangka menemukan hukum, Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman menentukan, bahwa “Hakim dan hakim konstitusi wajib menggali, mengikuti, dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat”. Adapun dalam penjelasan pasal tersebut menyatakan, bahwa “Ketentuan ini dimaksudkan agar putusan hakim dan hakim konstitusi sesuai dengan hukum dan rasa keadilan masyarakat”. Dengan demikian ketentuan tersebut memberi makna hakim merupakan perumus dan penggali nilai-nilai hidup dalam masyarakat, ia seharusnya dapat mengenal, merasakan, dan mampu menyelami perasaan hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat.<sup>31</sup>

Untuk dapat menemukan hukum, hakim dalam memeriksa dan memutus suatu perkara menggunakan metode penemuan hukum. Metode penemuan hukum yang dianut dewasa ini, seperti yang dikemukakan antara lain oleh J.J.H. Bruggink meliputi metode interpretasi

---

<sup>28</sup>Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum* (Bogor: Ghalia Indonesia, Cetakan Ketiga, 2011), hlm 106-107.

<sup>29</sup>D.H.M. Meuwissen, *Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum, Teori Hukum, dan Filsafat Hukum*, terjemahan B. Arief Shidarta (Bandung: PT. Refika Aditama, 2008), hlm 11.

<sup>30</sup>Pontang Moerad, B.M., *Pembentukan Hukum Melalui Putusan Pengadilan dalam Perkara Pidana* (Bandung: Alumni, 2005), hlm 81.

<sup>31</sup>Yudha Bhakti Ardhiwisastra, *Penafsiran dan Konstruksi Hukum* (Bandung: Alumni, 2008), hlm 7.

(*interpretation methoden*) dan konstruksi hukum ini terdiri atas nalar analogi yang gandengannya (*spiegelbeeld*) *a contrario*, dan ditambah bentuk ketiga oleh Paul Scholten penghalusan hukum (*rechtsverfijning*) yang dalam bahasa Indonesia oleh Soedikno Mertokusumo disebut penyempitan hukum.<sup>32</sup>

Menurut Achmad Ali, ada 2 (dua) teori penemuan hukum yang dapat dilakukan oleh hakim dalam praktik peradilan, yaitu melalui metode interpretasi atau penafsiran hukum dan metode konstruksi hukum.<sup>33</sup> Ada perbedaan pandangan tentang metode atau cara penemuan hukum oleh hakim menurut yuris dari Eropa Kontinental dengan yuris yang berasal dari Anglo Saxon. Pada umumnya yuris Eropa Kontinental tidak memisahkan secara tegas antara metode interpretasi hukum dengan metode konstruksi hukum. Hal ini dapat dilihat dalam paparan buku-buku Paul Scholten, Pitlo, Sudikno Mertokusumo, dan Yudha Bhakti Adiwisastra. Sebaliknya, para penulis yang condong ke sistem Anglo Saxon, seperti Curzon, B. Arief Shidharta, dan Achmad Ali membuat pemisahan secara tegas antara metode interpretasi hukum dan metode konstruksi hukum.<sup>34</sup>

Secara umum ada 11 (sebelas) macam metode interpretasi hukum antara lain:

- a. Interpretasi gramatikal, yaitu menafsirkan kata-kata dalam undang-undang sesuai kaidah bahasa dan kaidah hukum tata bahasa;
- b. Interpretasi historis, yaitu mencari maksud dari peraturan perundang-undangan itu seperti apa yang dilihat oleh pembuat undang-undang itu dibentuk dulu;
- c. Interpretasi sistematis, yaitu metode yang menafsirkan undang-undang sebagai bagian dari keseluruhan sistem perundang-undangan, artinya tidak satu pun dari peraturan perundang-undangan tersebut dapat ditafsirkan seakan-akan berdiri sendiri, tetapi harus selalu dipahami dalam kaitannya dengan jenis peraturan lainnya;
- d. Interpretasi teleologis/sosiologis, yaitu pemaknaan suatu aturan hukum yang ditafsirkan

<sup>32</sup>Philipus M. Hadjon & Tatiek Sri Djatmiati, *op. cit.*, hlm 26.

<sup>33</sup>Achmad Ali, *loc. cit.*, hlm 121.

<sup>34</sup>*Ibid.*, hlm 115.

berdasarkan tujuan pembuatan aturan hukum tersebut dan apa yang ingin dicapai dalam masyarakat;

- e. Interpretasi komparatif merupakan metode penafsiran dengan jalan memperbandingkan antara berbagai sistem hukum. Dengan memperbandingkan hendak dicari kejelasan mengenai makna suatu ketentuan peraturan perundang-undangan;
- f. Interpretasi futuristik/antisipatif merupakan metode penemuan hukum yang bersifat antisipasi yang menjelaskan undang-undang yang berlaku sekarang (*ius constitutum*) dengan berpedoman pada undang-undang yang belum mempunyai kekuatan hukum (*ius constituendum*);
- g. Interpretasi restriktif, yaitu metode penafsiran yang sifatnya membatasi atau mempersempit makna dari suatu aturan;
- h. Interpretasi ekstensif, yaitu metode interpretasi yang membuat interpretasi melebihi batas-batas yang biasa dilakukan melalui interpretasi gramatikal;
- i. Interpretasi autentik, yakni dimana hakim tidak diperkenankan melakukan penafsiran dengan cara lain selain dari apa yang ditentukan pengertiannya di dalam undang-undang itu sendiri;
- j. Interpretasi interdisipliner, yakni dimana hakim akan melakukan penafsiran yang disandarkan pada harmonisasi logika yang bersumber pada asas-asas hukum lebih dari satu cabang kekhususan dalam disiplin ilmu hukum;
- k. Interpretasi multidisipliner, yakni dimana hakim membutuhkan verifikasi dan bantuan dari disiplin ilmu lain untuk menjatuhkan suatu putusan yang seadil-adinya serta memberikan kepastian bagi para pencari keadilan.<sup>35</sup>

Dalam metode konstruksi hukum ada 4 (empat) metode yang digunakan oleh hakim pada saat melakukan penemuan hukum, yaitu:

---

<sup>35</sup>Ahmad Rifai, *loc. cit.*, hlm 62-72.

- a. *Argumentum Per Analogiam* (analogi) merupakan metode penemuan hukum dimana hakim mencari esensi yang lebih umum dari sebuah peristiwa hukum atau perbuatan hukum yang baik yang telah diatur oleh undang-undang maupun yang belum ada peraturannya;
- b. *Argumentum a Contrario*, yaitu dimana hakim melakukan penemuan hukum dengan pertimbangan bahwa apabila undang-undang menetapkan hal-hal tertentu untuk peristiwa tertentu, berarti peraturan itu terbatas pada peristiwa tertentu itu dan bagi peristiwa di luarnya berlaku kebalikannya;
- c. Penyempitan/Pengkonkretan hukum (*rechtsverfijning*) bertujuan untuk mengkonkretkan/menyempitkan suatu aturan hukum yang terlalu abstrak, pasif, serta sangat umum agar dapat diterapkan terhadap suatu peristiwa tertentu;
- d. Fiksi hukum merupakan metode penemuan hukum yang mengemukakan fakta-fakta baru, sehingga tampil suatu personifikasi yang baru di hadapan kita.<sup>36</sup>

Di samping metode penemuan hukum oleh hakim berupa interpretasi hukum dan konstruksi hukum, perlu dikemukakan suatu metode penemuan hukum yang lain yang dapat dipergunakan oleh hakim dalam praktik peradilan sehari-hari sebagai alternatif metode penemuan hukum baru oleh hakim yang berdasarkan pada interpretasi teks hukum. Metode penemuan hukum ini dinamakan hermeneutika hukum. Hermeneutika hukum sebenarnya bukan sesuatu yang berdiri sendiri, sebaliknya justru lebih tepat bila digunakan untuk memecahkan berbagai persoalan hermeneutis dan menemukan kesatuan hermeneutis masa lalu, dimana para ahli hukum dan teolog bertemu dengan mereka yang mengkaji ilmu-ilmu humaniora.<sup>37</sup>

Tujuan hermeneutika hukum di antaranya untuk menempatkan perdebatan kontemporer mengenai interpretasi hukum dalam kerangka interpretasi yang lebih luas.

---

<sup>36</sup>*Ibid.*, hlm 74-85.

<sup>37</sup>Gregory Leyh, *Hermeneutika Hukum Sejarah, Teori, dan Praktik*, Diterjemahkan oleh M. Khozim (Bandung: Nusa Media, 2008), hlm 1.



Upaya mengkonsteks-tualisasikan teori hukum cara seperti ini mengisyaratkan bahwa hermeneutika mengandung manfaat tertentu bagi yurisprudensi (ilmu hukum). Upaya memandang problema hukum dari kacamata sejarah hukum, konstitusi linguistik hukum, dan implikasi politik dari cara pembacaan dan pemahaman hukum ini mencoba membangun interpretasi hukum yang benar dalam tradisi humanis.<sup>38</sup>

Dalam praktik peradilan tampak metode hermenutika hukum ini tidak banyak atau jarang sekali digunakan sebagai metode penemuan hukum dalam praktik peradilan di Indonesia. Hal ini disebabkan begitu dominannya metode interpretasi hukum dan konstruksi hukum yang sangat legalistik formal sebagai metode penemuan hukum yang telah mengakar cukup lama dalam sistem peradilan di Indonesia. Atau dapat pula sebagian besar hakim belum familiar dengan metode ini, sehingga jarang atau tidak menggunakannya dalam praktik peradilan. Padahal esensi hermeneutika hukum terletak pada pertimbangan triangle hukumnya, yaitu suatu metode menginterpretasikan teks hukum yang tidak semata-mata melihat teks saja semata, tetapi juga konteks hukum itu dilahirkan serta bagaimanakah kontekstualisasi atau penerapan hukumnya di masa kini dan masa mendatang.<sup>39</sup>

## **F. Metode Penelitian**

Penulisan tesis ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif,<sup>40</sup> yaitu dengan meneliti pada data sekunder bidang hukum yang ada sebagai data kepustakaan dengan menggunakan metode berpikir deduktif.<sup>41</sup>

### **1. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan yang dipergunakan oleh penulis dalam menjawab persoalan yang telah

---

<sup>38</sup>*Ibid.*, hlm 1-2.

<sup>39</sup>Ahmad Rifai, *loc. cit.*, hlm 89.

<sup>40</sup>Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif* (Jakarta: Rajawali, 1985), hlm 15.

<sup>41</sup>Cara berpikir deduktif adalah cara berpikir yang dalam penarikan kesimpulan yang ditarik dari sesuatu yang sifatnya umum yang sudah dibuktikan bahwa dia benar dan kesimpulan itu ditujukan untuk sesuatu yang sifatnya khusus, lihat lebih lanjut dalam Sedarmayanti dan Syarifudin Hidayat. *Metodologi Penelitian* (Bandung: Mandar Maju, 2002), hlm 23.

dirumuskan tersebut adalah dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statue approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*) serta pendekatan kasus (*case approach*).

Pendekatan undang-undang (*statue approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Bagi penelitian untuk kegiatan praktis, pendekatan Undang-undang ini akan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mempelajari adakah konsistensi dan kesesuaian antara suatu Undang-undang dengan Undang-undang lainnya atau antara Undang-undang dengan Undang-undang Dasar atau antara regulasi dan Undang-undang. Hasil dari telaah tersebut merupakan suatu argumen untuk memecahkan suatu isu yang dihadapi.<sup>42</sup> Sehingga Penulis bias mengetahui penerapan mana yang lebih tepat antara UUP atau UUPK dalam kasus keterlambatan Penerbangan.

Sedangkan pendekatan kasus dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum yang teta, yang menjadi kajian pokok dalam pendekatan kasus adalah *ratio decidendi* atau *reasoning*, yaitu pertimbangan pengadilan untuk sampai kepada suatu putusan. Baik untuk keperluan praktik maupun untuk kajian akademis, *ractio decidendi* atau *reasoning* tersebut merupakan referensi bagi penyusunan argumentasi dalam pemecahan isu hukum. Perlu dikemukakan di sini bahwa pendekatan kasus tidak sama dengan studi kasus (*case study*). Studi kasus merupakan suatu studi terhadap kasus tertentu dari berbagi aspek hukum.<sup>43</sup> Di dalam pendekatan kasus (*case approach*), beberapa kasus ditelaah untuk referensi bagi suatu isu hukum. Pendekatan kasus, berbeda dengan penelitian sosial, pendekatan ini dalam penelitian normatif bertujuan mempelajari penerapan norma-

---

<sup>42</sup>Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum, Cetakan Kedua, Edisi Pertama* (Jakarta: Kencana, 2005), hlm 93.

<sup>43</sup>*Ibid.*, hlm 94.

norma atau kaidah hukum yang harus dipraktikkan dalam kenyataan.<sup>44</sup>

## 2. Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini, adalah data sekunder. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan menggunakan metode kepustakaan (*library studies*) atau dikenal juga dengan nama studi dokumen.

Data sekunder berupa bahan hukum primer yang akan dikaji berupa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan Pertanggung Jawaban Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Atas Keterlambatan Penerbangan, yaitu antara lain:

- 1) Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat yang terdiri dari:
  - a. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
  - b. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
  - c. Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.
  - d. Peraturan Menteri Perhubungan No.77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
  - e. Peraturan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
  - f. Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 1391 K/Pdt/2011.
  
- 2) Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk serta penjelasan terhadap bahan hukum primer, yang terdiri dari buku-buku literatur, makalah, artikel, hasil penelitian dan karya ilmiah lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini.

---

<sup>44</sup>J. Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Cetakan Ketujuh (Malang: Bayumedia Publishing, 2013), hlm 321.

- 3) Bahan Hukum Tertier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang terdiri dari:
  - a. Kamus Umum Bahasa Indonesia
  - b. Kamus Hukum
  - c. Kamus Inggris Indonesia
  - d. Ensiklopedia

### **3. Teknik Pengumpulan Data**

- a. Bahan Hukum Primer diperoleh dari sumber hukum peraturan perundang-undangan, asas-asas hukum, norma hukum serta doktrin-doktrin hukum yang menjadi objek permasalahan ataupun yang dapat dijadikan alat analisa pada masalah penelitian.
- b. Bahan Hukum Sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan, yaitu mencari atau menelusuri, menemukan dan menganalisis bahan-bahan hukum primer melalui kajian pustaka.
- c. Bahan Hukum Tersier dilakukan dengan cara menelusuri kamus-kamus hukum, kamus bahasa, dan dokumen tertulis lainnya yang dapat memperjelas suatu persoalan atau istilah yang ditemukan pada bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder.

### **G. Analisa Bahan Hukum**

Pada penelitian hukum normatif ini, pengolahan data hanya ditujukan pada analisis data secara deskriptif kualitatif, dimana materi atau bahan-bahan hukum tersebut untuk selanjutnya dipelajari dan disajikan dan hubungkan sedemikian rupa dan sejelas-jelasnya bahan hukum tersebut dengan rumusan masalah. Dengan demikian, akan tersaji ke dalam bentuk

penulisan yang sistematis dan jelas, guna menjawab rumusan masalah yang telah dirumuskan.

## **H. Sistematika Penulisan**

BAB I adalah pendahuluan. Bab ini diberikan diskripsi yang komprehensif dengan menguraikan tentang latar belakang masalah, tujuan penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, telaah pustaka, metode penelitian dan sistematika penulisan tesis ini.

BAB II menguraikan tentang tinjauan umum tentang Hukum Penerbangan dan Hukum Perlindungan Konsumen.

BAB III menguraikan mengenai bentuk tanggung jawab hukum terhadap keterlambatan pesawat ditinjau dari Undang-Undang Penerbangan dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

BAB IV adalah penutup yang terdiri dari simpulan yang merupakan jawaban dari permasalahan yang telah diteliti, dan saran yang merupakan rekomendasi yang dihasilkan setelah melakukan penelitian.

**BAB II**  
**TINJAUAN UMUM TENTANG HUKUM PENERBANGAN**  
**DAN PERLINDUNGAN KONSUMEN**

**A. Tinjauan Umum Hukum Pengangkutan Udara**

**1. Pengertian Hukum 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 berasal dari kata angkut yang berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Sedangkan pengangkutan dapat disimpulkan sebagai suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.<sup>45</sup> Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.<sup>46</sup>

Pengangkutan didefinisikan sebagai perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak dibutuhkan dalam rangka mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien.<sup>47</sup> R. Soekardono berpendapat:

“Pengangkutan berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda- benda 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.”<sup>48</sup>

HMN Purwosutjipto mendefinisikan pengangkutan :

“Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu

---

<sup>45</sup>Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cetakan Ketujuh, Edisi Kedua (Jakarta: Balai Pustaka, 1996), hlm 45.

<sup>46</sup>Ridwan Khairandy et. al., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia* (Yogyakarta: Gama Media, Jilid 1, 1999), hlm 195.

<sup>47</sup>Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, (Medan: USU Press, 2006), hlm 20.

<sup>48</sup>R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia* (Jakarta: CV Rajawali, 1981), hlm 5.

tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.”<sup>49</sup>

Abdulkadir Muhammad memberikan definisi lain tentang pengangkutan “Pengangkutan meliputi tiga dimensi pokok yaitu: Pengangkutan sebagai usaha (*business*); Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan pengangkutan sebagai proses (*process*).”<sup>50</sup>

Hasim Purba memberikan definisi pengangkutan sebagai “Kegiatan pemindahan orang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan.”<sup>51</sup>

Pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan menninggikan maanfaat serta efisien.<sup>52</sup> Pengangkutan didefinisikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal menuju tempat tujuannya. Selanjutnya dijelaskan bahwa proses pengangkutan tersebut merupakan gerakan dari tempat asal, dimana kegiatan angkutan itu dimulai, ke tempat tujuan, dan ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.<sup>53</sup>

Menurut Ridwan Khairandy, pengangkutan merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Ada beberapa unsur pengangkutan, yaitu sebagai berikut: <sup>54</sup>

- a. adanya sesuatu yang diangkut;
- b. tersedianya kendaraan sebagai alat angkut;
- c. ada tempat yang dapat dilalui alat angkut.

Secara yuridis definisi atau pengertian pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Walaupun demikian, pengangkutan itu

<sup>49</sup>HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Edisi 3, Hukum Pengangkutan (Jakarta: Djambatan, 1995), hlm 2.

<sup>50</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008), hlm 12.

<sup>51</sup>Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut* (Medan: Pustaka Bangsa Pers, 2005), hlm 4.

<sup>52</sup>Sution Usman Adji, et. al., *Hukum Pengangkutan di Indonesia* (Jakarta: Rineka Cipta, 1990), hlm 1.

<sup>53</sup>M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2008), hlm 3.

<sup>54</sup>Ridwan Khairandy, “Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara,” *Jurnal Hukum Bisnis*, (2006, Vol 25), hlm 12.

menurut hukum atau secara yuridis dapat didefinisikan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak yang diangkut atau pemilik barang atau pengirim, dengan memungut biaya pengangkutan.

Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.<sup>55</sup>

Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Bertujuan untuk meninggikan manfaat atas barang-barang tersebut dan juga efisien bagi orang-orang yang dapat diselenggarakan melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara.

Peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas di dalam kehidupan manusia yang meliputi atas berbagai aspek, seperti yang akan diuraikan berikut ini.<sup>56</sup>

#### 1. Aspek sosial dan budaya

Dampak sosial dari transportasi dirasakan pada peningkatan standar hidup. Transportasi menekan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang sehingga terbuka kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan, sandang, dan pangan, serta rekreasi. Dampak lain adalah terbukanya kemungkinan keseragaman dalam gaya hidup, kebiasaan, dan bahasa. Dalam bidang budaya dengan adanya pengangkutan di antara bangsa atau suku bangsa yang berbeda kebudayaan akan membuat mereka saling mengenal dan menghormati di antara masing-masing budaya yang berbeda tersebut.

---

<sup>55</sup>Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan* (Jakarta: Lembaga penerbitan FE UI, 1981), hlm 5.

<sup>56</sup>MN. Nasution, *op. cit.*, hlm 4-7.



## 2. Aspek politis dan pertahanan

Di negara maju maupun berkembang transportasi memiliki dua. Keuntungan politis, yaitu seperti transportasi dapat memperkuat persatuan dan kesatuan nasional dan transportasi merupakan alat mobilitas unsur pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia.

## 3. Aspek hukum

Di dalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban, dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, juga terhadap penerbangan luar negeri yang melewati batas wilayah suatu negara, diatur di dalam suatu perjanjian antar negara.

## 4. Aspek teknik

Hal-hal yang berkaitan dengan pembangunan dan pengoperasian alat transportasi adalah menyangkut aspek teknis yang harus menjamin keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan.

## 5. Aspek ekonomi

Peran pengangkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, pengangkutan juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu, jasa angkutan harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Mengenai fungsi pengangkutan adalah sangat penting sekali dalam kehidupan bermasyarakat, terutama dalam dunia perdagangan, mengingat kegiatan pengangkutan merupakan sarana untuk memindahkan barang dari produsen ke agen/grosir dan selanjutnya sampai ke konsumen dalam hal angkutan barang. Selain itu pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan dan pemberi jasa. Sedangkan untuk pengangkutan penumpang (orang), maka kegiatan pengangkutan berfungsi untuk

memindahkan penumpang (orang) dari satu tempat ke tempat lain yang menjadi tujuannya. Dengan jasa kegiatan pengangkutan tersebutlah barang dan atau penumpang dapat berpindah dari tempat asal ke tempat tujuan.<sup>57</sup>

Menurut HMN Purwosutjipto, fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.<sup>58</sup>

Salah satu yang menjadi sasaran fungsi pengangkutan itu adalah dengan dilakukannya kegiatan pengangkutan itu maka barang atau benda yang diangkut itu akan meningkat daya guna maupun nilai ekonomisnya. Sedangkan untuk pengangkutan penumpang (orang), maka kegiatan pengangkutan juga akan membawa fungsi bagi penumpang sebagai pengguna jasa angkutan. Artinya dengan dukungan jasa angkutan tersebut penumpang dapat sampai ke tempat yang dituju untuk selanjutnya melakukan kegiatan yang ia maksudkan. Sehingga dapat dilihat bahwa kegiatan pengangkutan itu mempunyai fungsi bukan hanya dalam kegiatan perdagangan saja, tetapi juga mendukung di segala bidang kehidupan masyarakat.

Berkaitan dengan fungsi pengangkutan, selanjutnya Abdulkadir Muhammad menjelaskan bahwa pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan vital karena didasari oleh berbagai faktor seperti:<sup>59</sup>

1. Keadaan Geografis Indonesia, yaitu berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah negara. Kondisi angkutan tiga jalur tersebut mendorong dan menjadi alasan penggunaan alat pengangkut modern yang digerakkan secara mekanik.

---

<sup>57</sup>Hasim Purba, *op. cit.*, hlm 5.

<sup>58</sup>HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 1.

<sup>59</sup>Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 7-8.

2. Untuk menunjang pembangunan berbagai sektor. Kemajuan dan kelancaran pengangkutan akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan dan distribusi hasil pembangunan berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata, pendidikan.
3. Mendekatkan jarak antara desa dan kota. Lancarnya pengangkutan berarti mendekatkan jarak antara desa dan kota dan ini akan memberi dampak bahwa untuk bekerja ke kota tidak harus pindah ke kota, mereka yang tinggal di kota tidak perlu khawatir dipekerjakan di daerah luar kota, informasi timbal-balik yang cepat antara desa dan kota. Pola hidup di daerah pedesaan cenderung mengikuti pola hidup di daerah perkotaan. Tingkat berpikir dan ingin maju warga desa dapat tumbuh lebih cepat.
4. Untuk perkembangan ilmu dan teknologi. Perkembangan di bidang pengangkutan mendorong perkembangan pendidikan di bidang ilmu dan teknologi pengangkutan modern, sarana dan prasarana angkutan modern, dan hukum pengangkutan modern terutama perkereta apian, perkapalan, pesawat udara dan sumber daya manusianya.

Pengangkutan pada dasarnya mempunyai dua nilai kegunaan, yaitu:<sup>60</sup>

1. Kegunaan Tempat (*Place Utility*). Menimbulkan nilai dari suatu barang tertentu karena dapat dipindahkan itu, dari tempat di mana barang yang berlebihan kurang diperlukan di suatu tempat, di mana barang itu sangat dibutuhkan di tempat lain karena langka. Dalam arti perkataan lain, bahwa di daerah mana barang dihasilkan dalam jumlah yang berlebihan nilainya akan turun, dibandingkan jika di suatu tempat barang tersebut sangat sukar didapatnya. Tetapi dengan dipindahkan, dikirimkan barang tersebut atau

---

<sup>60</sup>Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang* (Jakarta: Rineka Cipta, 1995), hlm 1-2.

diangkut ke daerah lain maka harga kebutuhan dapat disamaratakan.

2. Kegunaan Waktu (*Time Utility*). Menimbulkan sebab karena barang- barang dapat diangkut atau dikirim dari satu tempat ke tempat lain atau dari *part or origin* diangkut ke tempat tertentu dimana benda atau barang sangat dibutuhkan menurut keadaan, waktu, dan kebutuhan. Jika kita tinjau hal tersebut di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pengangkut memegang peranan penting dalam mewujudkan ekonomi dan perdagangan sebagai sarana pokok penunjang yang menimbulkan eksternal ekonomi di sektor-sektor perdagangan industri dan pertanian.

Terdapat tiga jenis pengangkutan yaitu pengangkutan darat, pengangkutan perairan dan pengangkutan udara. Pada penulisan tesis ini hanya memfokuskan pada pengangkutan udara. Pengangkutan udara menurut Konversi Warsawa 1929 adalah meliputi jangka waktu selama bagasi atau kargo tersebut berada di dalam pengawasan pengangkut, baik di pelabuhan udara atau di dalam pesawat udara, atau di tempat lain dalam hal terjadinya pendaratan di luar pelabuhan udara.<sup>61</sup>

Angkutan udara menurut Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandara ke bandara yang lain atau beberapa bandara.<sup>62</sup>

Angkutan Udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan 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.<sup>63</sup>

Peristiwa pengangkutan pun tidak terlepas dari seperangkat peraturan yang mengaturnya yang dapat dikatakan sebagai hukum pengangkutan. Berbicara mengenai

---

<sup>61</sup>Pasal 18 ayat (3) Konversi Warsawa Tahun 1929.

<sup>62</sup>Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

<sup>63</sup>Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, *op. cit.*, pasal 1 ayat (13).

hukum pengangkutan maka tidak terlepas dari pengertian hukum pengangkutan itu sendiri.

Sution Usman Adji mengatakan hukum pengangkutan tidak lain adalah sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>64</sup>

Abdulkadir Muhammad memberikan definisi tentang hukum pengangkutan niaga yaitu keseluruhan aturan hukum yang mengatur tentang pengangkutan niaga.<sup>65</sup> Hasim Purba mendefinisikan hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan baik yang bersifat publik maupun yang bersifat perdata (*private*) yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan.<sup>66</sup> Dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa hukum pengangkutan udara adalah keseluruhan peraturan yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan udara.

## 2. Perjanjian Pengangkutan Menurut Hukum Udara

Salah satu pokok dalam bidang Hukum Udara Perdata adalah masalah Perjanjian Angkutan Udara; antara lain karena erat berhubungan dengan suatu masalah lain, yang sejak permulaan pertumbuhan Hukum Udara mendapatkan perhatian yang besar dari para ahli Hukum Udara, yaitu masalah tanggung jawab pengangkut udara.<sup>67</sup>

Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.<sup>68</sup> Suatu perjanjian pengangkutan pada dasarnya merupakan suatu perjanjian biasa, yang dengan sendirinya tunduk pada ketentuan-ketentuan

---

<sup>64</sup>Sution Usman Adji, *op. cit.*, hlm 38.

<sup>65</sup>Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 11.

<sup>66</sup>*Ibid.*, hlm 8.

<sup>67</sup>E. Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan* (Bandung: Mandar Maju, 2000), hlm 36.

<sup>68</sup>Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

yang berlaku untuk suatu perjanjian pada umumnya, yaitu tunduk pada ketentuan yang terdapat dalam Buku Ke III KUHPerdara tentang Perikatan, selama tidak ada pengaturan khusus tentang perjanjian pengangkutan dalam peraturan perundang-undangan di bidang angkutan.<sup>69</sup>

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persetujuan kehendak (konsensus). Kenyataannya hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan diantara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan undang-undang.

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu pengirim dan pengangkut sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan dimana para pihak tidak sama tinggi, yakni majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi daripada si buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan ini disebut kedudukan subordinasi (*gesubordineerd*), sedangkan kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau kedudukan koordinasi (*gecoördineerd*).<sup>70</sup> Mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan terdapat beberapa pendapat, yaitu:

1. Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah pelayanan berkala. Dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan itu, hubungan kerja antara pengirim dengan pengangkut tidak terus menerus, tetapi hanya kadang kala, kalau pengirim membutuhkan pengangkutan

---

<sup>69</sup>Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat* (Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti, 2009), hlm 13.

<sup>70</sup>HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 7.

untuk mengirim barang. Hubungan semacam ini disebut “pelayanan berkala” sebab pelayanan itu tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja, sebab pengirim membutuhkan pengangkutan. Perjanjian yang bersifat “pelayanan berkala” ini disinggung dalam pasal 1601 KUHPerdara.<sup>71</sup>

2. Perjanjian pengangkutan tidak bersifat pemborongan. Sifat hukum perjanjian pengangkutan bukan pelayanan berkala tapi pemborongan sebagaimana dimaksud pasal 1601 B KUH Perdata. Pendapat ini didasarkan atas ketentuan Pasal 1617 KUH Perdata (Pasal penutup dari bab VII A tentang pekerjaan pemborongan). Namun pada waktu pembentuk undang-undang menetapkan pasal-pasal ini tidak memikirkan adanya “perjanjian pengangkutan”. Ketentuan pasal 1608, 1647, dan 1648 tidak bisa diterapkan pada perjanjian pengangkutan. Kecuali sifat “pekerjaan” yang dilakukan oleh pemborong. Pembentuk undang-undang menghendaki pekerjaan yang dilakukan oleh pemborong itu “dapat diraba” (*tastbaar*) yaitu yang tadinya tidak ada menjadi ada. Sedangkan pekerjaan yang dilakukan oleh pengangkut adalah suatu jasa dan tidak menimbulkan barang baru. Dengan penjelasan ini maka dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan tidak bersifat pemborongan.<sup>72</sup>
3. Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah campuran. Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran karena mempunyai unsur pelayanan berkala (pasal 1601 KUHPerdara), unsur penyimpanan (*bewargeving*), dan unsur pemberian kuasa (*lastgeving*).<sup>73</sup>

Menurut E. Suherman, dalam arti yang sempit perjanjian angkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dengan pihak penumpang atau pihak pengirim barang untuk mengangkut penumpang atau barang dengan pesawat udara, dengan imbalan

---

<sup>71</sup>*Ibid.*

<sup>72</sup>*Ibid.*, hlm 8-9.

<sup>73</sup>*Ibid.*, hlm 9.

bayaran atau prestasi lain. Dalam arti yang lebih luas suatu perjanjian angkutan udara dapat merupakan sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan pesawat udara.<sup>74</sup>

R. Subekti mengatakan yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.<sup>75</sup>

Menurut Abdulkadir Muhammad, perjanjian pengangkutan udara adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>76</sup>

Menurut R. Soekardono, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang), berkeharusan untuk menunaikan pembayaran tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>77</sup>

Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.<sup>78</sup>

Suatu pembahasan tentang masalah perjanjian angkutan udara kurang bermanfaat jika tidak membahas hal-hal sebagai berikut:<sup>79</sup>

## 1. Bentuk dan Syarat-syarat Perjanjian Angkutan Udara

a. Pada perjanjian angkutan pada penerbangan teratur tidak dijumpai suatu perjanjian

---

<sup>74</sup>E. Suherman, *op. cit.*, hlm 48.

<sup>75</sup>R. Subekti, *Aneka Perjanjian* (Bandung: PT Citra Aditya, 1995), hlm 69.

<sup>76</sup>Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 20.

<sup>77</sup>R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Cetakan Kedua (Jakarta: Rajawali, 1986), hlm 8.

<sup>78</sup>Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, *op. cit.*, Pasal 1 angka 29.

<sup>79</sup>E. Suherman, *op. cit.*, hlm 48-56.



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.<sup>80</sup>

Bahwa dokumen angkutan hanya merupakan bukti adanya suatu perjanjian angkutan, lebih dipertegas dalam Pasal III Protokol The Hague tahun 1955 yang merubah Pasal 3 ayat 2 Konvensi Warsawa (tentang tiket penumpang) sehingga berbunyi, antara lain “*The passenger ticket shall constitute prima facie evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, none the less, be subject to the rules of this convention*”.

Ketentuan serupa kita jumpai pula dalam Pasal IV dan VI Protokol Hague tentang tiket bagasi dan surat muatan udara.

#### b. Syarat-syarat Perjanjian

Pada dokumen angkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara tercantum apa yang disebut “syarat-syarat perjanjian” (*conditions of contract*). Yang sebenarnya dimaksud adalah syarat-syarat pokok dari perjanjian atau persetujuan angkutan, misalnya bahwa perjanjian angkutan tunduk pada ketentuan-ketentuan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara atau Konvensi Warsawa, dan juga pada ketentuan- ketentuan yang tercantum dalam dokumen angkutan, tarif-tarif yang berlaku, syarat-syarat umum pengangkutan dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut. Dengan demikian, maka tidak semua ketentuan-ketentuan perjanjian angkutan tercantum dalam dokumen angkutan,

---

<sup>80</sup>Ordonansi Pengangkutan Udara Pasal 5 ayat (2), pasal 6 ayat (5) dan pasal 7 ayat (2). Cf. Konvensi Warsawa Pasal 3 ayat (2), Pasal 4 ayat (4) dan Pasal 5 ayat (2).

sehingga kalau misalnya seorang penumpang ingin mengetahui semua ketentuan-ketentuan dalam persetujuan angkutan, ia harus pertama-tama membaca apa yang dinamakan “*General Conditions of Carriage*” (yang menurut dokumen angkutan, bisa minta dilihat ditiap kantor dari suatu perusahaan penerbangan, tapi umumnya tidak ada), dan selanjutnya jadwal-jadwal penerbangan, tarif-tarif, dan ketentuan-ketentuan lain yang tidak tercantum dalam dokumen angkutan, tapi ada pada perusahaan-perusahaan penerbangan, misalnya ketentuan-ketentuan untuk *refund*.

Untuk melindungi para pemakai jasa angkutan udara, sebaiknya ketentuan-ketentuan dari persetujuan angkutan udara didaftar pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara oleh tiap-tiap perusahaan penerbangan. Selain dari pada itu patut pula dikemukakan bahwa teks dokumen angkutan dari sebagian perusahaan penerbangan dibuat dalam bahasa Inggris, sehingga patut dipertanyakan apakah dalam hal ini berlaku prinsip bahwa “setiap penumpang dianggap mengetahui bahasa Inggris”.

### 3. Dokumen Angkutan.

Ketentuan-ketentuan mengenai dokumen angkutan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dan Konvensi Warsawa adalah ketat, karena langsung dihubungkan dengan masalah tanggung jawab pengangkut.

Pada pengangkutan penumpang, misalnya antara lain ditetapkan bahwa kalau seorang pengangkut menerima seorang penumpang untuk diangkut tanpa memberikan tiket kepadanya, pengangkut tidak berhak mempergunakan ketentuan-ketentuan dalam Ordonansi (atau Konvensi Warsawa) yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya.

#### a. Tiket penumpang

Menurut Ordonansi suatu tiket penumpang harus berisi keterangan sebagai berikut, tempat dan tanggal pemberian; tempat pemberangkatan dan tempat tujuan; pendaratan di tempat-tempat di antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan; nama dan alamat dari

pengangkut atau pengangkut-pengangkut; dan pemberitahuan bahwa pengangkut itu tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur oleh Ordonansi atau Konvensi (Warsawa).<sup>81</sup>

Ketentuan-ketentuan serupa kita jumpai sampai dalam Konvensi Warsawa. Meskipun tidak ditetapkan dalam Ordonansi atau Konvensi Warsawa, dalam praktek semua tiket penumpang mencantumkan nama penumpang yang bersangkutan dan tidak dapat dialihkan pada orang lain (*“not transferable”*).

Persoalan yang timbul adalah apakah seseorang yang mempergunakan tiket dengan nama orang lain telah mengadakan perjanjian angkutan dengan pengangkut, demikian pula seseorang yang sama sekali tidak mempunyai tiket, mungkin karena ia “penumpang gelap” atau karena ia diizinkan naik pesawat oleh pegawai pengangkut udara, meskipun tanpa hak dan wewenang.

Ada pula kemungkinan bahwa seorang agen penjualan untuk mendapatkan tempat-tempat dalam pesawat pada rute-rute penerbangan yang laku, membukukan penumpang yang fiktif, dan kemudian menjual tiket dengan nama fiktif ini kepada penumpang sebenarnya.

#### b. Tiket Bagasi

Dalam praktek tiket penumpang dan tiket bagasi disebut dalam satu dokumen angkutan. Tidak ada ketentuan yang melarang hal ini, asal saja semua syarat, baik untuk tiket penumpang, maupun tiket bagasi dipenuhi.

Pasal 6 Ordonansi Pengangkutan Udara menetapkan bahwa tiket bagasi harus dibuat dalam rangkap dua dan harus memuat, tempat dan tanggal pemberian; tempat pemberangkatan dan tempat tujuan; nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut-pengangkut; nomor dari tiket penumpang; pemberitahuan bahwa bagasi akan diserahkan

---

<sup>81</sup>HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 95.

kepada pemegang tiket bagasi; jumlah dan beratnya barang-barang, harga yang diberitahukan oleh penumpang; pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam Ordonansi atau Konvensi Warsawa.

Dari ketentuan-ketentuan tersebut diatas, yang harus dicantumkan adalah nomor dari tiket penumpang, jumlah dan beratnya barang-barang dan pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam Ordonansi atau Konvensi Warsawa, dengan sanksi yang sama seperti kalau tidak memberikan tiket bagasi, yaitu bahwa pengangkut tidak berhak mempergunakan ketentuan-ketentuan yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya.

Untuk apa yang disebut “bagasi tangan” (“*unchecked baggage*”, “*unregistered luggage*” atau “*cabin baggage*”), yang oleh Ordonansi Pengangkutan Udara dikecualikan dari pengertian bagasi, tidak perlu diberikan tiket bagasi, meskipun biasanya diberi suatu label (yang nyaris tidak punya arti apa-apa). Lain halnya dengan suatu “*claimtag*” yaitu potongan dari label yang diikatkan pada bagasi tercatat, dan mempunyai nomor urut dan dipakai sebagai tanda identifikasi bagasi.

#### c. Surat Muatan Udara

Berbeda dengan ketentuan-ketentuan untuk tiket penumpang dan tiket bagasi, pasal 7 Ordonansi menimbulkan kesan seolah-olah pengangkut tidak diharuskan untuk memberikan suatu surat muatan udara, karena mengatakan bahwa “setiap pengangkut berhak untuk meminta pada pengirim barang untuk membuat dan/atau memberikan suatu surat yang dinamakan surat muatan udara”.

Sebaliknya pengirim barang berhak untuk meminta pada pengangkut untuk menerima surat tersebut. Suatu perbedaan lain ialah bahwa surat muatan udara harus ditandatangani.

Ada perbedaan pula pada tiket penumpang, bahwa ditetapkan dalam rangka beberapa surat muatan udara harus dibuat, yaitu dalam rangkap tiga, semuanya asli, yang pertama

untuk pengangkut, yang kedua untuk penerima dan yang ketiga untuk pengirim.

d. Beberapa bentuk Dokumen Angkutan Lain

Pada suatu perusahaan penerbangan yang digolongkan dalam “*general aviation*”. Misalnya “Izin menumpang pesawat” dan “Izin mengangkut barang”, yang fungsinya sama dengan tiket penumpang dan surat muatan udara. Teksnya hampir sama dengan dokumen angkutan biasa dan dipergunakan pada penerbangan-penerbangan charter dalam bidang usaha perminyakan.

### 3. Pihak-Pihak dalam Pengangkutan Udara

Subjek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan.<sup>82</sup>

Pihak-pihak dalam pengangkutan adalah para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka itu terdiri atas:<sup>83</sup>

- a. Pihak pengangkut;
- b. Pihak penumpang;
- c. Pihak pengirim dan;
- d. Pihak penerima.

Mengenai siapa saja yang menjadi pihak-pihak dalam pengangkutan ada beberapa pendapat yang dikemukakan para ahli antara lain; Wiwoho Soedjono menjelaskan bahwa di dalam pengangkutan terutama mengenai pengangkutan barang, maka perlu diperhatikan tiga

---

<sup>82</sup>Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Pengangkutan* (Bandung: Penerbit ITB, 1990), hlm 4.

<sup>83</sup>Abdul Kadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 59.

unsur yaitu: pihak pengirim barang; pihak penerima barang dan barangnya itu sendiri.<sup>84</sup>

Menurut HMN Purwosutjipto, pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim. Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Lawan dari pihak pengangkut adalah pengirim yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan, dimaksudkan juga ia memberikan muatan.<sup>85</sup>

Sementara itu Abdulkadir Muhammad menjelaskan, pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan niaga adalah mereka yang langsung terkait memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan niaga. Mereka adalah pertama pengangkut berkewajiban pokok menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas biaya angkutan. Kedua pengirim yang berkewajiban pokok membayar biaya angkutan dan berhak atas penyelenggaraan pengangkutan.<sup>86</sup>

Kemudian untuk melihat yang menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan harus dilihat antara perjanjian pengangkutan barang dan perjanjian pengangkutan penumpang. Dalam perjanjian pengangkutan barang para pihak terkait terdiri dari:<sup>87</sup>

- a. Pihak pengangkut (penyedia jasa angkutan), yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan;
- b. Pihak pengirim barang (pengguna jasa angkutan), yakni pihak yang berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah disepakati dan berhak untuk memperoleh pelayanan jasa angkutan atas barang-barang yang dikirimnya.

---

<sup>84</sup>Wiwoho Soedjiono, *Hukum Dagang Suatu Tinjauan Tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang dalam Hukum Pengangkutan di Laut bagi Indonesia* (Jakarta: Bina Aksara, 1982) hlm 34.

<sup>85</sup>HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 4.

<sup>86</sup>Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 45.

<sup>87</sup>Hasim Purba, *op. cit.*, hlm 12-13.

- c. Pihak penerima (pengguna jasa angkutan), yakni sama dengan pihak pengirim dalam hal pihak pengirim dan penerima adalah merupakan subjek yang berbeda. Namun adakalanya pihak pengirim barang juga adalah sebagai pihak yang menerima barang yang diangkut ditempat tujuan.

Sedangkan dalam hal perjanjian pengangkutan penumpang, maka pihak yang terkait adalah:<sup>88</sup>

- a. Pihak pengangkut (penyedia jasa angkutan) yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan.
- b. Pihak penumpang (pengguna jasa angkutan), yakni pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, atau perseorangan. Pihak penumpang selalu berstatus perseorangan, sedangkan pihak penerima kiriman dapat berstatus persorangan atau perusahaan. Pihak-pihak lainnya yang berkepentingan dengan pengangkutan selalu berstatus perusahaan badan hukum atau persekutuan bukan badan hukum.

Pihak-pihak yang telah diuraikan diatas merupakan pihak-pihak yang secara langsung terkait pada perjanjian pengangkutan. Di samping pihak yang terkait langsung, ada juga mereka yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan niaga karena bukan pihak, melainkan bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain, seperti ekspediter, agen perjalanan, pengusaha bongkar muat, pengusaha perdagangan, atau karena dia memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan niaga, seperti penerima.<sup>89</sup>

---

<sup>88</sup>*Ibid.*, hlm 13.

<sup>89</sup>Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 46.

#### 4. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Pengangkutan

Menurut H.M.N Purwosutjipto, kewajiban-kewajiban dari pihak pengangkut adalah sebagai berikut:<sup>90</sup>

1. Menyediakan alat pengangkut yang akan digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan.
2. Menjaga keselamatan orang (penumpang) dan/ atau barang yang diangkutnya. Dengan demikian maka sejak pengangkut menguasai orang (penumpang) dan/ atau barang yang akan diangkut, maka sejak saat itulah pihak pengangkut mulai bertanggung jawab (Pasal 1235 KUHPerdara).
3. Kewajiban yang disebutkan dalam Pasal 470 KUHD yang meliputi:
  - a. Mengusahakan pemeliharaan, perlengkapan atau pernak buahan alat pengangkutnya;
  - b. Mengusahakan kesanggupan alat pengangkut itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan;
  - c. Memperlakukan dengan baik dan melakukan penjagaan atas muatan yang diangkut.
4. Menyerahkan muatan ditempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan dalam perjanjian.

Pasal 140 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur tentang kewajiban pengangkut yaitu mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati, dimana perjanjian ini dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.

---

<sup>90</sup>HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 33-34.



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.<sup>91</sup>

Di samping kewajiban yang dibebankan kepada pengangkut oleh undang-undang, terdapat juga hak-hak yang diberikan kepada pengangkut. Hak-hak yang dimiliki oleh pihak pengangkut, antara lain:<sup>92</sup>

1. Pihak pengangkut berhak menerima biaya pengangkutan.
2. Pemberitahuan dari pengirim mengenai sifat, macam dan harga barang yang akan diangkut, yang disebutkan dalam Pasal 469, 470 ayat (2), 479 ayat (1) KUHD.
3. Penyerahan surat-surat yang diperlukan dalam rangka mengangkut barang yang diserahkan oleh pengirim kepada pengangkut berdasarkan Pasal 478 ayat (1) KUHD. Adapun yang menjadi kewajiban utama pihak penumpang dalam perjanjian pengangkutan adalah membayar biaya pengangkutan. Setelah membayar biaya pengangkutan kepada pihak pengangkut maka secara otomatis pihak penumpang berhak atas pelayanan pengangkutan dari pihak pengangkut.<sup>93</sup>

Adapun yang menjadi kewajiban utama pihak pengirim dalam perjanjian pengangkutan adalah membayar biaya pengangkutan (Pasal 491 KUHD), selain itu pihak pengirim berkewajiban untuk memberitahukan tentang sifat, macam, dan harga barang yang akan diangkut (Pasal 469, 470 ayat (2), 479 ayat (1) KUHD), menyerahkan surat-surat yang diperlukan untuk pengangkutan barang tersebut (Pasal 478 ayat (1) KUHD).<sup>94</sup>

---

<sup>91</sup><http://anakpermahimakassar.blogspot.com/2012/08/akibat-akibat-yang-timbul-dari.html> Akses 19 Agustus 2015

<sup>92</sup>HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm 34.

<sup>93</sup>*Ibid.*, hlm 60.

<sup>94</sup>*Ibid.*, hlm 34.

Sedangkan hak-hak yang dimiliki oleh pihak pengirim barang antara lain menerima barang dengan selamat di tempat yang dituju, menerima barang pada saat yang sesuai dengan yang ditunjuk oleh perjanjian pengangkutan, dan berhak atas pelayanan pengangkutan barangnya.<sup>95</sup>

## **B. Asas-asas Hukum Pengangkutan**

Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip<sup>96</sup> yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas dikesampingkan, maka runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya.<sup>97</sup> Mertokusumo memberikan ulasan asas hukum sebagai berikut:

“...bahwa asas hukum bukan merupakan hukum kongkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang kongkrit yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan kongkrit tersebut.”<sup>98</sup>

Sejalan dengan pendapat Mertokusumo tersebut, Rahardjo berpendapat bahwa asas hukum bukan merupakan peraturan hukum, namun tidak ada hukum yang bisa dipahami tanpa mengetahui asas-asas hukum yang ada di dalamnya, asas-asas hukum memberi makna etis kepada setiap peraturan-peraturan hukum serta tata hukum.<sup>99</sup> Selanjutnya dipaparkan bahwa asas hukum ia ibarat jantung peraturan hukum atas dasar dua alasan yaitu, pertama, asas hukum merupakan landasan yang paling luas bagi lahirnya suatu peraturan hukum. Ini berarti bahwa penerapan peraturan-peraturan hukum itu dapat dikembalikan kepada asas-asas

---

<sup>95</sup>*Ibid.*

<sup>96</sup>Menurut Wojowasito, kata “asas” ialah dasar atau alasan; sedangkan kata “prinsip” merupakan sinonimnya. Lihat S Wojowasito, *Kamus Bahasa Indonesia* (Bandung: Shinta Dharma, 1972), hlm 17 dan 227.

<sup>97</sup>Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002), hlm 25.

<sup>98</sup>Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Suatu Pengantar*, (Jakarta: Liberty, 1996), hlm 5-6.

<sup>99</sup>Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: Alumni, 1986), hlm. 87.

hukum. Kedua, karena asas hukum mengandung tuntunan etis, maka asas hukum diibaratkan sebagai jembatan antara peraturan-peraturan hukum dengan cita-cita sosial dan pandangan etis masyarakatnya.<sup>100</sup>

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum, yang terbagi ke dalam dua jenis, yaitu bersifat publik dan bersifat perdata,<sup>101</sup> asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah. Asas-asas yang bersifat publik biasanya terdapat di dalam penjelasan undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan, sedangkan asas-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>102</sup>

### **1. Asas-asas Hukum Pengangkutan Bersifat Publik**

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat publik, yaitu sebagai berikut:

- a. Asas manfaat yaitu, bahwa penerbangan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha dibidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dijiwai dan dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dengan semangat kekeluargaan;

---

<sup>100</sup> *Ibid.*, hlm 85.

<sup>101</sup> Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 17.

<sup>102</sup> *Ibid.*

- c. Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat; Asas keseimbangan yaitu, bahwa penerbangan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- d. Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas; Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi;
- e. Asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan; Asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa penerbangan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa.

Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

## **2. Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Perdata**

Dalam kegiatan pengangkutan terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang, hubungan hukum tersebut harus didasarkan pada asas-asas hukum. Asas-asas hukum pengangkutan bersifat perdata terdiri dari; sebagai berikut:

- 1) Asas konsensual yaitu, perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis,

sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung dengan dokumen pengangkutan;

- 2) Asas koordinatif yaitu, pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang. Pengangkut merupakan salah satu bentuk pemberian kuasa.
- 3) Asas campuran yaitu, pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni, pemberian kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
- 4) Asas pembuktian dengan dokumen yaitu, setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang, contohnya angkutan dalam kota.

### **C. Tinjauan Umum Perlindungan Konsumen**

Hukum perlindungan konsumen memberikan penjelasan yang lebih terhadap konsumen mengenai hal-hal yang harus diperhatikan oleh konsumen dalam melakukan hubungan hukum dengan pelaku usaha. Hubungan hukum yang tercipta antara konsumen dan pelaku usaha merupakan hubungan hukum yang memberikan keuntungan bagi kedua belah pihak.

Secara umum konsumen haruslah dapat mengetahui tentang definisi seorang konsumen, pelaku usaha, dan hak-hak yang dimiliki oleh konsumen dan pelaku usaha tersebut.

## 1. Definisi Hukum Perlindungan Konsumen

Kedudukan seorang konsumen tidak seimbang dengan pelaku usaha, hal ini dapat dilihat dari faktor ekonomi pelaku usaha yang lebih tinggi dibandingkan konsumen. Keadaan seperti ini tidak hanya terjadi di Indonesia melainkan di negara-negara maju dan berkembang lainnya. Hal ini telah menjadi permasalahan yang terus dipelajari agar ditemukan jalan yang terbaik dalam menyelesaikannya.

Hukum perlindungan konsumen inilah yang menjembatani permasalahan yang timbul tersebut.<sup>103</sup> Hukum perlindungan konsumen merupakan bagian dari hukum konsumen yang memuat asas-asas atau kaidah-kaidah yang bersifat mengatur dan juga mengandung sifat yang melindungi konsumen.<sup>104</sup>

Hukum konsumen dapat diartikan sebagai keseluruhan asas-asas dan kaidah-kaidah yang mengatur hubungan dan masalah penyediaan dan penggunaan produk (barang dan/atau jasa) antara penyedia dan penggunaannya dalam kehidupan bermasyarakat.<sup>105</sup> Sedangkan dalam hukum perlindungan konsumen sendiri adalah keseluruhan asas-asas dan kaidah-kaidah yang mengatur hubungan dan masalah penyediaan dan penggunaan produk (barang dan/atau jasa) konsumen antara penyedia dan penggunaannya dalam kehidupan bermasyarakat.<sup>106</sup>

Setelah mengetahui definisi hukum konsumen dan hukum perlindungan konsumen, maka dapat diketahui definisi hukum konsumen lebih luas bila dibandingkan dengan hukum

---

<sup>103</sup>Tim Penelitian di bawah Pimpinan Ibrahim Idham, *Laporan Akhir Penelitian Perlindungan Terhadap Konsumen Atas Kelalaian Produsen* (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, 1992), hlm 76.

<sup>104</sup>Az. Nasution (a), *Konsumen dan Konsumen; Tinjauan Sosial, Ekonomi dan Hukum Pada Perlindungan Konsumen Indonesia*, Cetakan Pertama (Jakarta: Pustaka Sinar, 1995), hlm 65.

<sup>105</sup>Az. Nasution (b), *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Cetakan Kedua (Jakarta: Diadit Media, 2002), hlm 22.

<sup>106</sup>*Ibid.*

perlindungan konsumen. Hukum perlindungan konsumen merupakan salah satu bagian dari hukum konsumen yang melindungi hak- hak konsumen.<sup>107</sup>

Dengan banyaknya peraturan perundang-undangan yang mengatur hukum konsumen maka dalam menerapkannya dalam kehidupan sehari-hari harus sejalan dengan hukum perlindungan konsumen yang telah ada. Oleh karena itu di dalam Pasal 64 UUPK disebutkan bahwa: "Segala ketentuan peraturan perundang- undangan yang bertujuan melindungi konsumen yang telah ada pada saat undang- undang ini diundangkan, dinyatakan tetap berlaku."

Pasal ini menjelaskan hubungan hukum yang harmonis antara hukum konsumen dengan hukum perlindungan konsumen. Peraturan perundang-undangan yang mengatur perlindungan konsumen tetap berlaku selama tidak bertentangan dan belum diatur dalam UUPK.

## **2. Asas dan Tujuan Hukum Perlindungan Konsumen**

UUPK memberikan perlindungan kepada konsumen bersama-sama dengan pelaku usaha berdasarkan atas asas-asas yang relevan dengan pembangunan nasional. Asas-asas ini telah diatur di dalam Pasal 2 UUPK. Adapun asas-asas tersebut dapat disebutkan sebagai berikut:<sup>108</sup>

### 1) Asas Manfaat

Asas ini mengamanatkan penyelenggaraan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan.

### 2) Asas Keadilan

Asas ini dimaksudkan untuk mewujudkan partisipasi masyarakat secara maksimal dan

---

<sup>107</sup>Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia* (Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana Indonesia/Grasindo, 2000), hlm 11.

<sup>108</sup>Badan Perlindungan Konsumen Nasional, *Perlindungan Konsumen Indonesia*, Cetakan Kedua, (Jakarta, 2005), hlm 5.

memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil

### 3) Asas Keseimbangan

Asas ini memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materil maupun spiritual.

### 4) Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen

Asas ini ditujukan agar konsumen terjamin dalam hal keamanan, keselamatan dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi.

### 5) Asas Kepastian Hukum

Asas ini dimaksudkan agar konsumen dan pelaku usaha mematuhi hukum yang ada, dapat memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen dan negara menjamin kepastian hukum atas hal tersebut.

UUPK telah menjamin hak-hak yang dimiliki oleh setiap konsumen maupun pelaku usaha, dan UUPK juga telah mengatur kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan oleh setiap konsumen maupun pelaku usaha. Dari hak-hak dan kewajiban tersebutlah terlihat pembentukan UUPK memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;
2. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari eksekusi negatif pemakaian barang dan/atau jasa;
3. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;
4. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;



5. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggungjawab dalam berusaha;
6. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

### **3. Pihak-Pihak Yang Terkait Dalam Hukum Perlindungan Konsumen**

Hukum konsumen menurut hukum positif di Indonesia, yaitu rangkaian peraturan perundang-undangan yang memuat asas dan kaidah yang berkaitan dengan hubungan dan masalah konsumen, yang berada di lingkungan hukum antara lain lingkungan hukum perdata, hukum pidana, hukum acara, hukum administrasi, dalam berbagai konvensi internasional dan lain-lain.<sup>109</sup>

#### **a. Konsumen**

UUPK di dalam Pasal 1 butir ke-2 memberikan definisi konsumen sebagai setiap orang pemakai barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain, dan tidak untuk diperdagangkan.

Berdasarkan definisi tersebut terdapat suatu pemahaman yang pada umumnya dianut dalam UUPK diseluruh dunia, bahwa konsumen haruslah seorang pemakai akhir dari suatu barang maupun jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik untuk kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Tetapi bila dilihat dari sisi yang lain dari UUPK tersebut, tidak diberikan suatu ketegasan mengenai suatu badan hukum atau suatu perusahaan yang menjadi pembeli atau pemakai akhir dapat dikategorikan sebagai konsumen.

---

<sup>109</sup> Az. Nasution (a), *op. cit.*, hlm 21.

Batasan-batasan mengenai definisi konsumen dapat digolongkan menjadi:

1. Konsumen dalam arti umum, adalah pemakai, pengguna, pemanfaat barang dan/atau jasa untuk tujuan tertentu;
2. Konsumen antara, pemakai, pengguna, pemanfaat barang dan/atau jasa utk membuat barang dan/atau jasa lain, atau untuk diperdagangkan;
3. Konsumen akhir, pemakai, pengguna, pemanfaat barang dan/atau jasa untuk diri sendiri, keluarga, rumah tangga dan tidak untuk diperdagangkan kembali.

Di Australia, definisi konsumen dibatasi hanya dalam batas nominal tertentu, yang diatur dalam *Consumer Welfare of Australia Trade Practice Act 1974/1977* article 4B ayat

(1) a. Dalam peraturan tersebut konsumen didefinisikan sebagai setiap orang yang mendapatkan barang tertentu dengan harga yang ditetapkan (setinggi-tingginya A\$15.000) atau, jika harganya melebihi maka barang dan/atau jasa tersebut hanya dipergunakan untuk keperluan pribadi, keluarga atau rumah tangga.

### **b. Pelaku Usaha**

Pasal 1 butir (3) UUPK memberikan penjelasan mengenai definisi pelaku usaha, yaitu “setiap orang atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah Republik Indonesia, baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”. Menurut penjelasan UUPK, pelaku usaha meliputi perusahaan, korporasi, badan usaha milik negara, koperasi, importir, pedagang distributor, dan sebagainya.

Definisi pelaku usaha menurut Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia dibagi menjadi:

1. Investor adalah penyedia dana untuk digunakan oleh pelaku usaha atau konsumen;
2. Produsen adalah pembuat barang dan/atau atau jasa;

3. Distributor adalah pelaku usaha pengedar dan/atau penjual barang dan/atau jasa.

### c. Pemerintah

Pemerintah merupakan pihak yang terkait dan memiliki peranan yang penting dalam upaya penegakan perlindungan konsumen. Dalam rangka hal tersebut, pemerintah bertugas menyelenggarakan perlindungan konsumen dan melaksanakan pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan perlindungan konsumen guna menjamin diperolehnya hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha serta dapat membentuk peraturan perundang-undangan yang terkait dalam usahanya untuk melindungi kepentingan konsumen.

Adanya keterlibatan pemerintah dalam pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen berdasarkan ketentuan Pasal 29 UUPK, didasarkan pada kepentingan yang diamanatkan oleh pembukaan UUD 1945 bahwa kehadiran negara antara lain untuk mensejahterakan rakyat.<sup>110</sup> Adanya tanggung jawab pemerintah dalam hal pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen tidak lain dimaksudkan untuk memberdayakan konsumen memperoleh haknya.<sup>111</sup>

Berkenaan dengan hal pengawasan, dalam Pasal 30 UUPK pemerintah diserahkan tugas melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan perundang-undangannya. Dihubungkan dengan penjelasan Pasal 30 ayat (3) UUPK yang menentukan bahwa pengawasan dilakukan dengan cara penelitian, pengujian, dan/atau survey, terhadap aspek yang meliputi pemuatan informasi tentang risiko penggunaan barang, pemasangan label, pengiklanan dan lain-lain.<sup>112</sup>

Wewenang pemerintah dalam hal pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen adalah bentuk upaya untuk terciptanya iklim usaha dan hubungan yang sehat antara

---

<sup>110</sup>Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Edisi Pertama (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007), hlm 180.

<sup>111</sup>*Ibid.*, hlm 181.

<sup>112</sup>*Ibid.*, hlm 187.

konsumen dan pelaku usaha, berkembangnya lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat dan meningkatnya kualitas sumber daya manusia dan penelitian serta pengembangan perlindungan konsumen. Dalam berbagai hubungan hukum yang terjadi, pemerintah memiliki peran sebagai pemegang kekuasaan publik yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kekuasaan publik yang dijalankan oleh alat-alat negara berdasarkan hukum yang berlaku tidak lain dimaksudkan untuk menyasikan hubungan-hubungan hukum dan/atau masalah di antara pengusaha atau pelaku dan konsumen.

#### **d. Penyelesaian Sengketa Konsumen**

Selain hak-hak yang telah disebutkan sebelumnya yang dimiliki konsumen masih terdapat hak lain yang diberikan secara khusus. Hak khusus tersebut adalah hak untuk melakukan gugatan kepada pelaku usaha yang telah merugikan konsumen. Di dalam Pasal 23 UUPK telah diatur hak konsumen untuk mengajukan gugatan melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) atau badan peradilan di tempat kedudukan konsumen dalam hal pelaku usaha tidak memberikan tanggapan dan/atau tidak memenuhi ganti rugi atas tuntutan konsumen.<sup>113</sup>

Konsumen dalam melakukan gugatan diberikan pilihan penyelesaian sengketa, antara lain melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen dan melalui Pengadilan Negeri tempat kedudukan konsumen. Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen adalah badan yang bertugas menangani dan menyelesaikan sengketa antara pelaku usaha dan konsumen.<sup>114</sup> Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen berada pada daerah tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan.<sup>115</sup> Putusan BPSK paling lambat dikeluarkan selama 21 hari setelah gugatan diterima BPSK.<sup>116</sup> Putusan BPSK bersifat final dan mengikat, tetapi terdapat

---

<sup>113</sup>UUPK, Pasal 17.

<sup>114</sup>*Ibid.*, Pasal 1 angka 11.

<sup>115</sup>*Ibid.*, Pasal 49 ayat 1.

<sup>116</sup>*Ibid.*, Pasal 55.

pengecualian atas hal tersebut dalam Pasal 56 ayat 2 UUPK yang menyatakan bahwa:<sup>117</sup>  
”para pihak dapat mengajukan keberatan kepada Pengadilan Negeri paling lambat 14 hari kerja setelah pemberitahuan putusan tersebut.” Apabila para pihak masih belum dapat menerima putusan Pengadilan Negeri, para pihak dapat mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung paling lambat 14 hari sejak putusan Pengadilan Negeri dibacakan.<sup>118</sup>

Dari penjelasan diatas maka dapat dilihat bahwa Penyelesaian Sengketa Konsumen melalui peradilan umum merupakan proses yang tidak lebih mudah dan lebih cepat bila dibandingkan melalui BPSK. Melalui peradilan umum tidak terdapat ketentuan yang mengatur batas waktu yang harus ditempuh untuk peradilan umum memutus perkara penyelesaian sengketa konsumen. Proses yang ditempuh dalam peradilan umum dalam menyelesaikan perkara sengketa konsumen yang merupakan perkara khusus disamakan dengan perkara perdata atau pidana umum lainnya sehingga proses penyelesaian sengketa konsumen menjadi lebih lama dibandingkan melalui BPSK karena melalui BPSK ada ketentuan waktu yang membatasi majelis hakim dalam memutus perkara.<sup>119</sup>

Dalam hal putusan penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan negeri tidak dikehendaki oleh para pihak maka dapatlah para pihak mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi daerah tersebut. Selanjutnya apabila para pihak masih belum menerima maka dapatlah putusan pengadilan tinggi tersebut dimintakan pertimbangan melalui kasasi di Mahkamah Agung. Proses penyelesaian sengketa konsumen melalui peradilan umum tidak ada perbedaan dengan perkara perdata ataupun pidana yang diselesaikan melalui peradilan umum ini.<sup>120</sup>

---

<sup>117</sup>*Ibid.*, Pasal 56.

<sup>118</sup>*Ibid.*, Pasal 58 ayat 2.

<sup>119</sup>*Ibid.*, Pasal 55.

<sup>120</sup>*Ibid.*, Pasal 48.

**BAB III**

**TANGGUNG JAWAB MASKAPAI TERHADAP KETERLAMBATAN  
PENERBANGAN DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG PENERBANGAN  
DAN PERLINDUNGAN KONSUMEN**

**A. Tanggung Jawab Pengangkut Atas Keterlambatan Penerbangan**

**1. Perspektif UUP**

Konsep teori pengangkutan adalah gambaran proses pengangkutan yang direkonstruksi dari ketentuan undang-undang dan/atau perbuatan pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Gambaran proses pengangkutan dimulai sejak terjadinya perjanjian pengangkutan antara pihak-pihak, kemudian pemenuhan kewajiban dan hak sesuai dengan syarat-syarat umum pengangkutan yang meliputi pembayaran biaya pengangkutan, dan tanggung jawab pengangkut sampai berakhirnya perjanjian pengangkutan. Gambaran pengangkutan ini dimulai dari tempat pemberangkatan dan berakhir di tempat tujuan yang telah ditentukan dalam undang-undang dan/atau perjanjian pengangkutan.

Apabila di inventarisasi, ketentuan pasal-pasal undang-undang Pengangkutan yang menggambarkan proses pengangkutan yang dapat direkonstruksi adalah ketentuan pasal-pasal sebagai berikut:<sup>121</sup>

- a. Cara terjadi perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang atau pengirim barang;  
Saat pembayaran biaya pengangkutan, diikuti penerbitan dokumen;  
Tempat dimulai pengangkutan dan berakhir pengangkutan;
- b. Tanggung jawab pengangkut dalam hal ini terjadi kecelakaan/musibah;
- c. Ganti kerugian dan cara penyelesaian;

---

<sup>121</sup> Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 39.

d. Cara berakhir pengangkutan dan perjanjian pengangkutan;

Secara Umum setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ketempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan.<sup>122</sup> Ketidaksesuaian waktu itu lah atau yang sering disebut keterlambatan yang kerap kali menjadi suatu permasalahan dalam dunia penerbangan.

Secara harfiah keterlambatan berarti tidak tepat atau tidak sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan, atau dapat juga diartikan kemunduran jadwal. Dikaitkan dengan kegiatan penerbangan, maka dapat dikemukakan bahwa keterlambatan penerbangan (*delay*) adalah suatu keadaan dimana penerbangan tidak sesuai dengan waktu keberangkatan pesawat dari Bandar udara menuju Bandar udara tujuan. Keterlambatan penerbangan tentunya akan menimbulkan konsekuensi bagi penumpang antara lain: akan terlambat tiba di tempat tujuan, harus menunggu hingga diberangkatkan. Berdasarkan Pasal 1 angka 30 UUP mendefinisikan keterlambatan sebagai berikut “Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.”

Dengan 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. Artinya penumpang dapat menggugat perusahaan penerbangan, terutama jika mengacu pada ketentuan pada UUP sebagaimana diuraikan berikut ini::

---

<sup>122</sup>*Ibid.*, hlm 15.

1. Pasal 140 ayat (1) UUP, yang mengatur bahwa “badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan.
2. Pasal 146 UUP, yang mengatur bahwa "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**.
3. Pasal 147 UUP, yang mengatur sebagai berikut:
  - 1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.
  - 2) 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.
4. Pasal 149 UUP yang mengatur bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai batas waktu keterlambatan angkutan udara diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (“**Permenhub 25/2008**”) mengatur sebagai berikut:

### 1. Pasal 36 huruf d dan huruf e

“Pengangkut berkewajiban menaati ketentuan wajib angkut sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dalam hal terjadi keterlambatan karena kesalahan pengangkut berkewajiban memberikan kompensasi kepada calon penumpang dalam bentuk sebagai berikut;

- a. Keterlambatan lebih dari 30 menit sampai dengan sampai dengan 90 menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman dan makanan ringan;
- b. Keterlambatan lebih dari 90 menit sampai dengan 180 menit, perusahaan angkutan udara berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan makan siang atau malam dan memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya apabila diminta oleh penumpang;
- c. Keterlambatan lebih dari 180 menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan



- hari berikutnya.
- d. apabila terjadi pembatalan penerbangan, maka perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya;
  - e. apabila dalam hal keterlambatan sebagaimana tercantum dalam huruf b dan c, serta pembatalan sebagaimana tercantum dalam huruf d, penumpang tidak mau terbang/menolak diterbangkan, maka perusahaan angkutan udara niaga berjadwal harus mengembalikan harga tiket yang telah dibayarkan kepada perusahaan.”

Peraturan Menteri tersebut mengatur tentang keterlambatan pesawat dengan detail dan memberikan kewajiban kepada maskapai untuk memberikan pelayanan tambahan terhadap penumpang atas keterlambatan tersebut. Selanjutnya regulasi di bidang pengangkutan udara ditambah dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (“**Permenhub 77/2011**”) yang mengatur secara khusus tentang bentuk tanggung jawab pengangkut yakni:

1. *Pasal 2 Permenhub 77/2011* yang menentukan bahwa Pengangkut Angkutan Udara bertanggung jawab atas kerugian terhadap:
  - 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.
  
2. *Pasal 9 Permenhub 77/2011*, mengatur lebih lanjut dengan memperluas definisi keterlambatan angkutan udara yang mana mencakup:
  - a. keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
  - b. tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat (*denied boarding passenger*); dan

- c. pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).
3. *Pasal 9 Permenhub 77/2011*, menentukan jumlah ganti kerugian untuk penumpang atas keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a ditetapkan sebagai berikut:
- a. keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp 300.000.000,- (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 (*re-routing*) dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara;
  - c. Dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.
4. *Pasal 12 Permenhub 77/2011*, mengatur tentang pembatalan penerbangan sebagai berikut:
- 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. Pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) apabila badan usaha angkutan udara niaga berjadwal melakukan perubahan jadwal penerbangan (**retiming** atau **rescheduling**).

Dalam hukum pengangkut terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut:<sup>123</sup>

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

---

<sup>123</sup>K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 146.

*principle*);

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

Berikut dipaparkan mengenai ketiga prinsip pertanggungjawaban pengangkut tersebut di atas. Pertama, prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault* atau *liability based on fault principle*), Dalam ajaran ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan di dasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Dalam hukum positif Indonesia, prinsip ini dapat menggunakan Pasal 1365 BW, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum (*onrecht matigedaad*). Menurut konsepsi 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.

Makna dari “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. Penetapan ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara ini memberi kebebasan kepada penggugat atau pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa kerugian itu timbul akibat perbuatan melanggar hukum dari tergugat. Sedangkan aturan khusus mengenai tanggung jawab pengangkut berdasarkan prinsip kesalahan biasanya ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

Prinsip yang kedua, yaitu prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*), 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. Prinsip inilah yang dianut dalam UUP

sebagaimana tercermin dalam Pasal 146 UUP. Jadi dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.

Dalam KUH Dagang, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah dapat ditemukan dalam Pasal 468 yang menyatakan:

“Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila Ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.”

Prinsip yang ketiga, prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). 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 bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak.<sup>124</sup>

---

<sup>124</sup>Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 41.

Berdasarkan pengaturan Pasal 140, 146, dan 147 UUP bahwa pengangkut berkewajiban terhadap kerugian yang timbul akibat tidak terangkutnya penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh **faktor cuaca dan teknis operasional**. Dari pengecualian tersebut dapat kita tarik kesimpulan bahwa dalam UUP khususnya tanggung jawab pengangkut terhadap keterlambatan penerbangan menganut prinsip tanggung jawab karena praduga (*rebuttable presumption of liability principle*). Karena dalam hal keterlambatan penerbangan, pengangkut dianggap selalu bersalah kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Pengangkut dapat bebas dari sanksi dan/atau ganti kerugian terhadap keterlambatan jika pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan penerbangan tersebut merupakan akibat dari faktor cuaca dan teknis operasional. Jadi dalam hal ini pengangkut lah yang mempunyai kewajiban untuk membuktikan bahwa ia tidak bersalah.

Menurut hemat bentuk tanggung jawab pengangkut atas terjadinya keterlambatan penerbangan pesawat sebenarnya telah diakomodir dalam UUP dan peraturan pelaksanaannya khususnya Permenhub 77/2011. Permenhub 77/2011 mengatur secara khusus mengenai tanggung jawab pengangkut angkutan udara. Pasal 4 jo Pasal 12 Permenhub 77/2011 telah mengatur lebih jelas dan rinci mengenai sanksi-sanksi bagi Pengangkut/maskapai apabila bila terjadi keterlambatan penerbangan. Namun ketika penumpang tidak puas dengan sanksi atau besaran ganti kerugian yang telah diberikan, maka tidak menutup kemungkinan jika Penumpang melakukan gugatan ke Pengadilan Negeri dengan dasar perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara.

## **2. Perspektif UUPK**

Pasal 1 butir ke-2 UUPK memberikan definisi konsumen sebagai setiap orang pemakai

barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain, dan tidak untuk diperdagangkan.

Berdasarkan definisi tersebut terdapat suatu pemahaman yang pada umumnya dianut dalam UUPK diseluruh dunia, bahwa konsumen haruslah seorang pemakai akhir dari suatu barang maupun jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik untuk kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

Di dalam kepustakaan ekonomi dikenal konsumen akhir dan konsumen antara. Konsumen akhir adalah pengguna atau pemanfaat akhir dari suatu produk, sedangkan konsumen antara adalah konsumen yang menggunakan suatu produk sebagai bagian dari proses produksi suatu produk lainnya. Pengertian konsumen dalam UUPK adalah konsumen akhir.<sup>125</sup> Hal lain yang perlu dikemukakan dalam pengertian konsumen ini adalah syarat untuk tidak diperdagangkan yang menunjukkan sebagai konsumen akhir (*end consumer*) dan sekaligus membedakan dengan konsumen antara (*derived/intermediate consumer*).<sup>126</sup>

Lebih lanjut lagi berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (“**Permenhub No.49/2012**”) “Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki pas masuk pesawat (*boarding pass*).

Berdasarkan definisi-definisi tersebut diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa penumpang adalah orang pemakai jasa yang tersedia dalam masyarakat yang sifatnya adalah sebagai konsumen akhir dan bukan untuk diperdagangkan kembali. Maka jelaslah bahwa penumpang pewart udara termasuk dalam definisi Konsumen berdasarkan UUPK. Dengan demikian penumpang dalam hal ini memperoleh hak sebagai konsumen berdasarkan Pasal 6 UUPK sebagai berikut:

---

<sup>125</sup> Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cetakan Pertama (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2009), hlm 4.

<sup>126</sup> *Ibid.*, hlm 13.

- 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;
- g. 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.

Berdasarkan paparan Pasal 6 UUPK, maka kewajiban yang melakat pada Pelaku Usaha adalah memberikan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya. Artinya jika terjadi keterlambatan pesawat, maka tanggung jawab Pelaku Usaha adalah memberikan Kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas tiket yang telah dibeli oleh konsumen.

UUPK memberikan perlindungan kepada konsumen secara normatif dengan memberikan hak dan kewajiban baik pelaku usaha maupun konsumen, serta tanggung jawab pelaku usaha berdasarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Pasal 19 UUPK, yang mengatur bahwa:

- a. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
  - b. 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.
  - c. Pemberian gantirugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.
  - d. Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.
  - e. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.
2. Pasal 23 UUPK, yang mengatur mengenai penyelesaian sengketa sebagai berikut:

“Pelaku usaha 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 atau mengajukan ke badan peradilan di tempat kedudukan konsumen.”

3. Pasal 28 UUPK, yang mengatur mengenai beban pembuktian sebagai berikut:

Pembuktian terhadap ada tidaknya unsur kesalahan dalam gugatan ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19, Pasal 22, dan Pasal 23 merupakan beban dan tanggungjawab pelaku usaha.

Berdasarkan uraian Pasal 23 UUPK tersebut diatas, diketahui bahwa lembaga yang dapat menyelesaikan sengketa konsumen adalah Badan Perlindungan Konsumen (“BPSK”) atau Pengadilan Negeri. Selanjutnya didalam UUPK tidak diatur lebih lanjut tentang penyelesaian sengketa konsumen, namun sengketa konsumen diatur dalam Pasal 1 angka 8 Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 350/MPP/Kep/12/2001 tentang Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Badan Penyelesaian Sengketa (“**Kepmenperin No. 350/MPP/Kep/12/2001**”) adalah sengketa antara pelaku usaha dengan konsumen yang menuntut ganti kerugian atas kerusakan, pencemaran dan/atau yang menderita kerugian



akibat mengkonsumsi barang dan/atau memnfaatkan jasa. Dengan demikian dalam hal terjadi sengketa antara Pelaku Usaha atau yang dalam hal ini adalah maskapai/pengangkut dengan konsumen atau yang dalam hal ini adalah penumpang adalah dapat dikategorikan sebagai sengketa konsumen.

Menurut Hemat Penulis, UUPK hanya memberikan perlindungan secara normatif terhadap penumpang/atau konsumen yang ditegaskan dalam Pasal 6 point h jo Pasal 19 a UUPK yang mengatur mengenai hak sebagai konsumen untuk mendapatkan ganti kerugian karena tidak sesuai dengan perjanjian pengangkutan dan kewajiban dari Pelaku Usaha/Pengangkut memberi ganti kerugian kepada konsumen/penumpang akibat kerugian akibat dari jasa diperdagangkan oleh pelaku usaha/pengangkut.

Terhadap penyelesaian sengketa konsumen UUK telah mengatur berdasarkan Pasal 23 UUPK yang menyatakan bahwa pelaku usaha 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 atau mengajukan ke badan peradilan di tempat kedudukan konsumen. Dengan demikian penyelesaian sengketa konsumen atau penumpang dalam hal terjadi kerugian karena keterlambatan penerbangan dapat mengajukan gugatan ganti kerugian dengan jalur Non-Litigasi melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (“BPSK”) atau dengan jalur Litigasi Melalui Gugatan ke Pengadilan.

## **B. Penyelesaian Hukum terhadap Keterlambatan Penerbangan**

### **1. Posisi Kasus**

Pada sub bab ini penulis akan memaparkan mengenai bagaimana kronologis kasus yang akan penulis angkat sebagai pembahasan mengenai perjanjian baku dalam penulisan makalah ini. Kronologis kasus tersebut sebagai berikut:

- a. Penggugat yakni Hastadjo Boedi Wibowo mengajukan gugatan PMH terhadap tergugat PT Indonesia Airasia ke pengadilan Tangerang.
- b. Nomor Perkara 305/Pdt.ZG/2009/PN.TNG
- c. Perkara tersebut diputus oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tangerang pada tanggal 04 Februari 2010 dimenangkan oleh pihak Hastardjo B.W selaku penggugat.
- d. Pihak PT Indonesia Airasia mengajukan Banding ke Pengadilan timggi Banten dengan Nomor Perkara 54/Pdt/2010/PT.BTN, tanggal 18 Oktober 2010.
- e. Pada tingkat PT putusannya menguatkan putusan PN yang berarti tetap memenangkan Pihak penggugat (Hastardjo B.W)
- f. Pihak PT AIR ASIA mengajukan kasasi namun dalam putusan MA tetap menguatkan putusan-putusan sebelumnya. Yang berarti PT Indonesia Airasia terbukti bersalah secara mutlak.

Demikian secara garis besar kronologis kasus tersebut dimana dalam kronologis kasus tersebut dapat kita lihat karena kecewanya Hastadjo B.W selaku konsumen yang merasa dirugikan dengan adanya keterlambatan penerbangan yang dilakukan oleh PT Indonesia Airasia. Kemudian Hastadjo B.W melanjutkan (menggugat) hal tersebut ke Pengadilan Negeri Tangerang dimana dalam salah satu posita gugatannya yaitu:

1. Tergugat tidak melaksanakan kewajibannya;
  - a. Tergugat selaku perusahaan angkutan udara telah tidak melaksanakan kewajiban hukumnya dengan baik yaitu dengan tidak melaksanakan jadwal penerbangan yang telah ditentukannya sendiri dan telah dipublikasikan ke calon penumpang;
  - b. Sudah sepatutnya apabila Tergugat telah mencantumkan jadwal penerbangan pesawat pada pukul 06.00 WIB maka Tergugat sudah harus memastikan ketersediaan pesawat. Bahwa walaupun (*quad non*) tindakan Tergugat membatalkan penerbangan dapat ditoleransi, namun Tergugat masih memiliki waktu 16 jam untuk menyediakan pesawat

pengganti tujuan Jakarta-Yogyakarta dengan jadwal penerbangan Pukul 06.00 WIB;

- c. Upaya untuk mencari dan menyediakan pesawat pengganti tidak dilakukan oleh Tergugat dan hal ini membuktikan bahwa Tergugat tidak melaksanakan kewajiban hukumnya;
2. Tergugat telah melanggar hak subjektif Penggugat sebagai calon penumpang;
  - a. Bahwa tindakan Tergugat yang melakukan pembatalan penerbangan secara sepihak telah melanggar hak subjektif Penggugat yang diberikan oleh Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan), yang mewajibkan perusahaan angkutan udara niaga mengangkut penumpang, setelah disepakati perjanjian pengangkutan (tiket penerbangan);
  - b. Sebagai calon penumpang Penggugat berhak atas pelayanan yang layak apabila terjadi pembatalan jadwal penerbangan secara sepihak Tergugat wajib mengupayakan untuk mengganti penerbangan Penggugat dengan penerbangan lain atau mengalihkan angkutan ke perusahaan angkutan udara lainnya pada hari dan waktu yang sama, namun hal ini tidak dilakukan oleh Tergugat;

Selanjutnya dalam petitumnya salah satu poin yang ia mohonkan pada pihak pengadilan Negeri Jakarta Pusat adalah:

3. Tergugat telah melanggar ketentuan dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (“**PP No.40 Tahun 1995**”);
  - a. Tergugat tidak memenuhi kewajiban selaku perusahaan angkutan udara dengan memberikan pelayanan yang layak kepada Penggugat selaku pengguna jasa angkutan udara sebagaimana dimaksud di dalam Pasal 41 ayat (2) Peraturan Pemerintah yang menyatakan:

“Dalam hal terjadi keterlambatan demi penundaan dalam pengangkutan karena kesalahan pengangkut, perusahaan angkutan wajib memberikan pelayanan yang layak kepada penumpang atau memberikan ganti rugi atas kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang atau pemilik barang;”

Pada poin inilah penulis akan lebih memfokuskan pembahasan dimana penerapan Prinsip tanggung jawab pengangkut dalam kasus yang digugat oleh Hastardjo B.W kepada Pihak PT Indonesia Airasia. Pada sub bab selanjutnya penulis akan memaparkan bagaimana pertimbangan majelis hakim Pengadilan Negeri Tangerang atas gugatan tersebut dalam putusannya dan dilanjutkan dengan pembahasan mengenai pertanggung jawaban pengangkut berdasarkan UUP dan UUPK serta peraturan pelaksanaannya.

Karena pada dasarnya tindakan Tergugat yang melakukan pembatalan penerbangan secara sepihak telah melanggar hak subjektif Penggugat yang diberikan oleh UUP yang mewajibkan perusahaan angkutan udara niaga mengangkut penumpang, setelah disepakati perjanjian pengangkutan (tiket penerbangan);

## **2. Pertimbangan Hukum Hakim**

Pertimbangan hukum hakim menyatakan bahwa Pengadilan Negeri tidak salah menerapkan hukum, oleh karena tidak ada ketentuan hukum yang melarang Pengadilan Tinggi mengambil pertimbangan putusan Pengadilan Negeri yang dinilai sudah benar dan tepat dipertimbangkan sehingga dijadikan pertimbangan putusan Pengadilan Tinggi sendiri. Demikian pula berdasarkan alat-alat bukti yang diajukan di dalam persidangan sesuai ketentuan hukum yang berlaku ternyata Penggugat berhasil membuktikan perbuatan Tergugat yang tidak jadi mengangkut Penggugat menuju Yogyakarta menggunakan pesawat No. Penerbangan QZ7340 milik Tergugat dan tidak ada keadaan memaksa (*force majeure*) yang terjadi pada peristiwa saat itu merupakan perbuatan melawan hukum yang dilakukan Tergugat, lagi pula hal ini pada hakekatnya mengenai penilaian hasil pembuktian yang bersifat penghargaan tentang suatu kenyataan. Hal mana tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan dalam tingkat kasasi, karena pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan dengan adanya kesalahan penerapan hukum, adanya pelanggaran hukum yang berlaku,

adanya kelalaian dalam memenuhi syarat-syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang mengancam kelalaian itu dengan batalnya putusan yang bersangkutan atau pengadilan tidak berwenang atau melampaui batas wewenangnya sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 30 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009.

Berdasarkan pertimbangan di atas, lagi pula ternyata bahwa putusan *judex facti* dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi PT Indonesia Airasia tersebut harus ditolak. Oleh karena permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi ditolak, maka Pemohon Kasasi dihukum untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini.

Menurut Penulis, penerapan pertanggung jawaban pengangkut dalam kasus tersebut diatas telah sesuai, karena majelis hakim Pengadilan Negeri Tangerang yang dalam amar putusannya menyatakan Penggugat telah melakukan **perbuatan melawan hukum**. Pengangkut telah terbukti melanggar Pasal 141 ayat (1) UUP dengan tidak mengangkut penumpang sesuai dengan perjanjian pengangkutan (tiket). Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang kecuali PT Indonesia AirAsia bisa membuktikan bahwa keterlambatan disebabkan karena faktor cuaca dan teknis operasional sebagaimana diatur dalam Pasal 146 jo 147 ayat (1) UUPK. Sedangkan dalam kasus tersebut PT Indonesia AirAsia tidak dapat membuktikan bahwa penyebab keterlambatan tersebut adalah dikarenakan faktor cuaca maupun teknis operasional sebagaimana dinyatakan dalam penjelasan pasal 146 tersebut yang dimaksud dengan “**faktor cuaca**” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan. Kemudian yang dimaksud dengan “**teknis operasional**” antara

lain:

- 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*).

Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:

- 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.

Tergugat dalam eksepihnya mentakan bahwa alasan keterlambatan adalah semata-mata karena adanya kerusakan pesawat, dimana kerusakan tersebut terjadi diluar kendali dan keinginan dari Tergugat (*overmact/force majeure*). Hal yang menarik dalam putusan diatas adalah bahwa Majelis Hakim menggunakan UUPK dalam pertimbangan hukumnya. Hal tersebut terjadi karena dalam petitum gugatan terdapat petitum mengenai pembatalan klausula baku yang diajukan oleh Penggugat. Bahwa Pihak PT Indonesia Airasia telah mencantumkan klausula baku pengalihan tanggung jawab dalam tiket pesawat yang dikeluarkan oleh PT Indonesia AirAsia sebagai berikut

“(a) Indonesia AirAsia akan mengangkut penumpang dan bagasinya sesuai dengan tanggal dan waktu penerbangan yang telah dipesan oleh penumpang tetapi tidak

menjamin ketepatan sepenuhnya. Indonesia AirAsia dapat melakukan perubahan tanpa pemberitahuan sebelumnya; (b) Apabila terjadi keadaan di luar kemampuan yang menyebabkan terjadinya penundaan ataupun pembatalan penerbangan Indonesia AirAsia akan berusaha memindahkan penumpang ke penerbangan lainnya dan biaya-biaya tambahan yang timbul menjadi tanggungjawab penumpang sepenuhnya; (c) Setiap tarif, jadwal dan rute penerbangan adalah yang berlaku pada saat diumumkan, Indonesia AirAsia berhak untuk melakukan perubahan syarat-syarat dan ketentuan umum, tarif dan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan sebelumnya.”

Berdasarkan petitum tersebut Majelis Hakim menggunakan Pasal 18 ayat (3) UUPK

Pengaturan mengenai pembatalan klausula baku hanya dicantumkan pada Pasal 18 ayat (3)

UUPK. Pasal 18 UUPK mengatur sebagai berikut:

- “1) Pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila: a. menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha;
- a. menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen;
  - b. menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan/atau jasa yang dibeli oleh konsumen;
  - c. menyatakan pemberian kuasa dari konsumen kepada pelaku usaha baik secara langsung maupun tidak langsung untuk melakukan segala tindakan sepihak yang berkaitan dengan barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran;
  - d. mengatur perihal pembuktian atas hilangnya kegunaan barang atau pemanfaatan jasa yang dibeli oleh konsumen;
  - e. memberi hak kepada pelaku usaha untuk mengurangi manfaat jasa atau mengurangi harta kekayaan konsumen yang menjadi obyek jual beli jasa;
  - f. menyatakan tunduknya konsumen kepada peraturan yang berupa aturan baru, tambahan, lanjutan dan/atau pengubahan lanjutan yang dibuat sepihak oleh pelaku usaha dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang belinya;
  - g. menyatakan bahwa konsumen memberi kuasa kepada pelaku usaha untuk pembebanan hak tanggungan, hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran.
- 2) Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausula baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas, atau yang pengungkapannya sulit dimengerti.
- 3) Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dinyatakan batal demi hukum.
- 4) Pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan undang-undang ini.”

Pencantuman klausula baku tersebut bertentangan dengan Pasal 18 huruf a UUPK yang

menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha. Bahwa berdasarkan Pasal 18 ayat (3) UUPK konsekuensi terhadap pencantuman klausula baku mengenai pengalihan tanggung jawab adalah batal demi hukum. Namun penulis kurang sependapat dengan penggunaan UUPK dalam pertimbangan hukum hakim karena Majelis hakim yang menggunakan Pasal 18 UUPK sebagai dasar untuk membatalkan klausula baku pengalihan tanggung jawab (*exemption clause*) tersebut. Hal ini mengingat bahwa Pasal 186 ayat (1) UUP telah mengatur bahwa "Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam Undang- Undang ini". Dengan demikian, Pengangkut dilarang menggunakan klausula baku pengalihan tanggung jawab jika terjadi keterlambatan penerbangan pada tiket penerbangan.

Menurut hemat penulis, majelis hakim seharusnya cukup menggunakan UUP dalam pertimbangan hukum hakim terkait dengan kasus keterlambatan penerbangan. Karena dalam penemuan hukum dikenal asas preferensi saat terjadi dua undang-undang yang sama-sama mengatur. Majelis hakim harus menggunakan asas *Lex specialis derogat legi generali*, yaitu peraturan yang khusus akan melumpuhkan peraturan yang umum sifatnya atau peraturan yang khususlah yang harus didahulukan. Jadi seharusnya hakim tidak perlu menggunakan UUPK untuk membatalkan penggunaan klausula baku pengalihan tanggung jawab pada tiket penerbangan. Sehingga Majelis hakim cukup menggunakan UUP dan Permenhub No. 77 Tahun 2011 untuk menyelesaikan sengketa hukum keterlambatan penerbangan, termasuk pemberian ganti rugi terhadap penumpang yang mengugat atas keterlambatan penerbangan.



## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Kesimpulan yang dapat disampaikan dalam penelitian ini adalah:

1. Mengenai bentuk tanggung jawab atas keterlambatan penerbangan sebenarnya sudah diakomodasi dengan diundangkannya UUP dan Permenhub No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Pada Pasal 11 dan 12 Permenhub 77 Tahun 2011 telah diatur secara lebih detail dan terperinci mengenai sanksi yang dikenakan terhadap pengangkut/maskapai apabila terjadi keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan.
2. Penyelesaian sengketa konsumen atas keterlambatan penerbangan ditinjau dari UUP mengenai penyelesaian sengketa telah diatur berdasarkan Pasal 23 Permenhub No. 77 Tahun 2011, yang mengatur jika penumpang, ahli waris, penerima kargo, atau pihak ketiga tidak puas dengan ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Permenhub 77 Tahun 2011 dapat menuntut pengangkut ke Pengadilan Negeri di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan ditinjau dari UUPK telah diatur berdasarkan Pasal 23 UUPK yang menyatakan bahwa Pelaku usaha 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 atau mengajukan ke badan peradilan di tempat kedudukan konsumen. Dengan demikian penyelesaian sengketa konsumen atau penumpang dalam hal terjadi kerugian karena keterlambatan penerbangan dapat mengajukan gugatan ganti kerugian dengan jalur Non-

Litigasi melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (“BPSK”) atau dengan jalur Litigasi Melalui Gugatan ke Pengadilan. Terkait dengan pertimbangan hukum Pengadilan Negeri dalam Putusan Mahkamah Agung dalam kasus yang diteliti ini telah terjadi kesalahan dalam penerapan hukumnya. Majelis hakim menggunakan Pasal 18 UUPK sebagai dasar untuk membatalkan adanya klausa pengalihan tanggung jawab (*exemption clause*) dalam tiket penerbangan. Seharusnya majelis cukup menggunakan UUP karena Pasal 186 UUP telah melarang pengangkut membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut. Hal ini sesuai dengan asas *Lex Specialis Derogat Legi Generalis*.

## **B. SARAN**

1. Bentuk Tanggung Jawab maskapai atas keterlambatan penerbangan sebenarnya telah diakomodir oleh UUP dan Peraturan Pelaksanaannya. Tetapi ada kelemahan dalam sisi pengawasan terhadap penerapan sanksi dan ganti rugi. Karena tidak jarang maskapai tidak menaati sanksi sebagaimana telah diatur. Oleh karenanya akan lebih baik lagi jika ada institusi khusus yang mempunyai kewenangan untuk melakukan penertiban dan pengawasan terhadap maskapai penerbangan yang tidak memenuhi sanksi dan ganti kerugian jika terjadi keterlambatan, sehingga penumpang tidak perlu melakukan upaya melalui jalur litigasi di Pengadilan. Hal lain yang barangkali dapat dilakukan adalah pada saat perpanjangan izin rute penerbangan, Kementerian Perhubungan menambahkan persyaratan ketiadaan keterlambatan penerbangan pesawat dan/atau pemenuhan hak-hak penumpang atas keterlambatan tersebut untuk dapat memperpanjang izin rute penerbangan tersebut.
2. Dalam menyelesaikan sengketa keterlambatan sudah dapat diakomodir oleh UUP tanpa harus menggunakan UUPK. Sehingga sebaiknya Majelis hakim harus menggunakan asas

*Lex specialis derogat legi generali* terhadap kasus sengketa antara penumpang dan maskapai atas keterlambatan penerbangan.

## Daftar Pustaka

- Adji, Sution Usman dkk. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta, 1990.
- Ardhiwisastra, Yudha Bhakti. *Penafsiran dan Konstruksi Hukum*. Bandung: Alumni, 2008.
- B. Arief Shidarta. Bandung, *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008.
- Friedmann, W. *Teori dan Filsafat Umum*. Jakarta: Raja Grafindo, 1996. HR, Ridwan. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007. Miru, Ahmadi dan Sutarman Yodo. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Edisi Pertama. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007.
- Hadjon, Philipus M. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*. Surabaya: Bina Ilmu, 1987. Rifai, Ahmad. *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Perspektif Hukum Progresif*. Cetakan Kedua. Jakarta: Sinar Grafika, 2011.
- dan Tatiek Sri Djatmiati. *Argumentasi Hukum*. Cetakan Keempat. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2009.
- Ibrahim. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Cetakan Ketujuh. Malang: Bayumedia Publishing, 2013.
- Indonesia. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
- Indonesia. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan No.KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.
- Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan No.77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
- Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan No.49 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- Khairandy, Ridwan, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*. Jilid 1. Yogyakarta: Gama Media, 2003.
- . “Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara,” *Jurnal Hukum Bisnis*, Vol. 25, (2006).
- Leyh, Gregory. *Hermeneutika Hukum Sejarah, Teori, dan Praktik*. Diterjemahkan oleh M. Khozim. Bandung: Nusa Media, 2008.
- Lubis, Solly. *Filsafat Ilmu dan Penelitian*. Bandung: Mandar Maju, 1994.
- Manan, Bagir. *Dasar-Dasar Ilmu Perundang-Undangan Indonesia*. Jakarta: In-Hill. Co., 1992.

- Martono, HK. *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*. Bandung: PT. Mandar Maju, 2009.
- . *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.
- dan Amad Sudiro. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta: Rajawali Pers, 2011.
- Marzuki, P.M. *Penelitian Hukum*. Edisi Pertama. Jakarta: Prenada Media, 2005. Yahanan, Annalisa et.al., "Passenger rights and Liability of Commercial Air Carrier in the Aviation Industry in Indonesia: Analysis of Law No.1 Year 2009 About Aviation. (Hak-hak Penumpang dan Tanggungjawab Pengangkut Udara Komersial dalam Industri Penerbangan di Indonesia: Analisis Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- Mertokusumo, Sudikno. *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*. Cetakan Ketiga. Yogyakarta: Liberty, 2002.
- Moleong, Lexy J. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya, 1993.
- Muchsin. *Perlindungan dan Kepastian Hukum Bagi Investor di Indonesia*. Surakarta: Magister Ilmu Hukum Program Pasca Sarjana Universitas Sebelas Maret, 2003.
- Mutaqien, Raisul. *Teori Hukum Murni*. Bandung: Nuansa & Nusamedia, 2006.
- Nasution, Az. (a). *Konsumen dan Konsumen; Tinjauan Sosial, Ekonomi dan Hukum Pada Perlindungan Konsumen Indonesia*. Cetakan Pertama. Jakarta: Pustaka Sinar, 1995.
- . *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*. Cetakan Kedua. Jakarta: Diadit Media, 2002.
- Nasution, MN. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia, 2008.
- Nurbaiti, Siti. *Hukum Pengangkutan Darat*. Jakarta: Universitas Trisakti, 2009.
- Pontang Moerad, BM. *Pembentukan Hukum Melalui Putusan Pengadilan dalam Perkara Pidana*. Bandung: Alumni, 2005.
- Pound, Roscoe. *Pengantar Filsafat Hukum (An Introduction to the philosophy of Law)*. Diterjemahkan oleh Mohammad Radjab. Jakarta: Bhratara Niaga Media, 1996.
- Purba, Hasim. *Hukum Pengangkutan di Laut*. Medan: Pustaka Bangsa Pers, 2005.
- Purwosutjipto, HMN. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan*. Edisi Ketiga. Jakarta: Djembatan, 1995.
- Raharjo, Soetjipto Soetjipto. *Permasalahan Hukum di Indonesia*. Bandung: Alumni, 1983.
- Sedarmayanti dan Syarifudin Hidayat. *Metodologi Penelitian*. Bandung: Mandar Maju, 2002.
- Setiono. *Rule of Law (Supremasi Hukum)*. Surakarta: Magister Ilmu Hukum Program Pasca Sarjana Universitas Sebelas Maret, 2004.

- Shidarta. *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*. Jakarta: PT. Grashindo, 2000.
- Siregar, Muchtarudin. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: Lembaga penerbitan FE UI, 1981.
- Soedjiono, Wiwoho. *Hukum Dagang Suatu Tinjauan Tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang dalam Hukum Pengangkutan di Laut bagi Indonesia*. Jakarta: Bina Aksara, 1982.
- Soekanto, Soerjono. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: PT Rajawali, 1985.
- Soekardono, R. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: CV Rajawali, 1981.
- Somardi. *General Theory Of Law and State, Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*. Jakarta: BEE Media Indonesia, 2007.
- Subekti. *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*. Bandung: Pradnya Paramitha, 2009. Subekti, R. *Aneka Perjanjian*. Bandung: PT Citra Aditya, 1995.
- Suherman, E. *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*. Bandung: Mandar Maju, 2000.
- Sumarjono, Maria SW. *Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian*. Yogyakarta: Gramedia, 1989.
- Tjakranegara, Soegijatna. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta, 1995.
- . *Penemuan Hukum: Suatu Pengantar*. Jakarta: Liberty, 1996.
- dan A. Pitlo. *Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*. Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti, 1993.
- Uli, Sinta. *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*. Medan: USU Press, 2006. Wradipraja, Saefullah. *Tanggung Jawab Pengangkutan Dalam Hukum Pengangkutan Udara International dan Nasional*. Yogyakarta: Liberty, 1989.
- . *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bandung: PT Alumni, 2014.
- Warpani, Suwardjoko. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Bandung: Penerbit ITB, 1990.



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN**

**NOMOR : PM 77 TAHUN 2011**

**TENTANG**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN,**

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 62 ayat (1) huruf c dan d dan ayat (3), Pasal 165 ayat (1), Pasal 168, Pasal 170, Pasal 172, Pasal 179, Pasal 180, Pasal 184 ayat (3), dan Pasal 186 ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara;

- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 13 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3467);
  2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821);
  3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
  4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2008 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 212 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4954);

5. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi Kementerian Negara;
6. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan, Organisasi, Tugas Dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2010;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA.

## BAB I

### KETENTUAN UMUM

#### Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan :

1. 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.
2. Pengangkut adalah Badan Usaha Angkutan Udara, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang tentang Penerbangan, dan/atau badan usaha selain Badan Usaha Angkutan Udara yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.
3. Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
4. Angkutan Udara Niaga adalah Angkutan Udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
5. Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.



6. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
7. Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.
8. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.
9. Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.
10. Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan atau barang yang tidak bertuan.
11. Kejadian Angkutan Udara adalah kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara.
12. Kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.
13. Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.
14. Cacat Tetap adalah kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata, termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental.
15. Cacat Tetap Total adalah kehilangan fungsi salah satu anggota badan, termasuk cacat mental sebagai akibat dari Kecelakaan (*accident*) yang diderita sehingga penumpang tidak mampu lagi melakukan pekerjaan yang memberikan penghasilan yang layak diperoleh sesuai dengan pendidikan, keahlian, ketrampilan dan pengalamannya sebelum mengalami cacat.

16. Cacat Tetap Sebagian adalah kehilangan sebagian dari salah satu anggota badan namun tidak mengurangi fungsi dari anggota badan tersebut untuk beraktifitas seperti hilangnya salah satu mata, salah satu lengan mulai dari bahu, salah satu kaki.
17. Cacat Mental adalah tidak berfungsi atau kerusakan yang bersangkutan dengan batin dan watak manusia yang bukan bersifat kerusakan badan atau tenaga.
18. Ganti Rugi adalah uang yang dibayarkan atau sebagai pengganti atas suatu kerugian.
19. Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dengan konsorsium perusahaan asuransi untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
20. Perusahaan Asuransi adalah Perusahaan Asuransi sesuai dengan ketentuan perundang-undangan perasuransian.
21. Perusahaan Pialang Asuransi adalah Perusahaan Penunjang Usaha Perasuransian yang memberikan jasa perantara dalam penutupan Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dan penanganan penyelesaian ganti kerugian Asuransi dengan bertindak untuk kepentingan pemegang polis dan atau tertanggung.
22. Konsorsium Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah kumpulan sejumlah perusahaan asuransi sebagai satu kesatuan yang terdiri dari ketua dan anggota yang dibentuk berdasarkan perjanjian sebagai Penanggung asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara.
23. Menteri adalah menteri yang membidangi urusan penerbangan.
24. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

## BAB II

### JENIS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DAN BESARAN GANTI KERUGIAN

#### Pasal 2

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

- 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.

### Pasal 3

Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a ditetapkan sebagai berikut :

- a. penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang;
- b. penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang;
- c. penumpang yang mengalami cacat tetap, meliputi :
  - 1) penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; dan
  - 2) penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- d. Cacat Tetap Total sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau Kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki.

- e. penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) per penumpang.

#### Pasal 4

- (1) Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.
- (2) Apabila pembuktian penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap (*inkracht*) dinyatakan bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

#### Pasal 5

- (1) Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut :
  - a. kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan
  - b. kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.
- (2) Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan.
- (3) Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.

#### Pasal 6

- (1) Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (*check-in*), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya.

- (2) Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga atau barang yang berharga di dalam bagasi tercatat diangkut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut dapat meminta kepada penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut.

#### Pasal 7

- (1) Jumlah ganti kerugian terhadap kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf d ditetapkan sebagai berikut:
- a. terhadap hilang atau musnah, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah) per kg.
  - b. terhadap rusak sebagian atau seluruh isi kargo atau kargo, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp. 50.000,00 (lima puluh ribu rupiah) per kg.
  - c. apabila pada saat menyerahkan kepada pengangkut, pengirim menyatakan nilai kargo dalam surat muatan udara (*airway bill*), ganti kerugian yang wajib dibayarkan oleh pengangkut kepada pengirim sebesar nilai kargo yang dinyatakan dalam surat muatan udara.
- (2) Kargo dianggap hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak seharusnya tiba di tempat tujuan.

#### Pasal 8

Apabila kargo diangkut melalui lebih dari 1 (satu) moda transportasi, pengangkut hanya bertanggung jawab atas kerusakan sebagian atau keseluruhan atau atas kehilangan kargo selama dalam pengangkutan udara yang menjadi tanggung jawabnya.

#### Pasal 9

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*); dan
- c. pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

## Pasal 10

Jumlah ganti kerugian untuk penumpang atas keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a ditetapkan sebagai berikut:

- a. keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (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 (*re-routing*), 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 kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

## Pasal 11

Terhadap tidak terangkutnya penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian 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

## Pasal 12

- (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 udara niaga berjadwal melakukan perubahan jadwal penerbangan (*retiming* atau *rescheduling*).

#### Pasal 13

- (1) Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional.
- (2) Faktor cuaca sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.
- (3) Teknis Operasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain :
- 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*).

#### Pasal 14

Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka dan kerugian harta benda sebagai akibat dari peristiwa pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda dari pesawat udara yang dioperasikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf f ditetapkan sebagai berikut :

- a. meninggal dunia diberikan ganti rugi sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per orang;
- b. pihak ketiga yang mengalami cacat tetap, meliputi :
  - 1) pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta rupiah) per orang;

- 2) pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam Lampiran Peraturan ini.
- c. Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang menderita luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan ditetapkan paling banyak Rp.100.000.000,00 (seratus juta rupiah) per orang;
  - d. jumlah ganti kerugian untuk kerusakan barang milik pihak ketiga hanya terhadap kerugian yang secara nyata diderita berdasarkan penilaian yang layak, sebagai berikut :
    - 1) untuk pesawat udara dengan kapasitas sampai dengan 30 (tiga puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah);
    - 2) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk sampai dengan 70 (tujuh puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 100.000.000.000,00 (seratus miliar rupiah);
    - 3) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 70 (tujuh puluh) tempat duduk sampai dengan 150 (seratus lima puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 175.000.000.000,00 (seratus tujuh puluh lima miliar rupiah);
    - 4) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 150 (seratus lima puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 250.000.000.000,00 (dua ratus lima puluh miliar rupiah).

#### Pasal 15

Besaran ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 7, Pasal 10, dan Pasal 14, ditetapkan berdasarkan kriteria:

- a. tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia;
- b. kelangsungan hidup Badan Usaha Angkutan Udara;
- c. tingkat inflasi kumulatif;
- d. pendapatan perkapita;
- e. perkiraan usia harapan hidup; dan
- f. perkembangan nilai mata uang.



### BAB III

#### WAJIB ASURANSI TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

##### Pasal 16

- (1) Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 wajib diasuransikan kepada perusahaan asuransi dalam bentuk konsorsium asuransi.
- (2) Bentuk Konsorsium bersifat terbuka kepada seluruh perusahaan asuransi yang memenuhi syarat dan perizinan untuk dapat berpartisipasi dalam program Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
- (3) Untuk kepentingan Badan Usaha Angkutan Udara sebagai pemegang polis dan/atau tertanggung, maka penutupan asuransi dan penanganan penyelesaian klaim Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dilakukan dengan menggunakan jasa keperantaraan perusahaan pialang asuransi.
- (4) Perusahaan asuransi sebagai anggota konsorsium asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib melaporkan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara kepada Menteri yang bertanggung jawab di bidang pengawasan perasuransian.
- (5) Nilai pertanggungan asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang ditentukan dalam Peraturan ini.
- (6) Premi asuransi untuk menutup nilai pertanggungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan perhitungan yang layak sesuai prinsip asuransi yang sehat.
- (7) Ketentuan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 16 ayat 1, 2 dan 3 tersebut ditetapkan melalui Keputusan Menteri.

##### Pasal 17

- (1) Penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi.
- (2) Tata cara dan prosedur penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana diatur pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (3) Penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal untuk dicatat dan keperluan evaluasi.
- (4) Dalam hal evaluasi mengindikasikan adanya ketidaksesuaian terhadap ketentuan yang ada atau kelayakan besarnya pertanggungan, Direktur Jenderal dapat meminta penjelasan dari pengangkut dan para pihak yang terkait serta meminta dilakukan peninjauan kembali perjanjian penutupan asuransi.

## BAB IV

### BATAS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

#### Pasal 18

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

#### Pasal 19

Pengangkut tidak dapat dituntut tanggung jawab untuk membayar ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b, Pasal 3 huruf c butir 2, Pasal 14, apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa :

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

#### Pasal 20

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

## BAB V

### PERSYARATAN DAN TATA CARA PENGAJUAN TUNTUTAN GANTI KERUGIAN

#### Pasal 21

- (1) Tuntutan ganti kerugian oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga yang mengalami kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 hanya dapat dilakukan berdasarkan bukti sebagai berikut:

- a. dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat (*claim tag*) atau surat muatan udara (*airway bill*) atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan;
  - b. surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dan/atau harta benda terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara.
- (2) Pemberian ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan kepada pengangkut yang secara nyata melakukan pengangkutan udara (*actual carrier*), apabila pengangkutan udara tersebut dilakukan lebih dari satu Badan Usaha Angkutan Udara.

#### Pasal 22

- (1) Apabila bagasi tercatat dan/atau kargo diterima oleh penumpang atau oleh orang yang berhak untuk menerima tidak ada keluhan, maka merupakan bukti bagasi tercatat dan/atau kargo tersebut diterima dalam keadaan baik sesuai dengan dokumen yang pada saat diterima.
- (2) Apabila bagasi tercatat dan/atau kargo yang diterima dalam keadaan rusak, musnah dan/atau hilang, tuntutan terhadap pengangkut harus diajukan secara tertulis pada saat bagasi tercatat diambil oleh penumpang atau penerima kargo.
- (3) Jika terjadi keterlambatan penerimaan bagasi tercatat dan/atau kargo, tuntutan terhadap pengangkut harus diajukan secara tertulis paling lambat 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak bagasi tercatat diterima pemilik bagasi tercatat sesuai tanda bukti bagasi tercatat (*claim tag*) di terminal kedatangan atau kargo diterima oleh penerima di tempat tujuan yang telah ditetapkan.

#### BAB VI

#### PENYELESAIAN SENGKETA

#### Pasal 23

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

#### Pasal 24

Penyelesaian masalah pembuktian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 dapat diselesaikan melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

### BAB VII

#### EVALUASI, PELAPORAN DAN PENGAWASAN

#### Pasal 25

- (1) Direktur Jenderal melakukan evaluasi setiap 2 (dua) tahun terhadap pelaksanaan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2.
- (2) Pengangkut dan perusahaan asuransi dan/atau Ketua Konsorsium wajib menyampaikan laporan pelaksanaan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara secara berkala setiap 1 (satu) tahun atau setiap terjadi perubahan pertanggungangan kepada Direktur Jenderal.
- (3) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) paling sedikit memuat:
  - a. data, jumlah dan jenis kepersertaan asuransi;
  - b. lingkup pertanggungangan termasuk besaran pertanggungangan;
  - c. jumlah klaim yang diajukan dan jumlah klaim yang disetujui; dan
  - d. masa pertanggungangan.

### BAB VIII

#### SANKSI

#### Pasal 26

- (1) Direktur Jenderal dapat memberikan sanksi administratif kepada pengangkut yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa :
  - a. peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan;

- b. apabila peringatan sebagaimana dimaksud pada huruf a tidak ditaati dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha angkutan udara niaga untuk jangka waktu 14 (empat belas) hari kalender.
- (3) Apabila pembekuan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, dilakukan pencabutan izin usaha.
- (4) Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menghapus tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, dan/ atau pengirim barang serta pihak ketiga.

#### Pasal 27

- (1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
- (2) Direktur Jenderal dapat mengusulkan perusahaan asuransi dan/atau konsorsium asuransi, termasuk penanggungjawabnya ke dalam daftar hitam (*black list*) apabila terbukti tidak melakukan pembayaran atau tidak sanggup membayar ganti kerugian sesuai kewajibannya.
- (3) Usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan kepada Menteri untuk selanjutnya diteruskan kepada Menteri yang melaksanakan pembinaan dan pengawasan di bidang usaha perasuransian untuk diambil tindakan lebih lanjut sesuai peraturan perundang-undangan perasuransian.

### BAB IX

#### KETENTUAN PERALIHAN

#### Pasal 28

- (1) Dengan berlakunya Peraturan Menteri ini, perjanjian penutupan asuransi antara pengangkut dan perusahaan asuransi atau konsorsium asuransi yang telah ada tetap berlaku sampai dengan berakhirnya perjanjian;
- (2) Badan usaha angkutan udara yang telah melakukan penutupan asuransi tanggung jawab wajib menyesuaikan jenis tanggung jawabnya dan besaran ganti kerugian sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri ini paling lama 60 (enam puluh) hari kalender terhitung sejak Peraturan Menteri diberlakukan;

BAB X

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 29

Peraturan ini mulai berlaku 3 (tiga) bulan sejak tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 8 Agustus 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

FREDDY NUMBERI

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 10 Agustus 2011


MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA,  
REPUBLIK INDONESIA

ttd

PATRIALIS AKBAR

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2011 NOMOR 486

Salinan sesuai dengan aslinya  
pada Biro Hukum dan KSLN  
Pelaksana Harian



*h*

**HARI KRISWANTO, SH, DESS**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19631115 199203 1 001

Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor : PM 77 Tahun 2011

Tanggal : 8 Agustus 2011

---

**BESARAN GANTI KERUGIAN CACAT TETAP SEBAGIAN**

CACAT TETAP SEBAGIAN	BESARAN GANTI KERUGIAN
a. Satu mata	Rp. 150.000.000,-
b. Kehilangan pendengaran	Rp. 150.000.000,-
c. Ibu jari tangan kanan	Rp. 125.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 62.500.000,-
d. Jari telunjuk kanan	Rp. 100.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 50.000.000,-
e. Jari telunjuk kiri	Rp. 125.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 25.000.000,-
f. Jari kelingking kanan	Rp. 62.500.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 20.000.000,-
g. Jari Kelingking Kiri	Rp. 35.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 11.500.000,-
h. Jari Tengah atau jari manis	Rp. 50.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 16.500.000,-
i. Jari tengah atau jari manis kiri	Rp. 40.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 13.000.000,-

Penjelasan :

Bagi mereka yang kidal, perkataan kanan dibaca kiri, demikian sebaliknya.


Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 8 Agustus 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

FREDDY NUMBERI

Sesuai dengan aslinya  
Kepala Biro Hukum dan KSLN  
Pelaksana Harian



*[Signature]*  
**HARY KRISWANTO, SH, DESS**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19631115 199203 1 001



**PUTUSAN**

No. 1391 K/Pdt/2011

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA**  
**MAHKAMAH AGUNG**

memeriksa perkara perdata dalam tingkat kasasi telah memutuskan sebagai berikut dalam perkara:

**PT INDONESIA AIRASIA**, berkedudukan di office Managemen Building Lantai 2 Soekarno-Hatta, Tangerang, dalam hal ini memberi kuasa kepada **DESTIVANO WIBOWO, S.H., LL.M.**, dan kawan-kawan, Advokat, berkantor di Menara Karya Lantai 7, Unit B & C, Jalan H.R. Rasuna Said Kav. 1-2, Kuningan, Jakarta, Pemohon Kasasi dahulu Tergugat/Pembanding;

m e l a w a n:

**HASTJARJO BOEDI WIBOWO**, bertempat tinggal di Jalan Nila No. 3 B, RT 04, RW 01, Kelurahan Ciganjur, Kecamatan Jagakarsa, Jakarta Selatan, Termohon Kasasi dahulu Penggugat/Terbanding;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata Termohon Kasasi dahulu sebagai Penggugat telah menggugat terhadap sekarang Pemohon Kasasi dahulu sebagai Tergugat di depan persidangan Pengadilan Negeri Tangerang pada pokoknya atas dalil-dalil:

Bahwa Penggugat adalah seorang Dosen Desain Komunikasi Visual di Binus University Jakarta dan sering menjadi dosen tamu/pembicara di Jakarta;

Bahwa sehubungan dengan profesi Penggugat sebagai seorang Dosen, Penggugat diundang untuk menjadi pembicara tunggal Workshop Program Studi Desain Komunikasi Visual di Institut Seni Indonesia Yogyakarta yang bertajuk "Tantangan Globalisasi Terhadap Industri Kreatif Desain Komunikasi Visual" pada tanggal 12 Desember 2008 Pukul 09.00 WIB;

Bahwa untuk menghadiri acara tersebut maka pada tanggal 5 Desember 2008 Penggugat membeli 2 (dua) tiket pesawat AirAsia secara online melalui website yaitu untuk penerbangan dari Jakarta ke Yogyakarta tanggal 12 Desember 2008 Pukul 06.00

Hal. 1 dari 17 hal. Put.No. 1391 K/Pdt/2011





**Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**  
putusan.mahkamahagung.go.id

WIB dengan pesawat AirAsia QZ7340 dan untuk penerbangan dari Yogyakarta ke Jakarta tanggal 14 Desember 2008 Pukul 16.30 WIB dengan pesawat AirAsia QZ7345 yang pemesanannya dibayar oleh Penggugat dengan menggunakan kartu kredit visa dari Bank Citibank;

Bahwa setelah Penggugat melakukan pembelian tiket pesawat AirAsia secara online tersebut Penggugat kemudian mendapatkan status konfirmasi yang menyatakan bahwa Peggugat adalah penumpang Tergugat untuk jadwal penerbangan tersebut;

Bahwa pada tanggal 11 Desember 2008 Pukul 14.00 WIB tiba-tiba Tergugat melakukan pembatalan penerbangan secara sepihak melalui Short Message Service (SMS) kepada Penggugat tanpa ada alasan dan pemberitahuan terlebih dahulu dari Tergugat kepada Penggugat;

Isi SMS Tergugat sebagai berikut:

“AirAsia: Your Fligt QZ7340 CGK-JOG 12DEC08 At 06.00 Moved To QZ7344 At 15.05. Info Call 021-50505088, Sorry for the Inconvenience Causes, Thank you. Sender: AirAsia”;

Terjemahan bebas dalam bahasa Indonesia:

“AirAsia: Penerbangan Anda QZ7340 CGK-JOG 12DES08 pada pukul 06.00 WIB dipindahkan ke QZ7344 pada pukul 15.05 WIB. Intuk informasi hubungi ke 021-50505088, Maaf atas ketidaknyamanan yang terjadi. Termikasih. Pengirim: AirAsia”;

Bahwa setelah Penggugat mendapat informasi melalui SMS yang menyatakan bahwa penerbangan Penggugat dibatalkan, Penggugat segera menghubungi call center Tergugat untuk menanyakan perihal pembatalan penerbangan tersebut, dan pegawai Tergugat hanya dapat menjelaskan bahwa pesawat AirAsia QZ7340 yang akan ditumpangi oleh Penggugat rusak tanpa ada penjelasan yang jelas;

Bahwa setelah Penggugat menghubungi call center Tergugat tanpa adanya penjelasan yang jelas mengenai pembatalan penerbangan tersebut, Penggugat kemudian meminta kepada Tergugat untuk mengganti penerbangan dengan pesawat lain pada hari dan waktu yang sama, namun Tergugat menyatakan tidak bersedia memberikan pertanggungjawaban kepada Penggugat;

Bahwa pemberitahuan via SMS dari Tergugat kepada Penggugat mengenai pembatalan penerbangan yang dilakukan pada tanggal 11 Desember 2008 Pukul 14.08 WIB tanpa mengganti penerbangan Penggugat lain membuat Penggugat tidak tenang



**Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**  
putusan.mahkamahagung.go.id

karena Penggugat harus mencari tiket pesawat pengganti, padahal pada tanggal 11 Desember 2008 Penggugat harus menghadiri rapat persiapan UAS ganjil 2008/2009 Jurusan Desain Komunikasi Visual yang bertempat di BINUS University, Jakarta pada Pukul 15.00 – 17.00 WIB. Setelah itu Penggugat juga harus menghadiri acara Member Recruitment and Gahering Night 2008 Asosiasi Desainer Grafis Indonesia (ADGI) pada pukul 18.00 WIB yang bertempat di 9clouds Menara Jasmststek Lt. 9, Jl. Gatot Subroto No. 38 Jakarta;

Bahwa padatnya kegiatan pada tanggal 11 Desember 2008 membuat Penggugat kesulitan mencari tiket pesawat pengganti yang dapat membawa Penggugat sampai di Yogyakarta tepat waktu;

Bahwa Tergugat tidak memperhatikan kepentingan Penggugat sebagai calon pengguna jasa penerbangan hal ini dapat dilihat dari pegawai Tergugat yang menawarkan untuk mengembalikan uang pembelian tiket Penggugat, yang baru dapat diterima Penggugat dalam waktu 30 hari kerja sejak pemberitahuan dari Tergugat dan Tergugat memberi ultimatum bahwa keputusan tersebut sudah final dan mempersilahkan Penggugat untuk mengambil langkah-langkah yang dianggap perlu apabila Penggugat tidak menerima keputusan tersebut;

Bahwa akibat dari perbuatan Tergugat yang membatalkan penerbangan secara sepihak, menyebabkan Penggugat harus mencari tiket penerbangan lain. Dengan usaha yang menghabiskan waktu, tenaga dan pikiran, akhirnya Penggugat berhasil mendapatkan tiket penerbangan lain yang berangkat pada pukul 07.50 dan tiba di Bandara Yogyakarta pukul 09.05 WIB sehingga Penggugat baru tiba di lokasi Workshop pukul 10.00 WIB, Dengan kata lain Penggugat terlambat selama 1 (satu) jam dalam melaksanakan tugasnya sebagai pembicara tunggal di Institut Seni Indonesia Yogyakarta;

Bahwa Penggugat sangat kecewa dengan pelayanan yang diberikan oleh Tergugat, sehingga dalam perjalanan pulang pada tanggal 14 Desember 2008 Penggugat memutuskan menggunakan jasa kereta api eksekutif Argo Wilis pukul 13.26 dari Kutoarjo dengan tujuan Bandung;

Bahwa tindakan Tergugat yang membatalkan penerbangan secara sepihak jelas merupakan perbuatan melawan hukum yang sangat merugikan Penggugat, sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara, yang menyatakan “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena



salahnya menerbitkan kerugian itu, menggantikan kerugian tersebut” dengan uraian sebagai berikut:

- 1 Tergugat tidak melaksanakan kewajiban hukumnya;
  - Bahwa Tergugat selaku perusahaan angkutan udara telah tidak melaksanakan kewajiban hukumnya dengan baik yaitu dengan tidak melaksanakan jadwal penerbangan yang telah ditentukannya sendiri dan telah dipublikasikan ke calon penumpang;
  - Bahwa sudah sepatutnya apabila Tergugat telah mencantumkan jadwal penerbangan pesawat pada pukul 06.00 WIB maka Tergugat sudah harus memastikan ketersediaan pesawat. Bahwa walaupun (quad non) tindakan Tergugat membatalkan penerbangan dapat ditoleransi, namun Tergugat masih memiliki waktu 16 jam untuk menyediakan pesawat pengganti tujuan Jakarta-Yogyakarta dengan jadwal penerbangan Pukul 06.00 WIB;
  - Bahwa upaya untuk mencari dan menyediakan pesawat pengganti tidak dilakukan oleh Tergugat dan hal ini membuktikan bahwa Tergugat tidak melaksanakan kewajiban hukumnya;
- 2 Tergugat telah melanggar hak subjektif Penggugat sebagai calon penumpang;
  - Bahwa tindakan Tergugat yang melakukan pembatalan penerbangan secara sepihak telah melanggar hak subjektif Penggugat yang diberikan oleh Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan), yang mewajibkan perusahaan angkutan udara niaga mengangkut penumpang, setelah disepakati perjanjian pengangkutan (tiket penerbangan);
  - Bahwa sebagai calon penumpang Penggugat berhak atas pelayanan yang layak apabila terjadi pembatalan jadwal penerbangan secara sepihak Tergugat wajib mengupayakan untuk mengganti penerbangan Penggugat dengan penerbangan lain atau mengalihkan angkutan ke perusahaan angkutan udara lainnya pada hari dan waktu yang sama, namun hal ini tidak dilakukan oleh Tergugat;
- 3 Tergugat telah melanggar hukum positif;



1 Tergugat telah melanggar ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (Permenhub);

- Bahwa Tergugat telah lalai dalam menjalankan kewajibannya dengan tidak mengalihkan Penggugat ke penerbangan lainnya ataupun dipindahkan ke perusahaan angkutan udara berjadwal lainnya dengan jadwal penerbangan pada tanggal 12 Desember 2008 pada pukul 06.00 WIB tujuan Yogyakarta;

- Bahwa kelalaian Tergugat tersebut telah melanggar hukum positif yaitu Pasal 36 huruf d Permenhub yang menyatakan bahwa:

“Apabila terjadi pembatalan penerbangan, maka perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya”;

- Bahwa menurut Pasal 36 huruf e Permenhub konsekuensi terhadap pembatalan penerbangan adalah sebagai berikut:

“e. apabila dalam hal keterlambatan sebagaimana tercantum dalam huruf b dan c, serta pembatalan sebagaimana tercantum dalam huruf d, penumpang tidak mau terbang/menolak diterbangkan, maka perusahaan angkutan udara niaga berjadwal harus mengembalikan harga tiket yang telah dibayarkan kepada perusahaan”;

2 Tergugat masih mencantumkan klausula baku pengalihan tanggung jawab yang bertentangan dan sudah dilarang oleh undang-undang;

- Bahwa Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum dengan masih mencantumkan klausula baku pengalihan tanggungjawab pada syarat dan ketentuan di dalam tiket pesawat yang dikeluarkan Tergugat yang berisi:

“9. Indonesia AirAsia akan mengangkut penumpang dan bagasinya sesuai dengan tanggal dan waktu penerbangan yang telah dipesan oleh penumpang tetapi tidak menjamin ketepatan sepenuhnya. Indonesia AirAsia dapat melakukan perubahan tanpa pemberitahuan sebelumnya;



- 10 Apabila terjadi keadaan di luar kemampuan yang menyebabkan terjadinya penundaan ataupun pembatalan penerbangan Indonesia AirAsia akan berusaha memindahkan penumpang ke penerbangan lainnya dan biaya-biaya tambahan yang timbul menjadi tanggungjawab penumpang sepenuhnya;
18. Setiap tarif, jadwal dan rute penerbangan adalah yang berlaku pada saat diumumkan, Indonesia AirAsia berhak untuk melakukan perubahan syarat-syarat dan ketentuan umum, tarif dan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan sebelumnya”;
- Bahwa pencantuman klausula baku tersebut bertentangan dengan Pasal 18 huruf a Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) yang berisi:  
“Pelaku usaha dalam menawarkan barang/jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada dokumen dan/atau perjanjian apabila”:
    - a. Menyatakan pengalihan tanggungjawab pelaku usaha;
  - Bahwa menurut Pasal 18 ayat (3) Undang-Undang Perlindungan Konsumen, konsekuensi terhadap pencantuman klausula baku mengenai pengalihan tanggungjawab seperti tersebut di atas adalah sebagai berikut:  
“Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dinyatakan batal demi hukum”;
  - Bahwa lebih lanjut dalam suatu putusan yang terkenal pada tanggal 31 Januari 1919, Hoge Raad Belanda memutuskan bahwa yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum adalah suatu perbuatan atau kelalaian yang:
    - i melanggar hak orang lain, atau
    - ii bertentangan dengan kewajiban pelaku, atau melanggar
    - iii kesusilaan atau
    - iv kecermatan yang harus diperhatikan terhadap pribadi atau milik seseorang;
- 3 Tergugat telah melanggar ketentuan dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (“PP”);
- Bahwa Tergugat tidak memenuhi kewajiban selaku perusahaan angkutan udara dengan memberikan pelayanan yang layak kepada Penggugat selaku



pengguna jasa angkutan udara sebagaimana dimaksud di dalam Pasal 41 ayat (2) Peraturan Pemerintah yang menyatakan:

“Dalam hal terjadi keterlambatan demi penundaan dalam pengangkutan karena kesalahan pengangkut, perusahaan angkutan wajib memberikan pelayanan yang layak kepada penumpang atau memberikan ganti rugi atas kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang atau pemilik barang”;

Bahwa akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan Tergugat sebagaimana tersebut di atas, Penggugat tidak bisa tepat waktu tiba di tempat acara, sehingga acara Penggugat tertunda selama 1 (satu) jam, dan selama di perjalanan Penggugat menjadi tidak tenang dan khawatir karena Penggugat takut dianggap sebagai orang yang tidak bertanggungjawab terhadap tugas yang telah dipercayakan kepada Penggugat, di mana kekhawatiran Penggugat tersebut mengakibatkan terganggunya persiapan dan konsentrasi Penggugat dalam melaksanakan tugas tersebut;

Bahwa oleh karena Tergugat telah terbukti melakukan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara, maka sudah sepatutnya Tergugat diwajibkan untuk mengganti kerugian yang diderita oleh Penggugat baik kerugian materiil maupun immaterial dengan perincian sebagai berikut:

**Kerugian Materiil:**

Bahwa Penggugat tidak dapat menggunakan tiket pesawat tujuan Jakarta-Yogyakarta yang telah dibeli dari Tergugat sehingga Penggugat terpaksa membeli tiket penerbangan lain dan mengeluarkan biaya lagi untuk airport tax serta tiket kereta api eksekutif Argo Wilis, dengan perincian sebagai berikut:

- Tiket Air Asia dari Jakarta ke Yogyakarta : Rp 397.900,-
- Tiket Lion Air dari Jakarta ke Yogyakarta : Rp 379.000,-
- Airport tax : Rp 30.000,-
- Tiket Kereta Api Eksekutif Argo Wilis : Rp 155.000,-
- Total Rp 961.900,- (sembilan ratus enam puluh satu ribu sembilan ratus rupiah);

Bahwa jumlah ganti rugi yang diajukan Penggugat masih sesuai dengan PP Pasal 43 ayat 4 yang berisi:

“Ganti rugi untuk keterlambatan yang dialami oleh penumpang karena kesalahan pengangkut hanya diberikan untuk kerugian yang secara nyata diderita oleh calon penumpang sampai dengan setinggi-tingginya Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah)”;



**Kerugian Immateriil:**

Bahwa selain dari kerugian materil tersebut, Penggugat juga menderita kerugian immateril yaitu terganggunya reputasi Penggugat sebagai dosen maupun pembicara pada seminar-seminar dan tersitanya waktu dan pikiran Penggugat untuk mengurus perkara ini sehingga Penggugat tidak dapat bekerja dengan baik, yang jika dinilai dengan uang adalah sebesar Rp 100.000.000,- (seratus juta rupiah):

Bahwa Tergugat harus dan patut membayar ganti rugi kepada Penggugat akibat kesalahan yang dilakukan Tergugat apalagi sudah terbukti kerugian tersebut diakibatkan oleh tindakan Tergugat yang telah tidak menjalankan kewajiban hukumnya sebagai pengangkut terhadap calon penumpang;

Bahwa untuk melindungi kepentingan Penggugat sehubungan dengan gugatan ini serta demi menghindari upaya-upaya Tergugat untuk mengalihkan aset-aset miliknya, sehingga gugatan ini menjadi sia-sia (ellusionir) dan menjamin pelaksanaan ganti rugi yang harus dilakukan Tergugat, maka sangat beralasan hukum apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tangerang meletakkan sita jaminan/persamaan atas aset milik Tergugat yang jumlah dan letaknya akan Penggugat uraikan dalam Surat Permohonan Sita Jaminan/Persamaan tersendiri;

Bahwa oleh karena gugatan Penggugat didasarkan bukti-bukti yang akurat, dengan berpedoman kepada ketentuan Pasal 180 (1) HIR, maka Penggugat mohon kepada Pengadilan Negeri Tangerang menyatakan putusan dalam perkara ini dapat dijalankan terlebih dahulu walaupun ada verzet, banding, kasasi (uit voerbaar bij voorraad);

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka sudah terbukti Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum terhadap Penggugat selaku calon penumpang dan oleh karenanya Tergugat harus mengganti kerugian yang nyata-nyata diderita Penggugat;

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, Penggugat mohon kepada Pengadilan Negeri Tangerang agar memberikan putusan sebagai berikut:

- 1 Mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
- 2 Menyatakan Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum;
- 3 Menyatakan klausula baku pengalihan tanggung jawab pada tiket pesawat yang berisi:  
”9. Indonesia AirAsia akan mengangkut penumpang dan bagasinya sesuai dengan tanggal dan waktu penerbangan yang telah dipesan oleh penumpang tetapi



tidak menjamin ketepatan sepenuhnya, Inonesia AirAsia dapat melakukan perubahan tanpa pemberitahuan sebelumnya;

"10. Apabila terjadi keadaan di luar kemampuan yang menyebabkan terjadinya penundaan ataupun pembatalan penerbangan Indonesia AirAsia akan berusaha memindahkan penumpang ke penerbangan lainnya dan biaya-biaya tambahan yang timbul menjadi tanggung jawab penumpang sepenuhnya;

18. Setiap tarif, jadwal dan rute penerbangan adalah yang berlaku pada saat diumumkan Indonesia AirAsia berhak untuk tarif dan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan sebelumnya;

Batal demi hukum dan tidak mempunyai kekuatan mengikat;

- 4 Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi materiil kepada Penggugat sebesar Rp 961.900,- (sembilan ratus enam puluh satu ribu sembilan ratus rupiah);
- 5 Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi immateriil kepada Penggugat sebesar Rp 100.000.000 ,- (seratus juta rupiah);
- 6 Menyatakan putusan ini dapat dijalankan terlebih dahulu meskipun ada bantahan banding, kasasi dan upaya hukum lainnya (uit voerbaar bij vorraad);
- 7 Menghukum Tergugat untuk membayar biaya perkara;

Atau:

- Apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tangerang berpendapat lain, mohon putusan seadil-adilnya (Ex Aequo Et Bono);

Menimbang, bahwa terhadap gugatan tersebut, Tergugat mengajukan eksepsi yang pada pokoknya atas dalil-dalil sebagai berikut:

Bahwa Pengadilan Negeri Tangerang tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara perdata a quo, akan tetapi merupakan kewenangan dari Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, yang dibuktikan dengan fakta-fakta hukum sebagai berikut:

- 1 Bahwa Tergugat berdomisili di wilayah hukum Pengadilan Negeri Jakarta Selatan yaitu di Jalan Panglima Polim Raya No. 105 B, Kelurahan Kramat Pela, Kecamatan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan;





- 2 Bahwa alamat Tergugat tersebut dapat dibuktikan dari:
- 0 Anggaran Dasar Tergugat dan perubahan-perubahannya (bukti T.1);
- 1 Surat Keputusan Menteri Kehakiman Republik Indonesia No. C-19644 HT.01.01 TH 99, yang dikeluarkan oleh Departemen Kehakiman Republik Indonesia Direktorat Jenderal Hukum Dan Perundang-undangan (bukti T.2);
- 2 Tanda Daftar Perusahaan No. 09.03.1.62.29927, yang dikeluarkan oleh Kantor Departemen Perindustrian dan Perdagangan Kodya Jakarta Selatan (bukti T.3); dan
- 3 Surat Keterangan Domisili Perusahaan No. 0192/1.824.1/2009, yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Kotamadya Jakarta Selatan, Kecamatan Kebayoran Baru, Kelurahan Kramat Pela (bukti T.4);

Bahwa berdasarkan Pasal 133 juncto Pasal 136 Hukum Acara Perdata (“HIR”) dan Pasal 142 (1) R.Bg., Tergugat mohon kepada Majelis Hakim untuk terlebih dahulu memberikan putusan yang menyatakan bahwa Pengadilan Negeri Tangerang tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara ini;

Bahwa terhadap gugatan tersebut Pengadilan Negeri Tangerang telah mengambil putusan, yaitu putusan Nomor 305/Pdt.G/2009/PN.TNG, tanggal 4 Februari 2010 yang amarnya sebagai berikut:

- 1 Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian;
- 2 Menyatakan Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum;
- 3 Menyatakan klausula baku pengalihan tanggung jawab pada tiket pesawat yang berisi:
  - Indonesia AirAsia akan mengangkut penumpang dan bagasinya sesuai dengan tanggal dan waktu penerbangan yang telah dipesan oleh penumpang tetapi tidak menjamin ketepatan sepenuhnya, Indonesia AirAsia dapat melakukan perubahan tanpa pemberitahuan sebelumnya;
  - Apabila terjadi keadaan di luar kemampuan yang menyebabkan terjadinya penundaan ataupun pembatalan penerbangan Indonesia AirAsia akan berusaha memindahkan penumpang ke penerbangan lainnya dan biaya-biaya tambahan yang timbul menjadi tanggung jawab penumpang sepenuhnya;



- Setiap tarif, jadwal dan rute penerbangan adalah yang berlaku pada saat diumumkan Indonesia AirAsia berhak untuk tarif dan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan sebelumnya;

Batal demi hukum dan tidak mempunyai kekuatan mengikat;

- 4 Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi materil sebesar Rp 806.000,- (delapan ratus enam ribu rupiah);
- 5 Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi immaterial kepada Penggugat sebesar Rp 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah);
- 6 Menghukum Tergugat untuk membayar ongkos perkara sebesar Rp 316.000,- (tiga ratus enam belas ribu rupiah);
- 7 Menolak gugatan Penggugat untuk selebihnya;

Menimbang, bahwa dalam tingkat banding atas permohonan Tergugat, putusan Pengadilan Negeri tersebut telah dikuatkan oleh Pengadilan Tinggi Banten dengan putusannya Nomor 54/Pdt/2010/PT.BTN, tanggal 18 Oktober 2010;

Bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada Tergugat/ Pemanding pada tanggal 23 November 2010 kemudian terhadapnya oleh Tergugat/Pemanding, dengan perantaraan kuasanya berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 3 Desember 2010, diajukan permohonan kasasi secara lisan pada tanggal 6 Desember 2010 sebagaimana ternyata dari Akta Permohonan Kasasi Nomor 305/Pdt.G/2009/PN.TNG, yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Tangerang, permohonan mana kemudian disusul oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasannya yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 20 Desember 2010;

Bahwa setelah itu oleh Penggugat/Terbanding, yang pada tanggal 24 Februari 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Tergugat/ Pemanding, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Tangerang pada tanggal 7 Maret 2011;

Menimbang, bahwa permohonan kasasi a quo beserta alasan-alasannya, yang telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan saksama, diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan undang-undang, maka oleh karena itu permohonan kasasi tersebut formal dapat diterima;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi/ Tergugat dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya adalah:



- 1 Bahwa Pengadilan Tinggi Banten telah lalai memenuhi syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku yang mengancam kelalaian itu dengan batalnya putusan yang bersangkutan di mana Pengadilan Tinggi Banten telah mengambil alih begitu saja pertimbangan hukum putusan Pengadilan Negeri Tangerang tanpa memberikan pertimbangan hukum yang cukup, tanpa menjabarkan dan tanpa mengkonfrontir secara argumentative (analisa juridis) pertimbangan hukum Putusan Pengadilan Negeri Tangerang, sehingga putusan tersebut merupakan putusan yang tidak cukup dipertimbangkan (onvoldoende gemotiveerd);
- 2 Bahwa *judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan kesalahan berat dalam menerapkan hukum acara, karena Pengadilan Negeri Tangerang telah melanggar Pasal 184 HIR dan Pasal 5 Undang-Undang Pokok Kekuasaan Kehakiman, salah menerapkan hukum sehubungan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara, salah menerapkan hukum sehubungan dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, salah menerapkan hukum pembuktian tentang ganti rugi materil dan immaterial;
- 3 Bahwa dalam memberikan putusannya, *judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/Putusan Pengadilan Tinggi Banten) sangat berat sebelah, memihak, sama sekali tidak memperhatikan dan tidak mempertimbangkan alasan-alasan dan pembelaan Pemohon Kasasi karena Pengadilan Negeri Tangerang sama sekali tidak mempertimbangkan Surat Keterangan tertanggal 30 November 2009 (vide bukti T.6a) dan Maintenance Report I (vide bukti T.6b) yang membuktikan bahwa satu-satunya alasan dilakukannya penundaan waktu penerbangan oleh Pemohon Kasasi



adalah semata-mata karena adanya kerusakan pada pesawat Pemohon Kasasi dengan registrasi PK-AWP, dimana kerusakan ini terjadi di luar kendali dan keinginan dari Pemohon Kasasi (overmacht/force majeure), dimana hal ini dilakukan semata-mata demi keselamatan dan keamanan para penumpang pesawat Pemohon Kasasi termasuk keselamatan dan keamanan Termohon Kasasi;

- 4 Bahwa judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan kesalahan berat dalam menerapkan hukum sehubungan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata;

Bahwa satu-satunya dasar (premis) pertimbangan dari judex facti bahwa judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) untuk menyatakan Pemohon Kasasi melakukan perbuatan melawan hukum semata-mata hanya didasarkan pada penundaan waktu penerbangan yang dilakukan oleh Pemohon Kasasi, sehingga Pengadilan Negeri Tangerang berkesimpulan sendiri bahwa penundaan waktu penerbangan tersebut merupakan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUIHPerdata;

- 5 Bahwa judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan kesalahan berat dalam menerapkan hukum sehubungan dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen:
  - Bahwa alasan dan dasar penundaan penerbangan pesawat QZ7340 CKG-JOG 12 Desember 2008 pada pukul 06.00 WIB menjadi penerbangan QZ7344 tanggal 12 Desember 2008 pada pukul 15.05 WIB adalah karena keadaan memaksa (overmacht/force majeure) yaitu adanya kerusakan pada pesawat Pemohon Kasasi (vide T.6a dan bukti T.6b);
  - Bahwa sehubungan dengan penundaan penerbangan tersebut, pada tanggal 11 Desember 2008, Pemohon Kasasi dengan itikad baik telah memberitahukan mengenai penundaan penerbangan tersebut dan juga

Hal. 13 dari 17 hal. Put.No. 1391 K/Pdt/2011



alasan dilakukannya penundaan penerbangan tersebut kepada  
Termohon Kasasi sebagaimana dibuktikan dengan pesan singkat  
(SMS) dari Pemohon Kasasi kepada Termohon Kasasi;

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas dapat dibuktikan bahwa Pemohon Kasasi sama  
sekali tidak mengalihkan tanggungjawabnya sehubungan dengan penundaan waktu  
penerbangan tersebut, dan karenanya Pemohon Kasasi sama sekali tidak melanggar  
Pasal 18 ayat 1 huruf a dan ayat 3 Undang-Undang Perlindungan Konsumen;

- 1 Bahwa *judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/  
Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan  
kesalahan berat dalam menerapkan hukum tentang adanya  
kepentingan hukum Termohon Kasasi atas ganti rugi;

Dalam perkara *a quo* Termohon Kasasi tidak mempunyai kepentingan atas segala  
ganti rugi, sehingga tidak mempunyai dasar hukum untuk dikabulkan, karena dasar  
dilakukannya penundaan waktu penerbangan oleh Pemohon Kasasi adalah karena  
adanya keadaan memaksa (*overmacht/force majeure*) yaitu adanya kerusakan kaca  
jendela pesawat dengan registrasi PK-AWP, di mana kerusakan tersebut harus  
dilakukan tindakan perawatan/perbaikan yaitu berupa penggantian kaca jendela  
kokpit tersebut;

- 2 Bahwa *judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/  
Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan  
kesalahan berat dalam menerapkan hukum pembuktian  
sehubungan dengan ganti rugi material karena tidak  
mempunyai dasar hukum dan oleh karena itu pertimbangan  
*judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang), yang  
pada intinya menyatakan bahwa Pemohon Kasasi telah  
melakukan perbuatan melawan hukum dan pengalihan  
waktu penerbangan yang dilakukan oleh Pemohon Kasasi  
telah menimbulkan kerugian material bagi Termohon  
Kasasi seharusnya dibatalkan;
- 3 Bahwa *judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/  
Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan  
kesalahan berat dalam menerapkan hukum pembuktian  
sehubungan dengan ganti rugi immaterial karena tidak



mempunyai dasar hukum dan oleh karena itu pertimbangan judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang) yang mengabulkan ganti rugi immaterial semata-mata mendasarkan pada menghindari tindakan sewenang-wenang dari perusahaan penerbangan;

Bahwa di samping itu pertimbangan judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/Putusan Pengadilan Tinggi Banten) untuk mengabulkan ganti rugi imateriil yang semata-mata mendasarkan pada asumsi-asumsi belaka, perkiraan semata, hipotetis, tidak konkrit dan tidak didasarkan pada kerugian yang dialami secara nyata adalah salah dalam menerapkan hukum, karena tidak ternyata Pemohon Kasasi melakukan perbuatan melawan hukum maka permohonan ganti rugi kepada Pemohon Kasasi tidak mempunyai dasar hukum, oleh karena itu putusan tersebut seharusnya dibatalkan;

Menimbang, bahwa terhadap alasan-alasan tersebut Mahkamah Agung berpendapat:

**Mengenai alasan ke-1 sampai dengan ke-8:**

Bahwa alasan-alasan ini tidak dapat dibenarkan, karena judex facti tidak salah menerapkan hukum, oleh karena tidak ada ketentuan hukum yang melarang judex facti/Pengadilan Tinggi mengambil pertimbangan putusan Pengadilan Negeri yang dinilai sudah benar dan tepat dipertimbangkan sehingga dijadikan pertimbangan putusan Pengadilan Tinggi sendiri. Demikian pula berdasarkan alat-alat bukti yang diajukan di dalam persidangan sesuai ketentuan hukum yang berlaku ternyata Penggugat berhasil membuktikan perbuatan Tergugat yang tidak jadi mengangkut Penggugat menuju Yogyakarta menggunakan pesawat No. Penerbangan QZ7340 milik Tergugat dan tidak ada keadaan memaksa (force majeure) yang terjadi pada peristiwa saat itu merupakan perbuatan melawan hukum yang dilakukan Tergugat, lagi pula hal ini pada hakekatnya mengenai penilaian hasil pembuktian yang bersifat penghargaan tentang suatu kenyataan, hal mana tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan dalam tingkat kasasi, karena pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan dengan adanya kesalahan penerapan hukum, adanya pelanggaran hukum yang berlaku, adanya kelalaian dalam memenuhi



syarat-syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang mengancam kelalaian itu dengan batalnya putusan yang bersangkutan atau pengadilan tidak berwenang atau melampaui batas wewenangnya sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 30 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, lagi pula ternyata bahwa putusan *judex facti* dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi PT INDONESIA AIRASIA tersebut harus ditolak;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi ditolak, maka Pemohon Kasasi dihukum untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 sebagaimana yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan;

#### **M E N G A D I L I :**

Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi: **PT INDONESIA AIRASIA** tersebut;

Menghukum Pemohon Kasasi/Tergugat untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi sebesar Rp 500.000,- (lima ratus ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Selasa tanggal 20 November 2012 oleh Dr. H. Abdurrahman, S.H., M.H, Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Dr. H. Sofyan Sitompul, S.H., M.H. dan Dr. H. Habiburrahman, M.Hum. Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari Kamis tanggal 22 November 2012 oleh Ketua Majelis tersebut dengan dihadiri oleh Dr. H. Sofyan Sitompul, S.H., M.H. dan H. Mahdi Soroinda Nasution, S.H., M.H., Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota tersebut dan dibantu oleh Drs. Suhardi, S.H., Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh pihak;

Hakim-Hakim Anggota;

K e t u a ;



**Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**  
putusan.mahkamahagung.go.id

ttd.

Dr. H. Abdurahman, S.H., M.H.

ttd.

Dr. H. Sofyan Sitompul, S.H., M.H.

ttd.

H. Mahdi Soroinda Nasution, S.H., M.H.

Biaya-biaya:

1. Meterai ..... Rp 6.000,-
2. Redaksi ..... Rp 5.000,-
3. Administrasi kasasi Rp 489.000,-
- Jumlah ..... Rp 500.000,-

Panitera Pengganti;

ttd.

Drs. Suhardi, S.H.

Untuk Salinan

MAHKAMAH AGUNG R.I.

a.n. Panitera

Panitera Muda Perdata

PRI PAMBUDI TEGUH, S.H., M.H.

NIP. 19610313 198803 1 003

Hal. 17 dari 17 hal. Put.No. 1391 K/Pdt/2011