

Wahid Yaurwarin¹⁾
Dominggus J. Siwabessy²⁾

^{1,2}STIA Said Perintah
wahidyaurwarin@gmail.com



LPPM STIA Said Perintah

Volume 4, No. 2, September 2023

<https://stia-saidperintah.e-journal.id/ppj>

Received; 2023-04-30

Accepted; 2023-05-16

Published; 2023-05-19

Abstract

Flight delays are a common problem that air transport service users in our homeland have complained about so far, hence the existence of Law Number 8 of 1999 concerning Consumer Protection, Law Number 1 of 2009, and Minister of Transportation Regulation Number 77 of 2011 concerning Responsibilities. Air Transportation Carrier's Answer is a form of legal protection for the community provided by the state to citizens, especially people who normally use air transportation, the purpose of this article is how to provide legal protection for users of air transport services due to flight delays.

The method used is a normative juridical approach, the type of data in this study is primary legal material in the form of laws and regulations which form the basis for legal protection for users of air transport services due to flight delays. Suggestions or recommendations from this article are; There is continuous supervision of airline owners regarding the departure and arrival schedules of airplanes; The government and parties who have concerns in the field of air transportation, should provide socialization to the publik and airline owners about the existence of rights and obligations that cannot be neglected; The government as a regulator must be firm in giving warnings in the form of sanctions to airline owners who are still caught ignoring their responsibilities.

Keywords ; Legal Protection, Users of Air Transportation Services, Flight Delays

Pendahuluan

Transportasi udara adalah transportasi yang menggunakan sumber daya dan teknologi termutakhir sehingga cepat, efisien dan ekonomis yang banyak digunakan masyarakat Indonesia sekarang ini, yaitu dalam rangka mempercepat proses pengangkutan orang maupun barang antara wilayah yang satu dengan wilayah yang lainya (Uli, n.d.). Penyelenggaraan angkutan udara dalam penerbangan niaga tidak memiliki nilai ekonomi tanpa adanya penumpang, karena penumpang merupakan aset utama maskapai penerbangan yang menguntungkan, sehingga penumpang pengguna jasa angkutan udara hak harus dilindungi, terutama dalam hal kompensasi. Hak tersebut diantaranya adalah hak penumpang yang mengalami kecelakaan, bagasi rusak atau hilang, dan penundaan penerbangan (Yahanan & Che, 2010).

Pada umumnya para pengguna transportasi udara berharap agar pesawat yang ditumpanginya tiba di bandara sesuai waktu keberangkatan sebagaimana tertera pada tiket, selain itu juga para penumpang juga berharap, barang bawaan tidak hilang, tidak rusak dan tidak terbawa kebandara yang lainnya. Harapan para pengguna angkutan udara tersebut pada kenyatannya tidak sebagaimana mestinya, karena masih banyak terjadi adanya keterlambatan penerbangan, hal tersebut yang pernah dialami oleh penumpang udara di negara berbagai negara termasuk di Indonesia.

Masalah ini pernah terjadi di maskapai *Super Air Jet* dengan rute Bandara Internasional Yogyakarta menuju Bandara Soekarno-Hatta mengalami *delay* selama tiga jam. Keterlambatan maskapai *Super Air Jet* disebabkan oleh lampu pilot di pesawat yang memaksa maskapai untuk melakukan pengecekan dan penundaan penerbangan. Pesawat yang seharusnya lepas landas pada pukul 17:10 WIB, baru lepas landas pada pukul 19:30 WIB sehingga banyak penumpang yang sudah berada di dalam pesawat harus turun dan kecewa. Hal serupa juga dialami penumpang *Wings Air* dalam perjalanan dari Yogyakarta (Adi Sucipto) menuju Surabaya (Juanda) saat penerbangan nomor *IW1846* ditunda atau *delay* pada Jumat, 22 April 2022. Penumpang mengeluhkan hal itu karena *Wings Air* tidak menjelaskan penundaan, bahkan tidak kompensasi (B. E. Putra, 2022).

Keterlambatan penerbangan juga pernah dialami konsumen pengguna jasa transportasi *Sriwijaya Air* pada rute perjalanan dari bandara Internasional Ambon Pattimura menuju bandara Internasional Soekarno Hatta. PT. Sriwijaya Air secara sepihak membatalkan penundaan penerbangan yang berulang mulai dari bandara Internasional Ambon Pattimura menuju bandara Internasional Makassar Sultan

Hasanuddin. Penundaan tersebut juga disertai dengan tidak adanya akomodasi yang memuaskan kepada para penumpang. Sriwijaya Air sebagai penyedia jasa harusnya berkewajiban mutlak mengenai kehilangan yang diderita oleh penumpang (R. S. Putri, 2022). Hal ini telah diatur melalui Undang-Undang Angkutan Udara No. 1/2009 pada Pasal 146 yang berbunyi apabila terjadi penundaan jadwal pemberangkatan, pemilik maskapai mempertanggungjawabkan atas semua penderitaan yang dialami penumpang, kecuali keterlambatan tersebut karena faktor cuaca atau operasional (D. Arjanto, 2022).

Kadaan keterlambatan penerbangan yang dialami oleh pengguna jasa angkutan udara tersebut, kalau merujuk pada norma dan kaedah hukum yang berlaku di negara kita, maka pihak maskapai telah menyalahinya atau telah melanggar norma dan kaedah hukum yang ada. Sebagaimana di Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen pada Pasal 2 menguraikan bahwa; Perlindungan konsumen bersendikan kemanfaatan, keadilan, keseimbangan, kenyamanan dan perlindungan konsumen serta kepastian hukum. Hal senada juga diungkapkan UU Penerbangan No. 1/2009 pada Pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa penerbangan adalah satu keutuhan proses yang mencakup unsur teritorial dirgantara, pesawat terbang, bandar udara, transportasi dirgantara, pengatur lalu lintas udara, keamanan, lingkungan dan unit-unit yang mendukungnya, serta entitas publik lainnya. Kemudian dipertegas lagi dalam Pasal 146 UU Penerbangan No. 1/2009, berbunyi bahwa pembawa berkewajiban atas kerugian yang disebabkan oleh *delay* pengangkutan orang, barang bawaan, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa penundaan itu karena alasan cuaca atau operasional.

Selain Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Perhubungan Udara yang menjadi dasar hukum bagi pemakai jasa transportasi pesawat terbang untuk menuntut haknya seterta pelaku usaha untuk melaksanakan kewajiban, ada juga Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang kewajiban maskapai penerbangan untuk memberikan santunan bagi penumpang yang tewas dan terluka atau cedera, bagasi yang hilang atau rusak, barang bawaan yang dimuat hilang, hancur atau rusak, penundaan penerbangan dan kerugian pihak ketiga. Pasal 13 Peraturan Menteri Perhubungan membebaskan kewajiban maskapai penerbangan atas penderitaan yang dialami penumpang akibat penundaan disebabkan oleh iklim yang tidak baik dan/atau gangguan oprasional. Selain itu, Pasal 13 ayat (2) menyebutkan referensi faktor cuaca yang mempengaruhi keselamatan penerbangan, misalnya; hujan keras, tersangkut petir,

angin kencang, remang, gas, selisih pandang dibawah persyaratan minimum atau kekecangan udara melebihi nilai maksimum.

Menurut Pasal 14 ayat (3) kewajiban maskapai penerbangan, diketahui bahwa faktor operasional yang membebaskan perusahaan dari tanggung jawab atas penumpang yang hilang antara lain, misalnya: a) bandara kepergian dan bandara tiba tidak dapat dipakai untuk operasi penerbangan; b) pengoperasian medan yang mengarah ke bandar udara terhalagi, misalnya oleh retakan, air bah atau terjadi kobaran api; c) munculnya tumpukan angkutan udara yang hendak berangkat dan tiba di bandar udara atau pembagian kesempatan terbang; atau; d) penundaan akibat penambahan bahan bakar.

Berdasarkan pemaparan realita kerugian pengguna jasa angkutan udara dan regulasi yang berkaitan dengan hal tersebut maka penulis berkeputusan untuk meneliti hal tersebut dengan tujaun untuk bertujuan untuk menjelaskan dan mengedukasi pengguna jasa angkutan udara dan pemilik maskapai tentang hak dan kewajiban masing-masing pihak yang telah diatur dalam Undang-Undang, yaitu UU No. 8/1999 tentang Perlindungan Konsumen, UU Penerbangan No. 1/2009, dan Permenhub No. 77/2011 tentang kewajiban pesawat terbang.

Kerangka Teoritis

Perlindungan Hukum

Menurut Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum bermaksud agar mengayomi kewibawaan dasar jiwa yang dilanggar dari pihak yang berbeda paham dan pengayoman tersebut disampaikan untuk publik sehingga mereka dapat merasakan adanya keadilan (S. Rahardjo, 2000). Selain itu, C.S.T. Kansil mengatakan bahwa kepastian hukum merupakan berbagai usaha yang patut ditawarkan dari lembaga penegak hukum demi menanamkan rasa sejuk secara mental dan fisik akibat huru-hara dari berbagai intimidasi (C.S.T. Kansil, 1989). Sedangkan menurut Philipus M. Hadjon bahwa pengayoman hukum merupakan langkah mengayoman yaitu berupa bantuan dari pihak berwajib dengan memakai saluran hukum (Philipus M. Hadjon, 2011). Kemudian menurut Setiono, pengayoman hukum merupakan cara mengayomi publik dari perbuatan zalim yang dikerjakan oleh yang berkuasa yang tidak memenuhi asas negara hukum untuk mencapai keteranturan dan kenyamanan sehingga masyarakat dapat merasakan haknya (Ratna, 2020).

Pengayoman hukum terdiri atas dua bentuk, yaitu pengayoman hukum pencegahan yang merupakan cara penguasa dalam mengambil keputusan harus cermat, sehingga tidak menimbulkan masalah, sedangkan pengayoman hukum represif merupakan cara menyelesaikan permasalahan yang terjadi dalam masyarakat (Phillipus M. Hadjon, 1987). Bentuk perlindungan hukum yang bersifat preventif dicantumkan dalam regulasi untuk menangkal kesalahan hukum dan membendung pelaksanaan kewajiban. Pada saat yang sama, perlindungan hukum yang menindas menengahi perselisihan yang timbul dari pelanggaran. Perlindungan ini merupakan garis pertahanan terakhir berupa hukuman atas pelanggaran.

Hukum diadakan semacam fasilitas atau alat guna mengontrol pelaksanaan hak dan kewajiban yang jalankan lembaga hukum, agar masing-masing lembaga hukum dapat melaksanakan tugasnya sesuai harapan dan mendapatkan haknya dengan adil. Permasalahan hukum timbul akibat kelalainan dari salah satu lembaga hukum dalam melaksanakan kewajibannya atau karena melanggar hak badan hukum lainnya. Harapan hukum ialah untuk memastikan adanya kepastian hukum bagi publik, disamping itu juga hukum harus tetap berlandaskan pada keadilan (C.S.T. Kansil, 1989). Hukum ada untuk melindungi kepentingan masyarakat, maka hukum harus dilaksanakan untuk melindungi kepentingan masyarakat (S. Mertokusumo, 1991).

Pengguna Jasa Angkutan Udara

Pengguna adalah perorangan yang menggunakan kargo yang ada dalam publik. Menurut UU Perlindungan Konsumen No. 8/1999 pada pasal 1 angka 2, kata pengguna adalah mereka yang menikmati barang yang tersedia di masyarakat. Pelaku usaha yang menjual barang dan jasa harus memberikan peyananan yang baik dan memadai kepada konsumen atau pembeli.

Sedangkan jasa merupakan suatu fasilitas yang disediakan oleh seseorang untuk orang lain, disini terdapat dua pihak yaitu pihak yang meyediakan jasa dan salah satu pihak lainnya adalah pihak yang menerima atau mendapatkan pelayanan dari pemberi jasa. Pemberiaan atau penyedia jasa ini bisa berbentuk badan hukum dan juga bisa dilakukan secara perorangan, pemberian jasa yang berbentuk badan hukum itu, seperti maskapai penerbangan yang beroperasi di negara kita dalam rangka melakukan pelayanan, berupa mengangkut para penumpang dari bandar udara yang satu ke bandar udara yang lainnya, contohnya; Garuda Indonesia, Lion Air, Sriwijaya Air, Wings Air dan maskapai yang lainnya.

Sementara yang termasuk dalam pemberian jasa yang sudah berbadan hukum adalah, jasa pengiriman barang, seperti Tiki, J&T, J&E dan jasa pengiriman yang lainnya, sedangkan pemberian jasa yang dilakukan secara perorangan adalah seperti pengacara (*Lawyer*) yang membela kliennya di pengadilan, yaitu dimuka hakim dan penuntut umum atau Jaksa, dan pemberian jasa perorangan yang lainnya. UU Penerbangan No. 1/2002 pada Pasal 1 angka 13 menerangkan bahwa penerbangan merupakan usaha yang mempergunakan pesawat terbang untuk menggunakan pesawat udara untuk memindahkan orang, barang, dan/atau surat dalam satu atau lebih perjalanan dari satu bandar udara ke bandar udara lainnya. Berdasarkan penjelasan tentang pengguna jasa angkutan udara di atas, maka yang dimaksud dengan pemakai layanan angkutan pesawat ialah mereka yang memperoleh atau mendapatkan maupun menikmati pelayanan yang diberikan ataupun disediakan oleh penyelenggara transportasi udara, untuk mengangkut mereka dari bandar udara dimana mereka tinggal ke bandar udara yang mereka kehendaki atau bandar udara tujuan.

Keterlambatan Pemberangkatan

Keterlambatan menurut umum berarti tidak masuk akal atau tidak tepat, atau bisa juga diartikan sebagai kegagalan jadwal. Dalam hal operasional penerbangan, penundaan penerbangan ialah suatu kondisi dimana keberangkatan yang gagal dijalankan untuk memberangkatkan penumpang dari bandar udara dimana penumpang tinggal ke bandar udara yang ingin dituju. Penundaan keberangkatan membawa akibat bagi penumpang karena penumpang telat sampai di tempat tujuan dan penumpang harus menunggu sampai diangkut oleh perusahaan maskapai (Sinilele, 2016).

Keterlambatan adalah kejadian ketidaksesuaian kesempatan antara kesempatan terbang atau waktu tiba yang dimaksudkan dengan kesempatan terbang atau kesempatan tiba yang sebenarnya sebagaimana yang isyaratkan pada Pasal 1 Angka 30 UU Penerbangan No. 1/2009. Penundaan keberangkatan pada perjalanan pesawat komersil berjadwal meliputi penundaan penerbangan, penolakan penumpang karena kemampuan mengangkut dari pesawat dan penundaan.

Penundaan penerbangan adalah hambatan untuk perjalanan pesawat. Terbukti bahwa jadwal keberangkatan sering ditunda atau bahkan dibatalkan tanpa peringatan atau penjelasan dan keengganan pihak maskapai untuk menyediakan pesawat. Penundaan keberangkatan memberatkan penumpang karena mereka tidak tiba ditempat tujuan tidak sebagaimana mestinya (Muhammad, 2008). Padahal transportasi udara

merupakan sektor penting dalam transportasi. Pada prinsipnya perusahaan penerbangan atau airlines (perusahaan) bertanggung jawab atas penyelenggaraan penerbangan.

Metode Penelitian

Pendekatan yang digunakan penulis dalam artikel ini adalah pendekatan hukum normatif yang erat hubungannya dengan peraturan perundang-undangan. Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang mendefinisikan hukum laksana sistem norma. Sistem normatif menyangkut asas, standar, norma hukum, kesepakatan dan ajaran. Kajian normatif ini merupakan kajian tentang sistem hukum, jadi kajian yang tujuan utamanya adalah untuk mengidentifikasi konsep atau landasan hukum (B. Sunggono, 2016). Sumber data data dalam penelitian ini adalah berupa badan hukum utama, terdiri dari UU Perlindungan Konsumen No. 8 1999, UU Penerbangan No. 1/2009 dan Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Permenhub No. 77/2011.

Pembahasan

Norma Hukum yang Menjadi Dasar Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Akibat Keterlambatan Penerbangan di Indonesia.

Pada pembahasan artikel ini, penulis ingin menunjukkan kepada masyarakat, terutama pengguna angkutan udara akan adanya norma dan kaedah hukum berupa Undang-Undang dan peraturan pelaksanaannya yang khusus mengatur tentang pertanggungjawaban pemilik maskapai terhadap penumpang yang menggunakan maskapainya. Hal ini penting agar pengguna angkutan udara pada saat mengalami keterlambatan penerbangan dapat mengetahui prosedur ataupun tata cara meminta pertanggung jawaban berupa ganti rugi maupun tuntutan hak- hak yang lainnya yang seharusnya mereka dapatkan dari pemilik maskapai angkutan udara. Berikut ini adalah teori dan UU maupun peraturan yang menjadi dasar perlindungan hukum terhadap pengguna jasa angkutan udara.

1. UU Konsumen No. 8 Tahun 1999

Pengayoman hukum adalah pengayoman akan kehormatan manusia dan pengukuhan kewibawaan asasi manusia yang timbul dari masalah hukum bersendikan aturan hukum yang sewenang-wenang atau pada seperangkat aturan atau peraturan yang dapat mengayomi semua pihak. Bagi pembeli atau pengguna, berarti UU tersebut kehadirannya bertujuan untuk mengayomi hak-hak konsumen dari berbagai macam hal yang mengakibatkan pelanggaran terhadap hak-hak tersebut.

Pengayoman hukum juga merujuk pada adanya hak dan kewajiban, dalam hal ini adalah pelaku usaha yang berinteraksi dengan orang lain dan lingkungan. Sebagai subyek hukum, masyarakat memiliki hak dan kewajiban untuk menuntut (Ratna, 2020). Sebagaimana penjelasan dalam UU Perlindungan Konsumen pada Pasal 1 angka 3 UU yang berbunyi;

"Pengusaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang sudah diakui maupun tidak, yang didirikan dan berdomisili dalam yuridiksi hukum Negara RI atau melakukan kegiatan, baik mandiri ataupun berkelompok lewat persetujuan untuk melakukan kegiatan usaha dalam berbagai sektor ekonomi".

Kewajiban badan ekonomi UUPK diatur dalam pasal 7 yaitu; dapat diandalkan lewat aktifitas dagangnya, menerima atau menghadapi pembeli dengan adil dan benar tanpa membeda-bedakan, membayar ganti rugi, ganti rugi dan/atau penggantian kerugian yang disebabkan oleh pemakaian, pemakaian dan penggunaan barang dan/atau jasa yang dijual.

Pasal 19 UUPK No. 8/1999 lebih lanjut menjelaskan pertanggungjawaban pedagang yaitu;

- 1) Pekerja ekonomi berkewajiban dari kehancuran, pengotoran, dan/atau kehilangan pembeli karena mengkonsumsi bahan dan/atau jasa yang diproduksi maupun dijual.
- 2) Kompensasi seperti yang disebutkan di bagian (1) mampu dalam berbentuk mengembalikan piranti dan/maupun pelayanan yang harganya sama atau seimbang, atau ganti rugi maupun santunan kesehatan dan/atau ganti rugi berdasarkan norma UU yang ada.
- 3) Pembayaran akan dibayarkan dalam waktu 7 (tujuh) hari sejak tanggal pembelian.
- 4) Pembayaran yang disebutkan dalam paragraf 1 dan 2 tidak menghentikan kesempatan kalau mengajukan gugatan berdasarkan fakta pelanggaran tambahan.
- 5) Aturan angka 1 dan 2 hal di atas tidak berlaku jika pengusaha dapat membuktikan bahwa pembeli dapat mempertanggungjawabkan kesalahannya tersebut (A. Miru & S. Yodo, 2000, p. 126).

Prinsip pertanggungjawaban itu penting dalam hukum perlindungan konsumen karena hak-hak konsumen dilanggar harus dilakukan analisis yang tepat untuk menentukan siapa yang diemban tugas dan tanggung jawab apa yang dapat

dialihkan kepada obligor sampai sejauh mana. Menurut standar, prinsip tanggung jawab dibagi menjadi; 1. karena kesalahan, 2. selalu bertanggung jawab, 3. selalu tidak bertanggung jawab, 4. tanggung jawab mutlak dan 5. Batasan Kewajiban (Shidarta, 2000).

1) Prinsip karena ada unsur kesalahan.

Prinsip ini menyatakan bahwa seseorang hanya berhasil dimintai kewajibannya jika mereka melakukan pelanggaran. Prinsip itu berperan baik untuk hukum pidana maupun perdata (khususnya Paragraf 1365, 1366 dan 1367 KUH Perdata). Bunyi Psl 1365 BGB yang dianggap melawan hukum apabila memenuhi empat syarat utama; tabiat, kelalaian, kehilangan yang terjadi dan korelasi lantaran buntut antara kelalaian dan kehilangan. Prinsip pertanggungjawaban ini berhasil diterima karena adil bagi pihak yang dirugikan untuk membayar kehilangan yang ditimbulkan pada orang yang dirugikan. Perihal bobot pembuktian, pandangan ini mengikuti aturan Paragraf 163 HIR atau paragraf 283 Rbg dan Paragraf 1865 BGB, yang menurutnya siapa yang mengaku memiliki hak harus menerangkan adanya hak tersebut dengan cara ini atau itu.

2) Prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab

Menurut asas ini, terdakwa harus dimintai pertanggungjawaban sampai terbukti bukan dia pelakunya. Oleh sebab itu, tugas pembenaran ada pada terdakwa. Teori dasar di balik pengalihan tugas pembenaran adalah bahwa seseorang dianggap bersalah sampai orang yang tersangkut dapat pembenaran sebaliknya. Hal ini tentu bertentangan dengan asas hukum yang dikenal dengan asas praduga tak bersalah menurut undang-undang. Ketika prinsip ini diterapkan pada konsumsi konsumen, teori ini tampaknya menjadi sangat penting ketika beban pembuktian ada pada pengusaha yang digugat.

3) Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab.

Pandangan ini selamanya menyalahi dengan pandangan mengambil tanggung jawab. Pandangan ini hanya diketahui di toko pembeli yang tidak cukup. Contoh pemberlakuan asas ini ialah hukum pengangkutan, manakala kehilangan dan rusaknya bagasi menjadi tanggung jawab penumpang (konsumen) biasanya dalam kendali penumpang.

4) Prinsip tanggung jawab mutlak.

Ahli menyatakan bahwa asas pertanggungjawaban penuh tidak selamanya sama dengan asas pertanggungjawaban penuh. Pertanggungjawaban penuh tidak

mendefinisikan kesalahan bukan merupakan penyebab utama, namun ada pengecualian yang memungkinkan pembedaan pertanggungjawaban, seperti; *force majeure*. Tanggung jawab mutlak, di sisi lain adalah pandangan pertanggungjawaban tanpa kelalaian tanpa pengecualian. Pandangan pertanggungjawaban penuh dipergunakan dalam UUPK untuk menyesatkan pedagang, terutama yang menjual barang dagangnya sehingga pembeli dirugikan. Prinsip kewajiban ini dikenal sebagai kewajiban produk. Menurut prinsip ini, pengusaha mempertanggungjawabkan atas kehilangan yang dialami pembeli akibat pemakaian produknya yang dijual.

5) Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan.

Pengusaha pada senang hati memasukkan landasan ini ke dalam kontrak standar mereka. Landasan pertanggungjawaban ini sungguh membebani konsumen ketika peritel menetakannya secara sebelah, misalnya dalam kontrak *laundry* yang mengatur bahwa ganti rugi konsumen dibatasi jika baju rusak karena kesalahan karyawan. sepuluh kali lipat biaya mencuci baju. Menurut UU Perlindungan Konsumen, pedagang dilarang dengan sengaja memberlakukan perjanjian yang merugikan pembeli, termasuk batasan maksimal.

2. UU Penerbangan No. 1/2009

Perjalanan adalah fase dari teknik transportasi nasional yang bercirikan perjalanan cepat, penggunaan teknologi canggih, manajemen padat modal dan andal, serta keamanan optimal, model distribusi nasional yang fleksibel dan aktif. Pasal 2 UU No. 1 2009 terkait Penerbangan, dalam pasal ini penerbangan dioperasikan berdasarkan prinsip; 1) Kegunaan; 2) Upaya patungan dan hubungan keluarga; 3) Setara dan meluas; 4) Keserasian, keseimbangan dan keselarasan; 5) Keperluan publik; 6) Terintegrasi; 7) Penegakan hukum; 8) Mandiri; 9) Transparansi dan antimonopoli; 10) Ramah pemukiman; 11) Kemandirian nasional; 12) Kewarganegaraan, dan 13) Pulau.

Sedangkan sasaran diselenggarakan perjalanan diatur pada Pasal 3 UU Penerbangan, dengan maksud;

- 1) Untuk melakukan operasi penerbangan yang teratur, reguler, aman, nyaman dan hemat biaya serta untuk menghindari persaingan komersial yang tidak sehat.
- 2) Memfasilitasi pergerakan manusia dan/atau kargo lewat pesawat terbang melalui prioritas dan perlindungan angkutan udara untuk memperlancar kegiatan perekonomian nasional.

- 3) Promosi semangat penerbangan.
- 4) Melindungi kemerdekaan nasional.
- 5) Menghasilkan persaingan melalui pengembangan teknologi dan penerbangan nasional.
- 6) Mendukung, menggerakkan dan memajukan pencapaian tujuan pembangunan nasional.
- 7) Memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa dalam mewujudkan visi nusantara.
- 8) Penguatan ketahanan nasional dan.
- 9) Memperkuat hubungan antar negara.

Tentang tanggung jawab pengangkut pada UU Penerbangan No. 1/2009 pengaturannya ada pada Pasal 140 antara lain:

- 1) Industri penerbangan komersial diwajibkan untuk membawa penumpang dan/atau kargo dan dokumen berdasarkan perjanjian pengangkutan.
- 2) Angkutan udara niaga wajib melayani setiap pemakai jasa pesawat terbang berdasarkan kontrak pengiriman yang telah disepakati dibandingkan dengan;
- 3) Kontrak pengangkutan berdasarkan paragraf 1 ditentukan oleh tiket dan dokumen pemuatan.

Pertanggungjawaban pengiriman kepada penumpang dan/atau pengirim diatur dalam UUP Bagian 141, antara lain;

- 1) Maskapai bertanggung jawab atas penumpang yang tewas, terluka atau cedera akibat kecelakaan lalu lintas udara dan/atau selama naik dan turun.
- 2) Jika kerugian yang disebutkan dalam ayat 1 disebabkan oleh kesalahan yang disengaja atau disebabkan oleh pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengirim bertanggung jawab atas kehilangan yang ditimbulkan dalam ketentuan UU ini tidak dapat diberlakukan untuk membatasi tanggung jawabnya.
- 3) Keluarga atau orang yang menderita kerugian akibat kecelakaan penerbangan tersebut pada angka 2 berhak mengajukan gugatan untuk menuntut ganti rugi di luar persidangan.

Paragraf 142 UUP, berbunyi antara lain;

- 1) *Pengirim tidak berkewajiban atas pengangkutan penumpang yang sakit dan dapat menolak pengangkutan kecuali pengangkut dapat memberikan surat keterangan medis bahwa orang tersebut diperbolehkan bepergian dengan pesawat.*

- 2) Penumpang yang disebutkan pada poin 1 harus didampingi oleh dokter atau perawat penanggung jawab yang dapat berkontribusi terhadap mereka selama perjalanan.

Pasal 143 UUP berbunyi;

Pengangkut tidak mempertanggungjawabkan atas kerusakan akibat kerugian atau kehancuran barang bawaan, kecuali penumpang dapat membuktikan bahwa kehilangan tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau penyewa.

Pasal 144 UUP berbunyi;

Maskapai mempertanggungjawabkan atas kerugian yang dialami penumpang sebagai akibat bagasi cacat yang hilang, hancur, atau rusak selama penerbangan sementara bagasi tercatat berada di bawah kendali Maskapai.

Pasal 145 UUP;

Pengangkut mempertanggungjawabkan akibat kekurangan yang dialami oleh pengangkut akibat hilangnya, hancur atau rusaknya barang yang dikirim selama barang itu berada di bawah penguasaan Maskapai.

Pasal 146 UUP;

Pengangkut mempertanggungjawabkan atas kekurangan yang ditimbulkan oleh penundaan pembawaan orang, barang, kecuali mampu membuktikan bahwa penundaan tersebut ditimbulkan oleh alasan meteorologis atau operasional.

Pasal 147 UUP;

- 1) Maskapai mempertanggungjawabkan atas penumpang yang tidak diangkut sesuai dengan jadwal yang dijadwalkan karena kapasitas pesawat.
- 2) Mempertanggungjawabkan sesuai ayat 1 dengan membayar ganti rugi untuk penumpang berupa:
 - a. Transfer ke angkutan udara lain dengan tidak membayar ongkos lanjutan; dan atau
 - b. Tunjukkan ongkos makan, fasilitas, dan angkutan jika tidak ada perjalanan berikutnya yang mencapai sasaran akhir.

Paragraf 148 UUP;

Pertanggungjawaban pengirim berdasarkan Paragraf 141 sampai dengan 147 tidak berlaku untuk;

- a. Transportasi pos;
- b. Mengangkut orang dan/atau barang dengan angkutan udara komersil; dan
- c. Dibandingkan dengan pesawat terbang non komersil (Perhubungan & Indonesia, n.d.).

3. Peraturan Menhub No. 77/2011 Tentang Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan

Berdasarkan Permenhub ini, maka pertanggungjawaban perusahaan adalah tanggung jawab perusahaan untuk membayar kekurangan yang dialami oleh orang dan/atau penumpang atau orang ketiga. Padahal keterlambatan dalam Permenhub ini adalah selisih antara kesempatan terbang atau waktu tiba yang ditetapkan dengan kesempatan terbang atau tiba yang sebenarnya.

Pengaturan tentang jenis pertanggungjawaban penumpang dan kompensasi atas penundaan keberangkatan terdapat pada Paragraf 2 huruf e, Paragraf 9, Paragraf 10, Paragraf 11, Paragraf 12, dan Paragraf 13 Permenhub No. 77/2011 tanggung jawab penumpang. Paragraf 2 huruf e yang berbunyi; perusahaan penerbangan yang mengoperasikan pesawat harus mengkompensasi kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan penumpang udara. Paragraf 9 Permenhub No. 77/2011 kasus penundaan lalu lintas udara menurut Pasal 2 huruf e antara lain;

- 1) Penundaan keberangkatan.
- 2) Mereka yang berangkat ditolak boarding karena kapasitas pesawat (*passenger reject board*) dan;
- 3) Pembatalan penerbangan.

Mengenai jumlah ganti kerugian yang diperuntukan kepada penumpang yang diakibatkan dari adanya penundaan penerbangan tercantum pada Pasal 10 Permenhub Nomor 77 Tahun 2011, menurut Paragraf 9 huruf a ditentukan antara lain;

- 1) Penundaan melebihi dari 4 jam dikenakan biaya Rp 300.000,- per orang.
- 2) Kompensasi sebanyak 50% sebagaimana dimaksud dalam huruf a kecuali pembawa memberikan alternatif sasaran yang dekat dengan nomor keberangkatan orang terakhir dan pembawa harus mengalihkan tiket keberangkatan atau membawa alat angkut lainnya sampai sasaran karena tidak ada angkutan lain selain pesawat terbang.
- 3) Apabila penumpang dipindahkan ke keberangkatan selanjutnya atau ke keberangkatan yang dioperasikan oleh maskapai keberangkatan lain, orang tidak dikenakan dari ongkos lanjutan termasuk kelas yang lebih tinggi atau jika kelas layanan atau kelas yang lebih rendah diturunkan, penumpang harus menerima

jumlah yang tersisa dari tiket yang dibeli (*Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara*, 2009).

Keterlambatan karena tidak dapat mengangkut orang karena kapasitas pesawat, pembawa harus melakukan penerbangan yang dialihkan jangan membayar ongkos lebih dan/atau menyediakan biaya untuk makan, akomodasi dan angkutan jika tidak ada keberangkatan lain ke sasaran yang ditentukan. Paragraf 11 Permenhub No. 77 Tahun 2011 menunjukkan bahwa penumpang tidak diangkut berdasarkan paragraf 9 bagian b, pembawa diharuskan mengganti rugi seperti;

- 1) Transfer ke keberangkatan lain dengan catatan tidak membayar ongkos lebih dan atau.
- 2) Permintaan kompensasi, tempat menginap dan ongkos perjalanan jika tidak ada keberangkatan lain ke tempat sasaran.

Perihal pemberitahuan akan adanya pembatalan penerbangan termuat pada Pasal 12 Permenhub nomor 77 tahun 2011 adalah sebagai berikut;

- 1) Pengangkut wajib memberitahukan kepada penumpang tentang penundaan keberangkatan menurut Pasal 9 huruf c, selambat-lambatnya 07 (tujuh) hari sebelum penerbangan.
- 2) Dalam hal terjadi atas penundaan keberangkatan sebagaimana dimaksud pada poin 1, pembawa harus mengganti seluruh biaya yang telah dibayarkan oleh penumpang.
- 3) Dalam hal terjadi penundaan keberangkatan yang tidak sampai 7 (tujuh) hari sebelum tanggal keberangkatan yang dijadwalkan, dikenakan aturan Paragraf 10 b dan c.
- 4) Membatalkan keberangkatan dalam arti sub-ayat (3) ketika apabila penyelenggaraan lalu lintas pesawat komersil berjadwal mengubah rencana keberangkatan.

Agar pembebasan tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan penerbangan karena faktor meteorologis seperti air bah, hahelintar, tersangkut petir, redup, kabut, jangkauan melihat di bawah minimum atau kekecangan udara di atas maksimum yang diperbolehkan yang mempengaruhi keamanan keberangkatan, sebagaimana ditentukan pada Pasal 13 bahwa;

- 1) Perusahaan penerbangan dibebaskan dari kewajiban mengganti rugi keterlambatan penerbangan karena alasan meteorologis dan/atau operasional berdasarkan pasal 9 huruf a.
- 2) Faktor meteorologi yang dikehendaki pada ayat (1) adalah air bah, halilintar, tersangkut petir, redup, kabut, jangkauan melihat di bawah syarat minimum atau kekecangan udara di atas batas maksimum yang mempengaruhi keselamatan.
- 3) Teknik pengoperasian menurut ayat 1 adalah;
 - a. Bandara penerbangan dan kedatangan tak boleh dipakai untuk operasi penerbangan.
 - b. fungsi wilayah yang mengakibatkan bandar udara atau landasan pacu terhalangi, contohnya pecah, luapan atau kobaran api.
 - c. Adanya penumpukan di bandara dengan pemberangkatan dan kedatangan.
 - d. Penundaan karena penambahan bahan bakar (Adriani, 2015).

Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

Keberadaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagai payung hukum untuk ditegakannya perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan udara akibat keterlambatan penerbangan bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat dan adanya ketegasan kepada pemilik maskapai, agar para pihak dapat menjalankan hak dan tanggung jawab dengan baik. Bagi masyarakat, terutama masyarakat yang berpergian dengan menggunakan transportasi angkutan udara dalam rangka mempercepat urusannya, apabila di kemudian hari terjadi keterlambatan penerbangan maka mereka bisa meminta pertanggung jawaban dari pemilik maskapai penerbangan dan pemilik perusahaan maskapai bisa melaksanakan kewajiban berupa menyerahkan denda dan kompensasi akibat kekurangan yang diderita orang akibat adanya keterlambatan penerbangan.

Saran

Rekomendasi yang disampaikan yakni bahwa; akan lebih baik jika terdapat pengawasan yang dilaksanakan secara terus menerus kepada pemilik maskapai penerbangan atas jadwal keberangkatan dan kedatangan pesawat terbang. Pemerintah

dan para pihak yang mempunyai keprihatinan dibidang transportasi angkutan udara, agar memberikan sosialisasi kepada masyarakat dan pemilik maskapai akan adanya hak dan kewajiban yang tidak boleh dilalaikan. Selanjutnya pemerintah sebagai pembuat regulasi agar tegas memberikan teguran dan sanksi kepada pemilik maskapai yang masih kedapatan mengabaikan tanggung jawabnya.

Daftar Pustaka

- A. Miru & S. Yodo. (2000). *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*. Diadit Media.
- Adriani, R. (2015). Tanggung Gugat Pengangkut Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, *Jurnal UIS*, III (8), 299–310, <https://doi.org/10.12345/ius.v3i8.214>.
- B. E. Putra. (2022). *Penumpang Keluhkan Penerbangan Wings Air Yogyakarta – Surabaya Delay Berjam-jam Tanpa Ada Informasi dan Kompensasi*. VOI. <https://voi.id/aktual/161221/penumpang-keluhkan-penerbangan-wings-air-yogyakarta-surabaya-delay-berjam-jam-tanpa-ada-informasi-dan-kompensasi>
- B. Sunggono. (2016). *Metodologi Penelitian Hukum*. Raja Grafindo Persada.
- C.S.T. Kansil. (1989). *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Balai Pustaka.
- D. Arjanto. (2022). *Delay Penerbangan, Faktor ini Membuat Penumpang Berhak Mendapatkan Kompensasi*. Tempo. <https://bisnis.tempo.co/read/1604188/delay-penerbangan-faktor-ini-membuat-penumpang-berhak-mendapatkan-kompensasi>
- Muhammad, A. (2008). *Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung*. Citra Aditya Bakti.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara*. (2009). 1.
- Perhubungan, M., & Indonesia, R. (n.d.). *UU No.1 Tahun 2009.pdf*.
- Philippus M. Hadjon. (2011). *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*. Gajah Mada University Press.
- Phillipus M. Hadjon. (1987). *Perlindungan Hukum bagi Rakyat Indonesia*. PT. Bina Ilmu.
- R. S. Putri. (2022). *Keterlambatan Penerbangan, 5 Pelanggan Laporkan Sriwijaya Air ke BPKN*. Tempo. <https://bisnis.tempo.co/read/1593738/keterlambatan-penerbangan-5-pelanggan-laporkan-sriwijaya-air-ke-bpkn>.

- Sayyid Muhammad Zein Alydrus, Suhadi, & Ratna Lutfitasari, (2020) Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen PT. PLN (Persero) Balikpapan Terkait Adanya Pemadaman Listrik. *Jurnal Lex Suprema*, 2, (1), <https://jurnal.law.uniba-bpn.ac.id/index.php/lexsuprema/article/view/255>
- S. Mertokusumo. (1991). *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Liberty, Yogyakarta. Liberty.
- S. Rahardjo. (2000). *Ilmu Hukum*. PT. Citra Aditya Bakti.
- Shidarta. (2000). *Hukum Perlindungan Konsumen*. Gransindo.
- Sinilele, A. (2016). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Pada Bandara Sultan Hasanuddin Makassar. *Al Daulah : Jurnal Hukum Pidana Dan Ketatanegaraan*, 5(2), 191–212. <https://doi.org/10.24252/ad.v5i2.4806>.
- Uli, S. (n.d.). *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*. USU Press.
- Yahanan, A., & Che, N. (2010). Tanggung Jawab Pengangkut Udara terhadap Penumpang. *Mimbar Hukum*, 22(02), 234–251, <https://jurnal.ugm.ac.id/jmh/article/view/16227/10773>.