

**TANGGUNG GUGAT PENGANGKUT BERDASARKAN PERATURAN
MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 77 TAHUN 2011 TENTANG
TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA
*THE SHIPPER'S LIABILITY UNDER THE REGULATION OF THE
TRANSPORTATION MINISTER NO. 77 OF 2011 CONCERNING THE
SHIPPER'S LIABILITY OF THE AIR FREIGHT***

Rhirien Adriani

Email : rhiriena@ymail.com

Magister Ilmu Hukum Universitas Mataram

Naskah diterima : 27/005/2015; direvisi : 18/06/2015; disetujui : 20/08/2018

ABSTRACT

Air transportation is one of the most desirable transportation because it offers various facilities and it takes relatively short time. In the fact, air freight deal with some obstacles for instances delays and/or cancellations. This, of course, is very detrimental to the passengers as the user of the air freight. In the transportation law, there are three kinds of liability principles, i.e. fault liability, presumption liability and strict liability. The implementation of the liability under the regulation of the transportation minister sets about compensation to passengers. The implementation of liability for flight delays and cancellations at Sultan Salahuddin Bima Airport has not been done maximally. The Weather and operational techniques are causative factor for the delays and cancellations. The regulation of the transportation minister provides set of rules which ensure justice for passengers of air transportation with strict liability principles.

Keywords: liability, flight delays, flight cancellations

ABSTRAK

Tanggung Gugat pengangkut berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. transportasi udara merupakan transportasi yang sangat diminati dengan berbagai kemudahan dan waktu tempuh yang relatif cukup singkat. akan tetapi, dalam pelaksanaan pengangkutan udara juga terdapat kendala-kendala seperti keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan. Hal ini tentu merugikan penumpang sebagai pengguna jasa angkutan udara oleh sebab dalam hukum pengangkutan terdapat 3 (tiga) prinsip tanggung gugat yaitu: prinsip tanggung gugat berdasarkan kesalahan, prinsip tanggung gugat berdasarkan praduga dan prinsip tanggung gugat mutlak. Pelaksanaan tanggung gugat berdasarkan Peraturan Menteri tersebut mengatur mengenai ganti rugi terhadap penumpang. Pelaksanaan tanggung gugat atas keterlambatan dan pembatalan penerbangan pada Bandar Udara Sultan Salahuddin Bima belum maksimal. Faktor cuaca dan teknis operasional merupakan faktor penyebab terjadinya keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan. Tanggung gugat pengangkut berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah peraturan yang menjamin keadilan bagi penumpang pengangkutan udara dengan prinsip tanggung gugat mutlak.

Kata Kunci : tanggung gugat, keterlambatan, pembatalan penerbangan.

PENDAHULUAN

KEADAAN GEOGRAFIS INDONESIA terdiri dari pulau-pulau sebanyak 17.505 ribu.¹ Dengan

pertumbuhan masyarakat yang pesat tentu diikuti dengan meningkatnya kebutuhan akan barang dan jasa. Hal ini menyebabkan manusia membutuhkan jasa pengangkutan

¹ Departemen Dalam Negeri Republik Indonesia
http://id.m.wikipedia.org/wiki/daftar_pulau_diindonesia

sia

yang mampu menunjang kegiatan sehari-hari. Transportasi merupakan hal yang sangat dibutuhkan oleh manusia dalam pemenuhan kebutuhan terutama dalam kegiatan perekonomian, kegiatan transportasi bertujuan untuk memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain (*part of destination*). Maka pengangkutan menghasilkan jasa angkutan dan atau mampu memproduksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan demi kelancaran dalam hal pemenuhan kepentingan.²

Perkembangan perekonomian nasional merupakan titik tolak tercapainya kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat Indonesia, karena masyarakat memiliki peranan yang sangat penting dalam menunjang laju pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Kelancaran dalam pemenuhan kebutuhan masyarakat tentunya berpengaruh pada tingkat pertumbuhan ekonomi dan penunjang tercapainya tujuan nasional sesuai dengan Pancasila dan tujuan yang termuat dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yaitu menciptakan masyarakat yang adil dan makmur. Perkembangan zaman menuntut manusia untuk mampu meningkatkan sumber dayanya guna mengolah serta memanfaatkan sumber daya alam sehingga memiliki manfaat dan nilai ekonomi sesuai dengan pasal 33 Undang-undang Dasar 1945.

Moda transportasi yang ada di Indonesia terdiri dari moda transportasi laut, transportasi darat dan transportasi udara, dari berbagai moda transportasi yang ada diatas moda transportasi udara merupakan moda transportasi yang berkembang dengan cepat dan pesat dimulai dari tahun 1946 melalui usaha-usaha pengembangan armada penerbangan, perluasan jaringan, penambahan

frekuensi penerbangan armada dan perbaikan prasarana.³

Transportasi udara menjadi moda transportasi yang diminati dengan faktor pemanfaatan waktu yang lebih efisien karena waktu tempuh yang sangat singkat dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, faktor inilah yang menarik minat dan menyebabkan banyaknya penumpang yang memilih moda transportasi udara walau harus membayar dengan nilai yang jauh lebih mahal dibandingkan dengan moda transportasi lainnya.

Peningkatan jumlah penumpang maskapai penerbangan dapat dilihat dari data tahun 2005 sebanyak 3,282,812 orang dan meningkat menjadi 9,466,693 orang pada tahun 2009 untuk penerbangan domestik.⁴ sedangkan untuk penerbangan internasional dari tahun 2005 sebanyak 11,285,255 dan meningkat menjadi 16,096,541 orang pada tahun 2009.⁵ Peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara menandakan Perkembangan penerbangan di Indonesia sangat pesat. Hal ini juga ditandai dengan meningkatnya pergerakan pesawat udara penerbangan domestik dari 133,511 unit pada tahun 2005 dan meningkat menjadi 248,219 unit pada tahun 2009.⁶ Perkembangan dalam transportasi udara didukung dengan adanya deregulasi penerbangan niaga yang dimanfaatkan secara aktif oleh pelaku usaha. Seperti banyaknya maskapai penerbangan yang menawarkan tarif yang murah untuk memikat penumpang. Peraturan ini juga memberikan kesempatan kepada pelaku usaha untuk menjalankan jasa penerbangan meski dengan modal yang terbatas.

³ *Ibid*, hlm. 32.

⁴ Data Statistik Kementerian Perhubungan Republik Indonesia tabel. A.3.1.03

⁵ *Ibid*, Indonesia tabel. A.3.1.04

⁶ *Ibid*, tabel A.3.1.01

² Tjakra Negara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Jasa*. Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 1.

Tingginya minat penumpang terhadap moda transportasi udara ditandai dengan meningkat penjualan tiket setiap tahunnya, seperti pada tahun 2008 ada sebanyak 9,363,021 orang pengguna jasa transportasi udara dan meningkat lagi pada tahun 2009 sebanyak 9,468,693 orang penumpang.

Dalam pelaksanaan pengangkutan udara tidak semua berjalan sesuai dengan yang diharapkan seperti berangkat dan sampai pada tempat tujuan pada waktu sesuai dengan yang tertera pada tiket atau terjaminnya keamanan dan keselamatan penumpang. Akhir-akhir ini kecelakaan yang menimpa sejumlah maskapai penerbangan meningkat, seperti pada tahun 2005 dari 50 kasus kecelakaan meningkat menjadi 102 pada tahun 2009.⁷ kecelakaan yang menimpa maskapai penerbangan tersebut seperti : tergelincir dilandasan, kerusakan navigasi, dan terjatuhnya pesawat. Selain hal tersebut terdapat hal lain yang juga meresahkan penumpang seperti yang sering terjadi yaitu keterlambatan jadwal penerbangan, hilang dan rusaknya barang penumpang yang berada dalam kabin pesawat dan sering terjadinya pembatalan penerbangan yang dilakukan oleh maskapai penerbangan.

Hal di atas tentunya sangat merugikan konsumen sebagai pengguna jasa pengangkutan udara, dimana pada dasarnya terlaksananya pengangkutan disebabkan oleh adanya kesepakatan antara kedua belah pihak yaitu penyedia jasa yaitu angkutan udara dan pengguna jasa yaitu penumpang (konsumen). Kegiatan pengangkutan adalah sebuah akibat dari adanya perjanjian yang dilakukan oleh pengangkut dan penumpang. hal ini termuat dengan jelas pada Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 yang menyebutkan bahwa: “perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pihak pengangkut dan penumpang dan/atau pengirim

kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa lainnya.”⁸

Jadi, jelas bahwa perjanjian pengangkutan terjadi atas dasar adanya kesepakatan mengenai waktu berangkat, tanggal berangkat, tempat asal dan tempat tujuan penerbangan dengan kewajiban membayar sejumlah uang sesuai dengan harga yang diperjanjikan. Perjanjian pengangkutan ini dibuktikan dengan adanya tiket penumpang⁹. Dalam menggunakan jasa transportasi tentunya terdapat hak dan kewajiban, dimana kewajiban penumpang untuk membayar sejumlah uang atas jasa angkutan yang digunakan dan hak penumpang adalah menggunakan jasa pengangkutan untuk sampai pada tempat tujuan sesuai dengan kontrak atau perjanjian yang ada pada tiket yang dipegang oleh penumpang. Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal wajib memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan.¹⁰ Oleh sebab itu penumpang sebagai konsumen perlu dilindungi haknya oleh pemerintah dan dijamin kepastian hukumnya.

Penumpang sebagai pengguna jasa memiliki hak-hak yang wajib diperhatikan seperti ganti kerugian apabila penumpang mengalami kecelakaan, kerusakan atau kehilangan bagasi, keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan. Hal ini perlu diperhatikan dengan serius terutama menyangkut keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan yang dilakukan oleh pengangkut karena akan berdampak sangat luas bagi penumpang.

⁸ Pasal 1 butir 29 *Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan*

⁹ Pasal 140 ayat 3 *Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan*

¹⁰ H.K. Martono & Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional Dan Internasional Publik*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm. 240. Selanjutnya disebut H.K. Martono I

⁷ *Ibid*, Tabel A.3.2.02

Ganti kerugian akibat keterlambatan dan/atau pembatalan merupakan tanggung jawab dari pengangkut atau perusahaan penerbangan karena melanggar hak-hak penumpang yang mengakibatkan kerugian. Tanggung jawab maskapai penerbangan tersebut dimulai sebelum masa penerbangan, pada saat penerbangan dan setelah penerbangan¹¹.

Tanggung gugat dalam pengangkutan juga di dasarkan pada pancasila yaitu, sila ke-5 (lima) yang menyebutkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, maka jelas negara menjamin keadilan bagi seluruh rakyat termasuk penumpang dan pengangkut sebagai pelaku usaha untuk mendapatkan keadilan dan kesetaraan. Penumpang mendapatkan keadilan dalam bentuk pertanggungjawaban akibat resiko atau kerugian yang ditimbulkan akibat dari kelalaian pengangkut (*human error*) sedangkan pengangkut dalam keadaan diluar kendali manusia dan bersifat darurat (*force majeure*) yang menyebabkan keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan diberikan kebebasan untuk membayar ganti kerugian dari penumpang.

Pada Pasal 28D ayat 1 Undang-Undang Dasar 1945 disebutkan bahwa “setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan perlindungan dan kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang sama dihadapan hukum.” maka seharusnya negara turut serta mengatur dan mengawasi perlindungan hukum bagi konsumen khususnya pengguna jasa angkutan udara (penumpang), karena Negara memiliki fungsi sebagai regulator (*de stuuende*), maka peran Negara berfungsi untuk mengatur perekonomian menuju kesejahteraan rakyat.

Oleh sebab itu hukum udara memiliki peranan yang sangat penting Karena mencakup keseluruhan peraturan hukum yang tertulis maupun tidak tertulis yang merupakan tatanan suatu kesatuan sistem yang terdiri dari pemanfaatan wilayah udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, lingkungan hidup serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya yang terkait dengan penerbangan.¹² Sumber hukum nasional mengenai hukum udara termuat dalam Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan dan diatur lebih lanjut pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagai peraturan pelaksana terbaru.

Dari uraian diatas peneliti mencoba melihat berbagai permasalahan yang ada, yaitu: Bagaimanakah bentuk tanggung gugat yang diberikan oleh maskapai penerbangan terhadap penumpang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara ?, Bagaimanakah pelaksanaan tanggung gugat akibat keterlambatan dan pembatalan penerbangan ?, Faktor-faktor apa yang menyebabkan terjadinya keterlambatan dan pembatalan penerbangan dan bagaimanakah kompensasi yang diberikan oleh maskapai penerbangan ?

Teori Tanggung gugat adalah dimana siapa saja selalu dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh orang lain disebabkan karna perbuatannya, kecuali apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian itu bukan disebabkan karena perbuatannya;¹³ oleh sebab itu, pegangkut

¹¹ Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo DW, *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan, Rajawali Pers*, Jakarta, 2009, hlm. 78.

¹² Agus Pramono, *Dasar-Dasar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2011, Hlm.8.

¹³ Sudiarto, *Tanggung Gugat Pengangkut terhadap Penumpang Dalam Kecelakaan Pesawat Udara Pada Penerbangan Domestik*, Mataram NTB, 2012, Hal. 24.

selalu dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang akibat kelalaian pengangkut dalam melaksanakan prestasi sesuai dengan yang diperjanjikan dalam dokumen pengangkutan.

Teori legal sistem digunakan untuk menjelaskan kekaburan hal-hal yang ada dalam sistem dengan tujuan untuk mengayomi masyarakat, baik secara aktif maupun pasif. Secara aktif dimaksudkan sebagai upaya untuk menciptakan suatu kondisi kemasyarakatan yang manusiawi dalam proses yang berlangsung secara wajar. Sedangkan yang dimaksud secara pasif adalah mengupayakan pencegahan atas upaya yang sewenang-wenang dan penyalahgunaan hak secara tidak adil.

Keadilan dalam arti yang umum adalah yang berlaku bagi semua orang, tidak membedakan antara orang yang satu dengan yang lain.¹⁴ Sedangkan menurut Aristoteles terdapat perbedaan antara keadilan menurut hukum dan keadilan menurut hukum alam, dimana keadilan menurut hukum didasarkan pada kekuasaan yang ditetapkan sebagai hukum sedangkan keadilan menurut alam didasarkan pada kekuasaan yang menjadi sifat dasar manusia dan tidak dibatasi oleh ruang dan waktu.¹⁵

Jadi, Teori keadilan atau a *theory of justice* adalah teori yang mengkaji atau menganalisis kebenaran atau ketidaksewenangan dari institusi atau individu terhadap masyarakat atau individu yang lainnya.¹⁶

Teori ini digunakan karna banyaknya ketidakadilan yang terjadi ditengah masyarakat begitu pula yang terjadi dalam du-

nia penerbangan, hal ini dilakukan untuk menjamin keadilan dan kesetaraan antara perusahaan pengangkutan dan penumpang (konsumen). Prinsip keadilan dijalankan dengan tujuan agar tercapai keadaan yang seimbang dan merata.

Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) untuk meneliti aturan-aturan, asas-asas maupun norma-norma atau kaidah hukum yang mengatur mengenai Tanggung Gugat Pengangkut dan Pendekatan sosio-legal (*Socio Legal Approach*) untuk melihat kesenjangan dari apa yang seharusnya dan apa yang terjadi pada masyarakat.

PEMBAHASAN

A. Prinsip-Prinsip Tanggung Gugat Pengangkutan

Dalam bidang pengangkutan dikenal 3 prinsip tanggung jawab, yaitu:¹⁷

1. Prinsip tanggung gugat berdasarkan kesalahan atau *fault liability*, *Liability based on fault principle*. Prinsip ini menekankan bahwa setiap pengangkut yang menyelenggarakan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya.
2. Prinsip tanggung gugat mutlak atau *absolute liability*, pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa adanya keharusan pembuktian adanya tidaknya kesalahan pengangkut.
3. Prinsip tanggung gugat berdasarkan praduga atau *presumption of liability*, dimana

¹⁴ Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014 Hlm. 27

¹⁵ W. Fridemann, *Teori Dan Filsafat Hukum Telaah Kritis Atas Teori-Teori Hukum*, susunan 1, Rajawali Pers, Jakarta, Hlm. 11.

¹⁶ Salim HS, *Op. Cit.*, hlm.26

¹⁷ E. Suherman, *Analisa Dan Evaluasi Hukum Tertulis Tentang Ketentuan Yang Berkenaan Dengan Penentuan Jumlah Ganti Rugi Dalam Bidang Pengangkutan Udara*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Dan Kehakiman Jakarta, 1992, hal. 4-5.

pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menentukan batasan dan kewenangan dalam pengajuan dan pelaksanaan tanggung gugat pengangkut berupa jumlah ganti rugi terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, luka, bagasi kabin yang hilang, musnah atau rusak, bagasi tercatat yang hilang, musnah, rusak, kargo yang dikirim hilang, musnah, rusak atau tidak dapat digunakan sebagian atau seluruhnya, keterlambatan penumpang, bagasi tercatat atau kargo, ditetapkan berdasarkan pertimbangan tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia; kelangsungan hidup perusahaan penerbangan; tingkat inflansi kumulatif; pendapatan perkapita; dan perkiraan usia harapan hidup.¹⁸

Tanggung gugat berupa ganti kerugian yang merupakan hak konsumen sebagai pengguna jasa angkutan dari adanya keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan yang disebabkan oleh kelalaian penyedia jasa angkutan udara, pengaturan mengenai keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan merupakan hal yang sangat penting bagi penumpang atau pengguna jasa angkutan udara, karena dalam kenyataan keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan yang dilakukan oleh pengangkut begitu sering terjadi dan memberikan kerugian yang luas bagi penumpang.

Dalam pengangkutan udara dikenal tiga macam keterlambatan, sesuai dengan Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara di mana Ket-

erlambatan angkutan udara sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 2 huruf e terdiri dari:

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

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

- a. Keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 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 (*upgrading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa

¹⁸ H.K. Martono & Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional Dan Nasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013, hlm. 203

uang kelebihan dari pembayaran tiket yang dibeli sebelumnya.

Pengangkut dalam pemenuhan tanggung gugat berupa pembayaran sejumlah uang sebagai bentuk ganti kerugian yang diderita oleh penumpang akibat keterlambatan penerbangan lebih dari 4 (empat) jam terhitung sejak waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi keberangkatan atau kedatangan yang sesungguhnya maka setiap penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian sebesar Rp. 300,000,00 (tiga ratus ribu rupiah).

Selain bentuk tanggung gugat tersebut di atas, pengangkut juga dapat memberikan ganti kerugian sebesar Rp. 150,000,00 (seratus lima puluh ribu) rupiah per penumpang atau pengangkut dapat menawarkan kepada penumpang untuk pengalihan penerbangan ke tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang. Pengangkut berkewajiban untuk menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan pengangkutan lain sampai ketempat tujuan, bilamana tidak ada moda pengangkutan selain angkutan udara. Pada pelaksanaan tanggung gugat ini penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, apabila dalam pengalihan penerbangan pada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik perusahaan penerbangan lain terjadi peningkatan kelas pelayanan. akan tetapi, jika terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan maka penumpang berhak mendapatkan kelebihan sisa uang dari pembelian tiket sebelumnya dari pengangkut.

Keterlambatan karena tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat, pengangkut wajib menawarkan pengalihan penerbangan tanpa membayar biaya tambahan dan/atau memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya pengangkutan apabila tidak ada penerbangan lain ke

tempat tujuan sesuai dengan pasal 11, yaitu terhadap tidak terangkutnya penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 huruf b, tanggung gugat yang diberikan oleh pengangkut adalah ganti kerugian berupa ;

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

Tanggung gugat pengangkut angkutan udara dalam hal pembatalan penerbangan yang dilakukan oleh pengangkut, maka pengangkut memiliki kewajiban untuk memberitahukan pembatalan penerbangan tersebut paling lambat 7 (tujuh) hari kalender sebelum pelaksanaan penerbangan, dan perusahaan pengangkutan wajib mengembalikan seluruh uang tiket yang telah dibayarkan oleh penumpang pesawat udara.

Bilamana pemberitahuan pembatalan penerbangan yang dilakukan oleh pengangkut kurang dari 7 (tujuh) hari maka tanggung gugat yang diberikan oleh pengangkut terhadap penumpang adalah ganti kerugian sebesar Rp. 150,000,00 (seratus lima puluh ribu) rupiah per penumpang. Jika pengangkut menawarkan kepada penumpang untuk pengalihan penerbangan ke tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang maka pengangkut harus menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan pengangkutan lain sampai ke tempat tujuan bilamana tidak ada moda pengangkutan selain angkutan udara.

Dalam hal pembatalan penerbangan, tanggung jawab pengangkut juga sampai pada dibebaskannya penumpang dari biaya tambahan apabila dalam pengalihan penerbangan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik perusahaan penerbangan lain terjadi peningkatan kelas pelay-

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

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

Pada ketentuan lain terdapat pembatasan tanggung jawab pengangkut dimana, pengangkut tidak bertanggung jawab atas keterlambatan penerbangan yang disebabkan oleh faktor cuaca seperti hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang akan mengganggu keselamatan penerbangan dan/atau faktor teknis operasional, seperti yang diatur dalam pasal 13, yaitu :

- a. Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana di-

maksud dalam pasal 9 huruf a yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional;

- b. 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;
- c. Teknis operasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain:
 - 1) Bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan untuk operasional pesawat udara;
 - 2) Lingkungan menuju Bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
 - 3) Keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

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

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Dengan demikian, pelaksanaannya berlaku *asas lex superior derajat lex imperioir* dimana peraturan ini tunduk pada peraturan perundang-undangan yang ada di atasnya.

Penulis dapat menganalisis bahwa tanggung gugat pengangkut berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Gugat Pengangkut Angkutan Udara, pada saat ini sangat tepat karena menjamin terlaksananya hak-hak penumpang dan memberikan penguatan terhadap kedudukan penumpang. Kelalaian pengangkut dalam melaksanakan pengangkutan sesuai dengan apa yang seharusnya menyebabkan kerugian bagi penumpang, hal ini menyebabkan pengangkut dibebankan kewajiban untuk bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang.

Rumusan mengenai besarnya ganti kerugian yang dibebankan kepada pengangkut cukup adil dan berimbang dari bentuk dan besarnya ganti kerugian yang harus diterima oleh penumpang akibat dari kelalaian pengangkut, peraturan ini menempatkan pengangkut dan penumpang dalam posisi yang seimbang dan sama-sama dijamin rasa keadilannya karena nilai ganti kerugian tersebut cukup bijaksana untuk penumpang dan perusahaan penerbangan atau pengangkut.

Penentuan besarnya ganti kerugian yang dibebankan kepada pengangkut atas kelalaiannya melaksanakan kewajiban sesuai dengan perjanjian pengangkutan tidak mematikan perusahaan pengangkutan dengan modal yang kecil. Karena, peraturan perundang-undangan mengatur tentang kewajiban pengangkut dalam pelaksanaan pengangkutan untuk mengalihkan tanggung jawab pengangkut pada perusahaan asuransi atau pihak ketiga yang dikenal dengan asuransi tanggung jawab.

B. Pelaksanaan Tanggung Gugat Akibat Keterlambatan Dan/Atau Pembatalan Penerbangan

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

Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Angkutan Udara tidak berjalan sesuai dengan yang seharusnya, dimana pengangkut sering mengabaikan kewajiban untuk melaksanakan sebagaimana yang diperjanjikan dan diamanatkan dalam peraturan ini.

Pelaksanaan tanggung gugat pengangkut menjadi tidak terkontral disebabkan karna secara struktural tidak ada lembaga yang secara langsung menangani tentang tanggung gugat pengangkut terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang, dimana penumpang merasa kesulitan untuk mengajukan komplain karena tidak adanya perwakilan maskapai penerbangan yang ada di Bandar Udara Sultan Salahuddin Bima. Kemudian, penumpang juga mengalami kesulitan untuk mengajukan gugatan pada lembaga perlindungan konsumen yaitu BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen) karena lembaga tersebut berada pada Ibu Kota Provinsi yaitu di mataram. Secara substansi aturan yang mengatur tentang tanggung gugat pengangkut akibat keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan cukup adil

dan memberikan kedudukan yang seimbang antara pengangkut dan penumpang. Sedangkan, secara kultur atau kebiasaan, pengangkut merasa bahwa selisih waktu penerbangan tidak begitu lama menyebabkan pengangkut tidak perlu melaksanakan amanat yang ada dalam peraturan undang-undang ataupun peraturan pelaksana. Sedangkan, penumpang merasa tidak perlu mengajukan gugatan karena untuk mendapatkan tanggung gugat dari pengangkut terlalu berbelit-belit.

C. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Tanggung Gugat Dan Solusinya

Sistem hukum nasional yang tidak berlaku efektif ditengah masyarakat karena proses penegakan hukum yang lemah serta kurang tumbuhnya kesadaran dalam lingkungan masyarakat merupakan kelemahan yang sangat fatal dalam penegakan aturaan hukum karena sistem hukum nasional harusnya berfungsi sebagai pedoman berprilaku dalam masyarakat namun pada kenyataannya selalu ada kesenjangan antara yang seharusnya menurut hukum positif (*rule of law*) dengan apa yang dipikirkan dan apa yang dilakukan oleh masyarakatnya (*social behaviour*).¹⁹ Begitu pula yang terjadi dalam pelaksanaan pengangkutan dimana terdapat bkesenjangan dari jadwal keberangkatan dari waktu yang seharusnya tertera pada dokumen pengangkutan. Kesenjangan lain juga terdapat dari bentuk tanggung jwab yang diberikan oleh maskapai penerbangan sebagai pengangkut yang tidak sesuai dengan aturan yang diamatkan kepada konsumen.

Dalam pelaksanaan transportasi udara keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan merupakan keadaan yang sering terjadi, dimana jadwal penerbangan tidak sesuai dengan apa yang tertera pada perjanjian

awal yang dapat dibuktikan dengan adanya tiket yang dipegang oleh penumpang sebagai dokumen pengangkutan.

Pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung gugat berupa pemberian ganti kerugian apabila keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Lepasnya tanggung jawab pengangkut disebabkan alasan operasional dan cuaca merupakan hal yang wajar karena secara manusiawi kedua hal tersebut tidak dapat diprediksi sebelumnya. Namun, pemberian informasi serta ganti rugi yang seharusnya dilakukan oleh pengangkut tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Jika ditinjau dari teori sistem hukum maka penulis dapat menjabarkan faktor-faktor dalam pelaksanaan tanggung gugat pada Bandar Udara Sultan Salahudin Bima adalah :

1. Secara struktural tidak ada lembaga yang secara langsung mengurus mengenai tanggung gugat berupa ganti kerugian terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang yang berkedudukan di Bima Nusa tenggara Barat.
2. Secara substansi aturan yang mengatur tentang tanggung gtugat pengangkut akibat keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangan belum disosialisasikan kepada masyarakat khususnya penumpang pesawat udara sehingga penumpang tidak mengetahui tentang tanggung gugat yang seharusnya mereka dapatkan dari kelalaian pengangkut.
3. Secara kultur atau kebiasaan yang ada penumpang dan pengangkut begitu acuh akan aturan yang ada dimana pengangkut merasa tidak perlu mekasanakan tanggung gugat dan tidak berkewajiban untuk melaksanakan tanggung gugat akibat

¹⁹ Juhaya. S. Praja, *Teori Hukum dan Aplikasinya*, Pustaka Setia, Bandung 2011, Hal. 55.

dari keterlambatan dan/atau pembatalan penerbangandarijadwalyangseharusnya. Karena selisih waktu keberangkatan dengan waktu yang seharusnya tidak begitu lama. sedangkan penumpang merasa tidak perlu mengajukan keberatan karena merasa terlalu berbelit-belit dan merepotkan.

SIMPULAN

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut : *Pertama*; Bentuk tanggung gugat yang diberikan oleh maskapai penerbangan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah berupa ganti kerugian seperti ganti rugi atas keterlambatan, dimana penumpang mendapatkan sejumlah uang, snack dan penawaran pengalihan penerbangan. Bentuk dan besarnya ganti kerugian yang diterima oleh penumpang hanya mempertimbangkan sisi material bukan immaterial. Sehingga, menjamin kepastian hukum

dan memberikan jaminan keadilan bagi masyarakat khususnya penumpang pengguna jasa angkutan udara. *Kedua*, Pelaksanaan tanggung gugat atas keterlambatan penerbangan pada Bandar Udara Sultan Salahuddin Bima belum maksimal. Hal yang sama juga terjadi pada pelaksanaan tanggung gugat akibat pembatalan penerbangan disebabkan karena ketidaktahuan penumpang akan haknya dan kelalaian pengangkut untuk memenuhi kewajiban yang diamanatkan. *Ketiga*; Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan dan pembatalan penerbangan lebih dikarenakan oleh faktor cuaca dan teknis operasional sedangkan faktor seperti rusaknya pesawat jarang dikemukakan ketika pesawat mengalami keterlambatan dan pembatalan penerbangan. Adapun kompensasi berupa ganti kerugian yang diberikan oleh maskapai penerbangan adalah penawaran pengalihan penerbangan, pemberian snack/makan siang, penginapan dan uang kompensasi.

Daftar Pustaka

- Fridemann, W, 1990, *Teori Dan Filsafat Hukum Telaah Kritis Atas Teori-Teori Hukum*, Cetakan 1, Rajawali Pers, Jakarta.
- Martono K dan Pramono Agus, *Hukum Udara Perdata Internasional Dan Nasional*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013.
- , dan Sudiro Ahmad, *Hukum Udara Perdata Internasional Dan Nasional*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2012.
- S. Praja, Juhaya, 2011, *Teori Hukum Dan Aplikasinya*, Pustaka Setia, Bandung.
- Pramono, Agus, 2011, *Dasar-Dasar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia, Bogor.
- Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, , *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi*, Cetakan 2, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2014.
- Suherman, E, 1992, *Analisa Dan Evaluasi Hukum Tertulis Tentang Ketentuan Yang Berkenaan Dengan Penentuan Jumlah Ganti Rugi Dalam Bidang Pengangkutan Udara*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Dan Kehakimanm Jakarta.
- Sudiarto, 2012, *Tanggung Gugat Pengangkut Terhadap Penumpang Dalam*

Kecelakaan Pesawat Udara Pada Penerbangan Domestik, Pustaka Bangsa, Mataram.

Soegijatna, Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Jasa*, Rineka Cipta, Jakarta.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan,

Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Gugat Pengangkut Angkutan Udara,