

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Dewasa ini bidang pengangkutan berkembang semakin pesat dan maju sehingga berpengaruh dalam kehidupan manusia. Pengangkutan merupakan kegiatan yang memindahkan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Tujuan adanya pengangkutan yaitu untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Jenis pengangkutan di Indonesia secara umum dibagi menjadi 3 (tiga) yaitu pengangkutan darat, pengangkutan laut dan pengangkutan udara. Salah satu pengangkutan udara yang dimaksud adalah pesawat udara dan merupakan pengangkutan yang diminati oleh konsumen. Beberapa kelebihan menggunakan pesawat udara, antara lain:¹

1. Faktor kecepatan (*speed*), hal ini karena pada pengangkutan udara menggunakan pesawat terbang yang memiliki kecepatan.
2. Keuntungan kedua dari pengangkutan udara adalah bahwa jasanya dapat diberikan untuk daerah-daerah yang tidak ada permukaan jalannya seperti daerah-daerah pegunungan, berjurang-jurang.
3. Untuk yang menempuh jarak jauh maka lebih menguntungkan dengan pengangkutan udara.
4. Adanya keteraturan jadwal dan frekuensi penerbangan.

Dari beberapa kelebihan menggunakan pesawat udara di atas menunjukkan bahwa pesawat udara merupakan salah satu alat pengangkutan yang mampu menjangkau wilayah Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau dan

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Pengangkutan Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, h. 75

pegunungan. Untuk daerah-daerah tertentu yang geografisnya berupa pegunungan dan berjurang-jurang lebih mudah apabila dilalui oleh pesawat udara. Faktor jarak tempuh, keteraturan jadwal maupun frekuensi penerbangan juga memudahkan konsumen mengatur waktu untuk berpergian ketempat tujuan yang diinginkan. Pada Pasal 1 Ayat 3 UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan selanjutnya disebut UU Penerbangan menjelaskan pengertian pesawat udara. Pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Dalam penerbangan terdapat macam-macam angkutan udara salah satunya adalah angkutan udara niaga berjadwal yaitu penerbangan yang berencana menurut suatu jadwal perjalanan pesawat udara yang tetap dan teratur melalui rute-rute yang telah ditetapkan.

Dengan semakin banyaknya konsumen memilih pesawat udara mendorong pelaku usaha penerbangan untuk meningkatkan bisnisnya sehingga menciptakan persaingan usaha yang sangat ketat. Akibat dari ketatnya persaingan tersebut, membuat perilaku pelaku usaha menuju persaingan yang tidak sehat karena masing-masing pelaku usaha penerbangan memiliki kepentingan yang saling berbenturan. Tidak jarang tindakan pelaku usaha tersebut menimbulkan berbagai dampak buruk yang merugikan konsumen. Dampak buruk yang lazim terjadi adalah pelaku usaha tidak lagi memperhatikan hak-hak konsumen.

Menurut Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen selanjutnya disebut UUPK, pengertian pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan

hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha berbagai kegiatan ekonomi. Sedangkan pengertian konsumen menurut Pasal 1 Angka 2 UUPK adalah setiap pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup dan tidak untuk diperdagangkan kembali. Sehingga pelaku usaha penerbangan yang dimaksud disini dapat disebut pengangkut sedangkan konsumen dalam usaha penerbangan dapat disebut penumpang.

Dalam usaha pengangkutan udara terdapat perjanjian antara pelaku usaha penerbangan sebagai pengangkut dengan konsumen selaku penumpang. Perjanjian ini memiliki sifat timbal balik yaitu dimana masing-masing pihak memiliki hak dan kewajiban. Kewajiban pengangkut mengadakan pengangkutan dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan aman dan selamat serta berhak menerima biaya pengangkutan. Kewajiban penumpang adalah membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan. Di dalam aktivitas bisnis konsumen memiliki peran yang penting sehingga diperlukan adanya perlindungan hukum bagi konsumen. Selain itu pelaku usaha juga memiliki peran yang sangat penting dalam aktivitas bisnis sehingga kepentingan pelaku usaha juga tidak dapat dikesampingkan. Hubungan antara kedua pihak ini sangat erat dalam arus perekonomian sehingga perlu adanya peraturan yang menyeimbangkan

kedudukan masing-masing pihak. Untuk mewujudkan keseimbangan tersebut, maka perlu dipenuhi persyaratan sebagai berikut:²

1. Hukum perlindungan konsumen harus adil bagi konsumen maupun produsen, jadi tidak hanya membebani produsen dengan tanggung gugat tetapi juga melindungi hak-haknya untuk melakukan usaha yang jujur
2. Aparat pelaksana hukumnya harus dibekali dengan sarana yang memadai dan disertai dengan tanggung gugat
3. Peningkatan kesadaran konsumen akan hak-haknya
4. Mengubah sistem nilai dalam masyarakat ke arah sikap tindakan yang mendukung pelaksanaan perlindungan konsumen

Walaupun penerbangan di Indonesia mengalami perkembangan ternyata tidak diimbangi dengan pelayanan di bidang pengangkutan khususnya pengangkutan udara. Pelayanan pelaku usaha penerbangan yang dimaksud terkait erat dengan tingkat kepuasan konsumen selaku penumpang antara lain keramahan seluruh awak kabin, fasilitas fisik pesawat, tarif penerbangan, ketepatan waktu keberangkatan dan yang terpenting dari semua pelayanan tersebut adalah aspek keselamatan penerbangan. Seringkali pelaku usaha penerbangan mengabaikan aspek keselamatan dan keamanan dalam penerbangan, sebagai contoh pelaku usaha penerbangan *AirAsia* QZ 8501 yang melanggar izin terbang atau *flight approval*.

“Penerbangan pesawat *AirAsia* QZ 8501 pada Minggu tanggal 28 Desember 2014 dengan rute Surabaya-Singapura mengalami kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa sebanyak 162 orang. Pihak Kementerian Perhubungan (selanjutnya disebut Kemenhub) menyatakan penerbangan tersebut tidak memiliki izin terbang dan dianggap ilegal tetapi pihak *Civil Aviation Authority of Singapore* dan *Changi Airport Group* menyatakan penerbangan tersebut itu sudah berizin. Adapun jadwal izin penerbangan maskapai *AirAsia* sesuai Surat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor AU.008/30/6/DRJU menyatakan penerbangan luar negeri periode *winter* (Oktober-Maret) 2014-2015 yakni senin, Selasa, Kamis dan Sabtu. Namun pihak *AirAsia* melanggar dengan terbang tiap hari atau menambah

² Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kencana, Jakarta, 2013, h. 2

hari terbang di luar izin yaitu pada hari rabu, jumat dan minggu. *AirAsia* tidak memiliki izin terbang pada hari minggu akan tetapi pihak Otoritas Bandara (selanjutnya disebut Otban) wilayah III Surabaya dan Angkasa Pura (AP) Juanda ternyata tidak melarang pihak *AirAsia* untuk tidak terbang pada hari tersebut.”³

Pemberian izin termasuk dalam hukum administrasi yang mengatur kegiatan penataan, pengendalian dan pengawasan oleh pemerintah. Adapun peran pemerintah dalam bidang pengangkutan udara di Indonesia diantaranya pemberian izin penyelenggaraan pengangkutan udara dan pengoperasian pesawat udara. Pemerintah berwenang untuk menyatakan pesawat udara layak terbang dengan cara pelaku usaha penerbangan harus membuktikan bahwa pesawat udara telah dinyatakan layak terbang atau tidak. Pihak yang berwenang memberikan izin terbang adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (selanjutnya disebut Dirjen Hubud) dan menjadi bagian tanggung gugat oleh Kemenhub.

Izin terbang tidak boleh dianggap sebagai suatu hal yang dapat diabaikan karena merupakan bagian dari keselamatan penerbangan. Walaupun penyebab kecelakaan pesawat *AirAsia* QZ 8501 masih dalam investigasi, akan tetapi dengan adanya pelanggaran izin terbang yang dilakukan pelaku usaha penerbangan, maka pelaku usaha penerbangan tidak mematuhi peraturan yang ada serta mengabaikan keselamatan penumpang. Pelaku usaha penerbangan telah sengaja atau lalai karena tidak memberikan jaminan keamanan dan keselamatan penumpang tanpa memperhatikan kondisi cuaca, sengaja terbang di luar jadwal rute penerbangan yang telah ditentukan dan akhirnya pesawat udara jatuh. Di sisi lain pemerintah

³ Kepala Pusat Komunikasi (Kapuskom) J.A. Barata sebagaimana dimuat di Jawa Pos, hari Minggu, 5 Januari 2015. h. 5 dan 15

juga melakukan kesalahan dengan tidak melarang pesawat udara yang melanggar izin untuk tidak terbang pada hari minggu. Pemerintah selaku pemberi izin dan pengawas tidak menciptakan iklim jasa penerbangan yang menjamin keamanan dan keselamatan bagi masyarakat khususnya konsumen sebagai pengguna jasa penerbangan.

Jatuhnya pesawat *AirAsia* QZ 8501 yang terjadi mengakibatkan hilangnya barang penumpang serta meninggalnya seluruh penumpang yang berada di dalam pesawat tersebut. Pelaku usaha penerbangan yaitu *AirAsia* harus bertanggung gugat atas kerugian akibat jatuhnya pesawat *AirAsia* QZ 8501 dengan memberikan ganti kerugian kepada ahli waris korban penumpang *AirAsia* QZ 8501. Hal ini berdasarkan perjanjian pengangkutan udara antara pelaku usaha penerbangan dengan penumpang karena perjanjian pengangkutan udara belum berakhir. Permasalahan yang muncul adalah berapa besaran ganti kerugian dan dasar hukum apa yang digunakan serta bagaimana tata cara pemberian ganti kerugian kepada ahli waris. Untuk ahli waris korban warga negara asing bagaimana dasar gugatan yang digunakan untuk mendapatkan ganti kerugian dari pihak *AirAsia*

2. Rumusan Masalah

1. Apa akibat hukum atas pelanggaran izin terbang yang dilakukan oleh pelaku usaha penerbangan?
2. Bagaimana tanggung gugat pelaku usaha penerbangan atas jatuhnya pesawat yang menimbulkan kerugian bagi penumpang selaku konsumen?

3. Tujuan Penelitian

1. Mengkaji akibat hukum apa saja yang timbul dari pelanggaran izin terbang oleh pelaku usaha penerbangan.
2. Untuk merumuskan argumentasi hukum terkait tanggung gugat pelaku usaha penerbangan yang dapat mengakibatkan kerugian.

4. Manfaat Penelitian

1. Memberikan masukan secara umum untuk mengembangkan ilmu hukum dan secara khusus, hukum penerbangan, hukum administrasi, hukum perlindungan konsumen dan hukum pengangkutan.
2. Memberikan masukan kepada perusahaan angkutan udara mengenai tanggung gugat pelaku usaha penerbangan kepada konsumen.

5. Tinjauan Pustaka

Pengertian tanggung gugat tidak dikenal dalam hukum tetapi seringkali dipadankan dengan istilah bahasa Inggris *accountable* atau *accountability*.⁴ *Accountable* menurut *Black Law Dictionary* berarti *responsible, liability*. Sedangkan arti kata *accountable*, menurut *The Contemporary English-Indonesia Dictionary* adalah tanggung gugat. Definisi tanggung gugat dalam arti *responsibility* menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung apabila terjadi sesuatu dapat dituntut, dipersalahkan dan diperkarakan. Sedangkan pengertian tanggung jawab dalam arti *liability* menurut

⁴ H.K Martono & Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, h. 214

Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Unsur dari tanggung gugat adalah dengan adanya kerugian karena jika ada kesalahan tetapi tidak mengakibatkan kerugian maka tidak harus bertanggung gugat. Hal ini ditegaskan melalui pendapat Peter Mahmud Marzuki penggunaan istilah tanggung gugat berada dalam ruang lingkup hukum privat.⁵ lebih menekankan bahwa tanggung gugat itu disebabkan karena perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh seseorang sehingga menimbulkan kerugian bagi orang lain.

Pada dasarnya tanggung gugat (*liability*) memiliki ruang lingkup meliputi:⁶

1. Tanggung gugat atas dasar hubungan kontraktual antara para pihak dalam kontrak
2. Tanggung gugat atas dasar perbuatan melanggar hukum (*tortius/statutory obligation*), yang dalam hal ini tidak disyaratkan adanya hubungan kontraktual.

Menurut Saefullah Wiradipraja dalam buku Martono⁷ mengemukakan setidaknya pada bidang pengangkutan mengenal 3 (tiga) prinsip tanggung gugat,

⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana Prenada Media, Jakarta, 2008, h. 258

⁶ Fifi Junita & Gianto Al Imron, *Aspek Tanggung Gugat Bank Dalam Kontrak Transaksi Derivatif*, Lembaga Penelitian Universitas Airlangga, Surabaya, 2002, h. 10

⁷ H.K Martono, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007, h. 308

yaitu tanggung gugat karena kesalahan (*fault liability*), tanggung gugat karena praduga bersalah (*presumption of liability*), dan tanggung gugat mutlak (*absolute liability*). Tanggung gugat kesalahan (*fault liability*) adalah setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung gugat membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya.⁸ Tanggung gugat hukum atas dasar kesalahan terdapat pada Pasal 1365 *Burgerlijk Wetboek* (selanjutnya disebut BW). Pasal ini dikenal sebagai tindakan melawan hukum (*onrechtmatigdaad*) dan berlaku umum terhadap siapa pun. Tanggung gugat ini harus memenuhi unsur ada kesalahan serta ada kerugian dan yang membuktikan adalah korban yang menderita kerugian, kedudukan tergugat dengan penggugat sama tinggi dalam arti saling dapat membuktikan apabila terbukti ada kesalahan maka jumlah ganti kerugian tidak terbatas.⁹ Beban pembuktian berada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pihak pengangkut.

Selanjutnya tanggung gugat praduga bersalah dapat diartikan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung gugat atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, ia dibebaskan dari tanggung gugat membayar ganti kerugian. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan.¹⁰ Sedangkan tanggung gugat mutlak dapat diartikan bahwa pengangkut harus bertanggung gugat atas setiap kerugian yang timbul

⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, h. 43

⁹ H.K Martono & Amad Sudiro, *Op.Cit.*, h. 220

¹⁰ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, h. 48

dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada atau tidaknya kesalahan pengangkut.¹¹ Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsur kesalahan tidak dapat dipersoalkan.

Selain itu terdapat konsep tanggung gugat juga diatur pada Pasal 19 UUPK:

1. Pelaku usaha bertanggung gugat memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan
2. Ganti rugi sebagaimana yang di maksud 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
3. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi
4. 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
5. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dan Ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen

Tuntutan ganti rugi dalam UUPK secara garis besar hanya ada dua kategori, yaitu tuntutan ganti rugi berdasarkan wanprestasi dan tuntutan ganti rugi berdasarkan perbuatan melanggar hukum. Tuntutan berdasarkan wanprestasi terjadi apabila ada hubungan kontraktual antara konsumen dan pengusaha/perusahaan sehingga kualifikasi gugatannya adalah wanprestasi.¹² Jadi jika tidak ada hubungan kontraktual antara konsumen dan pelaku usaha, tidak ada tanggung gugat hukum oleh pelaku usaha kepada konsumen. Ganti kerugian karena wanprestasi terjadi

¹¹ *Ibid*, h. 49

¹² Yusuf Shofie, *Perlindungan Konsumen & Instrumen-Instrumen Hukumnya*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2009. h. 297

karena tidak dipenuhinya kewajiban utama atau kewajiban tambahan dalam perjanjian. Bentuk-bentuk wanprestasi ini dapat berupa:¹³

1. Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali
2. Debitur terlambat dalam memenuhi prestasi
3. Debitur berprestasi tidak sebagaimana semestinya.

Dalam ilmu hukum disebut sebagai doktrin *privity of contract*. Dalam doktrin ini terkandung prinsip “tidak ada hubungan kontraktual maka tidak ada tanggung gugat”.

Selanjutnya tanggung gugat berdasarkan perbuatan melanggar hukum tidak perlu didahului dengan perjanjian antara pelaku usaha dengan konsumen, sehingga tuntutan ganti kerugian dapat dilakukan oleh setiap pihak yang dirugikan, walaupun tidak pernah terdapat hubungan perjanjian terlebih dahulu. Dengan demikian pihak ketiga pun dapat menuntut ganti kerugian. Untuk dapat menuntut ganti kerugian, maka kerugian tersebut harus merupakan akibat dari perbuatan melanggar hukum dan harus memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

1. Adanya perbuatan melanggar hukum
2. Ada kerugian
3. Ada hubungan kualitas antara perbuatan melanggar hukum dan kerugian
4. Ada kesalahan

¹³ Patrik Purwahid, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan (Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian Dan Dari Undang-Undang)*, Mandar Maju, Bandung, 1994, h. 11

Setelah itu tanggung gugat mutlak (*strict liability*) adalah bentuk khusus dari *tort*/perbuatan melawan hukum yang tidak didasarkan pada kesalahan tetapi prinsip tanggung gugat ini mewajibkan pelaku langsung atas kerugian yang timbul karena perbuatan hukum.¹⁴ Menurut R.C. Hoerber biasanya prinsip bertanggung gugat mutlak ini diterapkan karena:¹⁵

1. Konsumen tidak dalam posisi menguntungkan untuk membuktikan adanya kesalahan dalam suatu proses produksi dan distribusi yang kompleks
2. Diasumsikan produsen lebih dapat mengantisipasi jika sewaktu-waktu ada gugatan atas kesalahannya.
3. Asas ini dapat memaksa produsen lebih hati-hati.

Prinsip tanggung gugat mutlak dalam hukum perlindungan konsumen secara umum digunakan untuk menjerat pelaku usaha, khususnya produsen barang yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen.

Adapun yang diperdagangkan oleh pelaku usaha kepada konsumen adalah barang dan/atau jasa. Pengertian barang menurut Pasal 1 Angka 4 UUPK adalah “setiap benda baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, yang dapat untuk diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, dimanfaatkan oleh konsumen”, sedangkan pengertian jasa menurut Pasal 1 Angka 5 UUPK adalah “setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen”. Jasa yang dimaksud penulis adalah jasa

¹⁴ Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, h. 116

¹⁵ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, h. 97

pengangkutan orang dan/atau barang. Dalam hukum pengangkutan terdapat tiga aspek yaitu:¹⁶

1. Pengangkutan sebagai usaha (*business*)
2. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*)
3. Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*)

Dari tiga aspek pengangkutan akan berakhir dengan pencapaian tujuan pengangkutan. Tujuan pengangkutan di lihat dari aspek usaha (*business*) adalah memperoleh keuntungan dan/atau laba, sedangkan tujuan kegiatan pengangkutan dari aspek perjanjian (*agreement*) adalah memperoleh hasil realisasi yang diinginkan oleh pihak-pihak dan tujuan pelaksanaan dari pengangkutan (*applying process*) adalah memperoleh keuntungan dan tiba dengan selamat ditempat tujuan.

Pengertian pengangkut (*carrier*) dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang. Singkatnya pengangkut adalah penyelenggara pengangkutan.¹⁷ Pengertian pengangkut menurut Pasal 1 Ayat 26 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU Penerbangan) menjelaskan bahwa pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara. Selanjutnya pengertian penerbangan diatur

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, h. 1

¹⁷ *Ibid*, h. 54

dalam Pasal 1 Ayat 1 UU Penerbangan yaitu satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, pengangkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas lainnya. Sedangkan pengertian pesawat udara menurut Pasal 1 Ayat 3 UU Penerbangan adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Pengertian pesawat terbang Pasal 1 Ayat 4 UU Penerbangan adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri. Dari penjelasan di atas pesawat terbang termasuk bagian dari pesawat udara.

Pengertian penumpang dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan.¹⁸ Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subyek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai obyek karena dia adalah muatan yang diangkut.¹⁹

¹⁸ *Ibid*, h. 65

¹⁹ *Ibid*

Kriteria penumpang menurut Undang-undang pengangkutan Indonesia yaitu.²⁰

1. Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan.
2. Pihak tersebut adalah penumpang yang wajib membayar biaya pengangkutan.
3. Pembayaran biaya pengangkutan dibuktikan karcis yang dikuasai oleh penumpang.

Pengertian izin (*vergunning*) didalam kamus hukum dijelaskan sebagai perkenaan/izin dari pemerintah berdasarkan perundang-undangan atau peraturan pemerintah yang disyaratkan untuk perbuatan yang umumnya memerlukan pengawasan khusus, tetapi yang pada umumnya tidaklah dianggap sebagai hal-hal yang sama sekali tidak dikehendaki.²¹ Izin dalam arti sempit adalah pengikatan-pengikatan pada suatu peraturan izin pada umumnya didasarkan pada keinginan pembuat undang-undang untuk mencapai suatu tatanan tertentu atau untuk menghalangi keadaan-keadaan yang buruk.²² Sedangkan pengertian izin dalam arti luas adalah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan perundangan.²³

²⁰ *Ibid*

²¹ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, h. 207

²² *Ibid*, h. 208

²³ *Ibid*

Tujuan izin tergantung pada kenyataan konkret yang dihadapi sebagai berikut.²⁴

1. Keinginan untuk mengarahkan aktivitas-aktivitas tertentu
2. Izin mencegah bahaya bagi lingkungan
3. Keinginan untuk melindungi objek-objek tertentu
4. Izin hendak membagi benda-benda yang sedikit
5. Izin untuk memberikan pengarahan dengan menyeleksi orang-orang dan aktivitas-aktivitas

Pengertian izin terbang atau *flight approval* menurut Pasal 1 Angka 14 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 195 tahun 2008 tentang Persetujuan Pelaksanaan Terbang (selanjutnya disebut SKEP 195 Tahun 2008) adalah persetujuan yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang di bidang penerbangan sipil dalam rangka melakukan pengawasan dan pengendalian kapasitas angkutan udara dan/atau hak angkut (*traffic rights*) dan/atau penggunaan pesawat udara.

Pengertian kerugian menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah kondisi di mana seseorang tidak mendapatkan keuntungan dari apa yang telah mereka keluarkan. Kerugian dalam hukum dipisahkan menjadi dua (2) klasifikasi, yakni kerugian materil dan kerugian imateril. Kerugian materil adalah kerugian yang nyata-nyata ada yang diderita oleh pemohon sedangkan kerugian imateril adalah kerugian atas manfaat yang kemungkinan akan diterima oleh pemohon dikemudian hari atau kerugian dari kehilangan keuntungan yang mungkin diterima oleh pemohon di kemudian hari.²⁵ Kerugian penumpang selaku konsumen dalam menggunakan jasa angkutan udara yang disebabkan karena

²⁴ *Ibid*, h. 218

²⁵ <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt4da27259c45b9/di-mana-pengaturan-kerugian-konsekuensial-dalam-hukum-indonesia> [diunduh pada 15 Juli 2015]

kecelakaan pesawat yang dapat mengakibatkan penumpang meninggal dunia, cacat pada organ tubuh, luka-luka, dan musnahnya barang bawaan penumpang.

Kecelakaan (*accident*) adalah peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak terjadi sebelum, dalam waktu, atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut sehingga menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencaharian bagi pihak penumpang, bukan penumpang, pemilik barang, atau pihak pengangkut.²⁶ Menurut kamus hukum dan regulasi penerbangan, kecelakaan (*accident*) adalah suatu peristiwa yang terjadi diluar dugaan manusia yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang berlangsung sejak penumpang naik pesawat udara (*boarding*) dengan maksud melakukan penerbangan ke tempat tujuan sampai semua penumpang turun (*disembarkasi*) dari pesawat udara di bandara udara tujuan. Kecelakaan pesawat udara adalah musibah yang menimpa pesawat udara yang disebabkan, antara lain, oleh peristiwa:²⁷

- a. Tabrakan dengan pesawat udara lain
- b. Hilangnya pesawat udara dalam penerbangan
- c. Jatuhnya pesawat udara
- d. Terbakarnya pesawat udara
- e. Meledaknya pesawat udara

²⁶ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, h. 225

²⁷ *Ibid.* h. 248

6. Metode Penelitian

6.1 Pendekatan Masalah

Menurut Peter Mahmud Marzuki²⁸ didalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya. Pendekatan yang ada dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan histories (*historical approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

Berdasarkan beberapa pendekatan yang dikemukakan di atas, maka dalam penelitian ini pendekatan yang digunakan adalah:

1. pendekatan perundang-undangan (*statute approach*)
2. pendekatan konseptual (*conceptual approach*)

6.2. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Bahan hukum primer dalam penelitian adalah peraturan perundang-undangan yang berkaitan erat dengan tanggung gugat pengangkut udara di Indonesia, antara lain:

²⁸Peter Mahmud Marzuki, *Metode Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008, h. 93

1. Burgerlijk Wetboek
2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
3. Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK 13/ S/ 1971 tentang Syarat dan Ketentuan-Ketentuan Mengenai Penggunaan Pesawat Terbang Secara Komersil di Indonesia.
5. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 24 Tahun 2006 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelayanan Terpadu Satu Pintu.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung gugat Pengangkut Angkutan Udara.
7. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/ 195 / IX / 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*).
8. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No SKEP / 251 / XII / 2008 Perubahan Pertama tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*)
9. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/ 2759 / XII / 2010 Perubahan Kedua tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*).

Sedangkan bahan hukum sekunder dalam penelitian ini adalah pendapat para sarjana, jurnal-jurnal yang berkaitan erat dengan masalah yang diteliti.

6.3 . Prosedur dan Pengumpulan Bahan Hukum

Peneliti menelusuri bahan hukum yang relevan dengan masalah yang diteliti untuk selanjutnya dilakukan klasifikasi dan pemilahan dengan topik-topik dan bahasan-bahasan serta disusun sesuai dengan struktur penulisan sehingga terdapat alur logika untuk membangun susunan penulisan dalam tesis.

6.4. Analisis Bahan Hukum

Bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang telah dikumpulkan, kemudian di kelompokkan. Hal ini kemudian dikaji dengan pendekatan perundang-undangan untuk memperoleh gambaran taraf sinkronisasi dari semua bahan hukum. Bahan hukum yang diklasifikasi dan disistimatisasi tersebut dipelajari, dikaji dan dibandingkan dengan teori dan prinsip hukum yang dikemukakan oleh para ahli, untuk akhirnya dianalisis secara normatif.

7. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan ini seluruh materi tesis dituangkan ke dalam bab-bab yang merupakan pemilahan dari materi yang ada:

Bab I Bab ini menguraikan pendahuluan terdiri dari latar belakang masalah, menetapkan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan pertanggung gugatan sistematika.

Bab II mengkaji dan menganalisis atas isu hukum pertama, yaitu akibat hukum atas pelanggaran izin terbang yang dilakukan pelaku usaha. Pada bab II ini akan dijelaskan arti pengertian, tujuan dan fungsi

lahirnya izin, jenis-jenis izin dalam kegiatan angkutan udara niaga, macam-macam kegiatan angkutan udara, prosedur pengurusan izin terbang dan arti penting izin terbang dan akibat hukum pelanggaran izin terbang oleh pelaku usaha penerbangan udara.

Bab III Menjelaskan jawaban atas isu hukum yang kedua, yaitu bentuk tanggung gugat pelaku usaha penerbangan kepada konsumen atas jatuhnya pesawat udara. Pada bab III ini akan dijelaskan pelaku usaha penerbangan bertanggung gugat terhadap penumpang, hubungan hukum pelaku usaha penerbangan niaga terhadap penumpang selaku konsumen, macam-macam prinsip tanggung gugat pelaku usaha penerbangan, tanggung gugat pelaku usaha penerbangan terhadap penumpang selaku konsumen.

Bab IV Merupakan penutup dari seluruh hasil penelitian. Pada bab IV dapat disimpulkan hasil penelitian, berikut saran-saran yang relevan.