



## **TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN ATAS PENUNDAAN PENERBANGAN YANG MENYEBABKAN KERUGIAN PADA PENUMPANG (STUDI KASUS PUTUSAN NO. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST ANTARA ROLAS BUDIMAN SITANJAK MELAWAN PT. LION MENTARI AIRLINES DAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA)**

Cindy Chandra\*, Ery Agus Priyono, Suradi

Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

E-mail : [cindyavatar@hotmail.com](mailto:cindyavatar@hotmail.com)

### **Abstrak**

Tingginya penggunaan transportasi udara dalam prakteknya seringkali muncul permasalahan antara pengangkut udara dan penumpang. Salah satunya yaitu mengenai keterlambatan penerbangan yang menyebabkan kerugian pada penumpang. Hal ini terjadi pada Rolas Budiman Sitanjak sebagai penumpang yang mengalami kerugian akibat penundaan penerbangan yang dilakukan oleh PT. Lion Mentari Airlines. Kerugian yang dialami Rolas membuatnya mengajukan gugatan untuk menuntut ganti kerugian dari pihak PT. Lion Mentari Airlines. Adapun tujuan penelitian ini untuk mengetahui bentuk dan batasan tanggung jawab perusahaan penerbangan akibat penundaan penerbangan yang mengakibatkan kerugian pada penumpang menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta meneliti apakah putusan Hakim Nomor 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST sudah sesuai dengan ketentuan mengenai pengangkutan maupun ganti rugi menurut KUHPerdara, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Hasil penelitian ini adalah untuk memperoleh jawaban dari permasalahan yaitu bahwa PT. Lion Air merupakan pihak yang bertanggung jawab dalam hal terjadinya keterlambatan penerbangan serta baik gugatan Rolas maupun putusan hakim No. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST seharusnya menyatakan perbuatan PT. Lion Air dengan tidak diberangkatkannya Rolas sesuai dengan jadwal adalah sebagai suatu wanprestasi bukan perbuatan melawan hukum.

Kata kunci : Tanggung Jawab, Keterlambatan.

### **Abstract**

*The high use of air transportation in practice often leads to problems between the air carrier and the passenger. One of these problems is the delays of flights to passenger. This occurred to Rolas Budiman Sitanjak, a passenger who suffered losses due to a flight delay conducted by PT. Lion Mentari Airlines. The losses experienced by Rolas led to him filing a law suit to claim damages from PT. Lion Mentari Airlines. This research aims to determine the type and limits of corporate liability flights due to flight delays that result in losses to the passenger according to UU No. 1 Year 2009 about Aviation and examine whether the Jurisprudence No. 42 / PDT.G / 2012 / PNJKT.PST was appropriate with its provisions regarding the transportation and compensation under the Indonesian Civil Code, UU No. 1 Year 2009 about Aviation and UU No. 8/ 1999 about Consumer Protection. The result of this study is to determine the answer to whether Rolas' lawsuit and the jurisprudence No. 42 / PDT.G / 2012 / PNJKT.PST should declare the actions of PT. Lion Mentari Airlines for not meeting its responsibility as a tort, and not a breach of contract.*

*Keywords : Liability, Flight Delay*



## I. PENDAHULUAN

Tidak dapat kita pungkiri bahwa kebutuhan manusia akan transportasi begitu tinggi di zaman sekarang, khususnya angkutan/ transportasi udara. Menurut Wiwoho Soedjono dalam Rudyanti D. Tobing, pengangkutan udara adalah adanya perpindahan tempat dengan menggunakan alat angkut baik mengenai barang-barang atau orang-orang dari tempat satu ke tempat yang lain.<sup>1</sup> Tingginya penggunaan transportasi udara dikarenakan bepergian menggunakan transportasi udara akan meminimalisir waktu perjalanan khususnya untuk perjalanan jarak jauh seperti antar kota maupun antar negara, dibandingkan dengan menggunakan transportasi laut atau darat. Penggunaan transportasi udara yang tinggi tersebut mendorong lahirnya suatu aturan hukum penerbangan yang diharapkan mampu memberikan keseimbangan hak dan kewajiban antara penyedia jasa angkutan dan juga kepada penumpang.

Timbulnya perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang maka tentulah timbul hak dan kewajiban dari para pihak yang bersangkutan, di mana penumpang mempunyai kewajiban membayar biaya pengangkutan yang merupakan hak bagi perusahaan penerbangan, sebaliknya perusahaan penerbangan wajib mengangkut penumpang dengan selamat sampai di tempat tujuan yang merupakan hak bagi penumpang, karena itu bilamana penumpang tidak selamat

sampai di tempat tujuan, maka perusahaan penerbangan bertanggung jawab mengganti kerugian.<sup>2</sup> Oleh karena itu pentingnya melaksanakan kewajiban dari para pihak sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati sangatlah dibutuhkan agar tidak terjadi konflik antara para pihak.

Hubungan hak dan kewajiban antara masyarakat sebagai penumpang/konsumen dengan pelaku usaha perusahaan penerbangan dalam praktiknya sering muncul permasalahan. Salah satunya yaitu kasus yang akan peneliti bahas dalam skripsi ini mengenai kasus antara tuntutan ganti kerugian oleh Rolas Budiman Sitanjak kepada PT. Lion Mentari Airlines akibat risiko penundaan penerbangan yang menyebabkan kerugian pada Rolas.<sup>3</sup> Peristiwa berawal pada tanggal 19 Oktober 2011 di mana PT. Lion Mentari Airlines tidak dapat mengangkut sebagian penumpang tujuan Manado-Jakarta dengan alasan *overseat* atau telah melebihi kapasitas.<sup>4</sup> Hal tersebut terjadi pada Rolas Budiman Sitanjak di mana ia sebagai penumpang dengan tujuan Manado-Jakarta yang seharusnya berangkat pada tanggal 19 Oktober 2011 pukul 18:55 WITA malah diberangkatkan keesokan harinya pada tanggal 20 Oktober 2011. Tidak terima, Rolas pun mendaftarkan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 25 Januari 2012 dengan meminta ganti kerugian materiil

<sup>1</sup> Rudyanti Dorotea Tobing, *Aspek-Aspek Hukum Bisnis*, LaksBang Justitia, Surabaya, 2015, hlm. 141-142

<sup>2</sup> H.K. Martono, Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 303

<sup>3</sup> Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, "Putusan Nomor 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST", hlm. 2

<sup>4</sup> *Ibid*, hlm. 3



sebesar Rp. 25.814.300,00 (dua puluh lima juta delapan ratus empat belas ribu tiga ratus rupiah) dan kerugian immaterial sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).<sup>5</sup> Hal ini dikarenakan Rolas mengalami kerugian akibat ditundanya penerbangan dimana beliau tidak dapat hadir pada perayaan ulang tahun putrinya serta kerugian dari pembelian jamuan makan untuk para tamu sekitar 50 orang.

Tuntutan ganti kerugian yang diajukan Rolas adalah berdasarkan Perbuatan Melawan Hukum yang dilakukan oleh Maskapai Lion Air di mana terjadi penundaan penerbangan akibat overseat yang menyebabkan Rolas menderita kerugian dengan tidak diberangkatkannya pesawat sesuai dengan tanggal yang tertera pada tiket pesawat.<sup>6</sup> Selain itu dalam putusan Hakim, Maskapai Lion Air dinyatakan telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum dengan tidak melaksanakan kewajibannya kepada Penggugat sebagaimana ditentukan dalam pasal 140 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) serta pasal 147 UU Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, oleh karena itu perbuatan Maskapai Lion Air tersebut bertentangan dengan kewajibannya menurut Undang-Undang sehingga perbuatan Maskapai Lion Air tersebut dipandang sebagai Perbuatan Melawan Hukum.<sup>7</sup> Namun jika kita telaah lebih lanjut, tuntutan ganti kerugian yang diajukan Rolas seharusnya adalah berdasarkan wanprestasi bukanlah berdasarkan

perbuatan melawan hukum, sebab antara Rolas dengan Maskapai Lion Air timbul suatu perjanjian timbal balik di mana Rolas sebagai pengguna jasa angkutan udara dan Maskapai Lion Air sebagai pengangkut. Dalam hal ini tiket pesawat adalah sebagai bukti bahwa di antara para pihak telah terjadi perjanjian di mana masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajibannya masing-masing. Oleh sebab itu, dengan tidak diberangkatkannya Rolas sesuai dengan tanggal yang tertera pada tiket pesawat, jelas telah terjadi wanprestasi yang dilakukan oleh Maskapai Lion Air di mana wanprestasi tersebut melanggar hak-hak dari Rolas sebagai penumpang/pengguna jasa angkutan udara.

Adanya perbedaan pandangan oleh penulis terhadap putusan hakim mengenai “wanprestasi” dengan “perbuatan melawan hukum” tersebut membuat peneliti menganggap perlu untuk membahas mengenai kasus tersebut dengan tujuan untuk mengetahui apakah putusan hakim Nomor 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST sudah sesuai dengan ketentuan mengenai pengangkutan maupun ganti rugi menurut hukum yang berlaku di Indonesia, khususnya menurut KUHPerdata, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Dari uraian di atas maka permasalahan yang dapat disusun antara lain :

1. Bagaimana bentuk dan batasan tanggung jawab

<sup>5</sup> Ibid, hlm. 7, 8

<sup>6</sup> Ibid, hlm. 4

<sup>7</sup> Ibid, hlm. 36



perusahaan penerbangan akibat penundaan penerbangan yang mengakibatkan kerugian pada penumpang menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan?

2. Apakah putusan Hakim Nomor 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST sudah sesuai dengan ketentuan mengenai pengangkutan maupun ganti rugi menurut KUHPerdara, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen?

## II. METODE

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan Yuridis Normatif. Yuridis Normatif adalah penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma.<sup>8</sup> Pendekatan penelitian dengan metode yuridis normatif maka penulis menekankan pada penelaahan bahan atau data yang dapat berupa peraturan perundang-undangan mengenai penerbangan dan perlindungan konsumen, yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Diikuti juga dengan literatur lainnya berupa buku-buku yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan

terhadap penumpang akibat penundaan penerbangan yang menimbulkan kerugian pada penumpang.

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini berupa penelitian yang bersifat deskriptif analitis yaitu cara menganalisa dengan memberikan deskripsi atau gambaran tentang fakta. Dalam penelitian ini penulis menggunakan penelitian data sekunder. Data sekunder berupa bahan-bahan hukum yaitu literatur/buku dengan cara studi kepustakaan untuk mencari konsep-konsep, teori-teori, pendapat-pendapat yang berkaitan erat dengan pokok permasalahan. Sedangkan metode pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh data sekunder dalam penelitian hukum ini adalah dengan cara studi kepustakaan. Selain itu, analisis data dilakukan secara deskriptif analisis, yaitu setelah terkumpul, diseleksi kemudian disusun secara teratur dan sistematis untuk mengadakan analisis dengan menggunakan berbagai ketentuan atau peraturan maupun pendapat para ahli mengenai pertanggung jawaban ganti rugi oleh maskapai Lion Air atas wanprestasi yang mengakibatkan kerugian pada Rolas Budiman Sitanjak.

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Bentuk Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Akibat Penundaan Penerbangan yang Mengakibatkan Kerugian pada Penumpang Menurut Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>8</sup> Mukti Fajar, Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, hlm. 34



Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dalam Pasal 1 ayat 30 memberikan pengertian mengenai keterlambatan yaitu :

“Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.”

Secara umum kewajiban pengangkut udara adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Pengertian selamat tersebut, meliputi kewajiban menjaga barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut dan kewajiban membayar ganti rugi jika barang-barang itu tidak selamat sehingga menimbulkan kerugian.<sup>9</sup> Kewajiban ini muncul dengan diselenggarakannya perjanjian timbal balik antara pengangkut (udara) dengan pengirim barang atau penumpang, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim barang atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>10</sup> Oleh karena itu, pihak yang bertanggung jawab adalah pihak yang secara yuridis disebut “pengangkut”, karena pada umumnya “pengangkut” adalah suatu badan hukum, maka yang melakukan persetujuan angkutan adalah pegawai-pegawai, agen-agen dan

pihak lain yang melaksanakan angkutan tersebut.<sup>11</sup> Selain itu, dalam Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dinyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen menganut prinsip untuk selalu bertanggung jawab dengan beban pembuktian terbalik (*presumption of liability*) di mana pengangkut selalu bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Penerapan prinsip ini ditegaskan dalam Pasal 19 ayat (5) yang menyatakan apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan merupakan kesalahan konsumen maka pelaku usaha tidak bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan tau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan sendiri menerapkan prinsip tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*) seperti halnya yang berlaku dalam pada Konvensi Warsawa 1929 dan konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), khususnya mengenai bagasi kabin

<sup>9</sup> Rudyanti Dorotea Tobing, op. cit, hlm. 153

<sup>10</sup> Ibid, hlm. 145

<sup>11</sup> E. Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, Mandar Maju, Bandung, 2000, hlm. 78



(*cabin baggage*).<sup>12</sup> Bukti berlakunya konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) dalam Undang-Undang No. 1 tahun 2009 adalah kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi dan kargo yaitu dalam Pasal 146 Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dikatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional (beban pembuktian terbalik).<sup>13</sup> Dalam hal pengangkut dapat membuktikan bahwa kelambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional, maka pengangkut bebas dari tanggung jawab terhadap kerugian yang diderita karena keterlambatan pada penumpang, bagasi dan kargo.<sup>14</sup> Dalam penjelasan Pasal 146 Undang-Undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang dimaksud dengan faktor cuaca, adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan, sedangkan yang dimaksud dengan faktor teknis operasional antara lain bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan dapat digunakan operasional pesawat udara, lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu

fungsinya misalnya retak, banjir atau kebakaran, terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take-off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara, atau keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*), sedangkan yang tidak termasuk dengan teknis operasional antara lain keterlambatan pilot, co-pilot, dan awak kabin, keterlambatan jasa boga (*catering*), keterlambatan penanganan di darat, menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat udara (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connection flight*) dan ketidaksiapan pesawat udara.

Tanggung jawab pengangkut dalam hal terjadinya keterlambatan diatur dalam Pasal 147 (a) ayat 1 Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang menegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara. Bentuk tanggung jawab tersebut diperinci dalam Pasal 147 (a) ayat (2) yang berbunyi : “tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa :

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

Pasal 170 Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa jumlah ganti

<sup>12</sup> H.K. Martono dan Amad Sudiro, op. cit, hlm. 293

<sup>13</sup> Ibid, hlm. 294

<sup>14</sup> Loc. cit



kerugian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri. Dalam Permenhub Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia khususnya dalam Pasal 2 menyatakan bahwa keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal terdiri dari keterlambatan penerbangan (*flight delayed*), tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passanger*); dan pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*)

Keterlambatan penerbangan sebagaimana diatur dalam Pasal 2 huruf (a) tersebut diperinci dalam Pasal 3 yang berbunyi :

“Keterlambatan penerbangan dikelompokkan dalam 6 (enam) kategori keterlambatan, yaitu:

- a. Kategori 1, keterlambatan 30 menit s/d 60 menit;
- b. Kategori 2, keterlambatan 60 menit s/d 120 menit;
- c. Kategori 3, keterlambatan 121 menit s/d 180 menit;
- d. Kategori 4, keterlambatan 181 menit s/d 240 menit;
- e. Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit;
- f. Kategori 6, pembatalan penerbangan.”

Permenhub Nomor 89 Tahun 2015 juga mengatur mengenai faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan penerbangan yaitu dalam Pasal 5 ayat (1) yang menyatakan bahwa faktor yang menyebabkan keterlambatan

penerbangan meliputi antara lain faktor manajemen *airline*, faktor teknis operasional, faktor cuaca dan faktor lain-lain. Dijelaskan dalam Pasal 5 ayat (2) bahwa faktor manajemen airlines adalah faktor yang disebabkan oleh maskapai penerbangan yang meliputi keterlambatan pilot, co-pilot, dan awak kabin, keterlambatan jasa boga (*catering*), keterlambatan penanganan di darat, menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*), atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan ketidaksiapan pesawat udara. Sedangkan Pasal 5 ayat (3) memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai faktor teknis operasional yaitu faktor teknis operasional adalah faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan, meliputi bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan dapat digunakan operasional pesawat udara, lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir atau kebakaran, terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take-off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara, atau keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*). Selain itu mengenai faktor cuaca dijelaskan dalam Pasal 5 ayat (4) yang berbunyi faktor cuaca sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf (c) meliputi hujan lebat, banjir, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan



penerbangan. Selanjutnya faktor lain-lain dijelaskan lebih lanjut dalam Pasal 5 ayat (5) yaitu : faktor lain-lain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf (d) adalah faktor yang disebabkan di luar faktor manajemen airlines, teknis operasional dan cuaca, antara lain kerusakan dan/atau demonstrasi di wilayah bandar udara

Pertanggungjawaban

pengangkut diatur dalam Pasal 6 Permenhub Nomor 89 Tahun 2015 yang menyatakan bahwa Badan Usaha Angkutan Udara bertanggungjawab atas keterlambatan penerbangan yang disebabkan oleh faktor manajemen airlines. Namun apabila keterlambatan penerbangan tersebut disebabkan oleh faktor teknis operasional, faktor cuaca, dan faktor lain-lain maka perusahaan penerbangan tersebut dibebaskan dari tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian..

Bentuk tanggung jawab pengangkut yaitu dapat berupa pemberian kompensasi maupun ganti kerugian yang diatur lebih lanjut dalam Permenhub Nomor 89 Tahun 2015 yaitu khususnya dalam Pasal 9 ayat (1) yang berbunyi :

“Badan Usaha Angkutan Udara wajib memberikan kompensasi sesuai dengan kategori keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 berupa:

- a. Keterlambatan kategori 1, kompensasi berupa minuman ringan;
- b. Keterlambatan kategori 2, kompensasi berupa minuman dan makanan ringan (snack box);
- c. Keterlambatan kategori 3, kompensasi berupa minuman

dan makanan berat (heavy meal);

- d. Keterlambatan kategori 4, berupa minuman, makanan ringan (snack box), makanan berat (heavy meal);
- e. Keterlambatan kategori 5, kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp.300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah);
- f. Keterlambatan kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (refund ticket); dan
- g. Keterlambatan pada kategori 2 sampai dengan 5 penumpang dapat dialihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (refund ticket).

**B. Analisis Putusan Hakim No. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST dengan Kesesuaian Ketentuan Mengenai Pengangkutan maupun Ganti Rugi menurut KUHPerdara, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen**

**1. Kesesuaian Putusan Hakim No. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST dengan Ketentuan Mengenai Ganti Rugi menurut KUHPerdara**

**a. Kasus Posisi**

Peristiwa berawal pada tanggal 19 Oktober 2011 di mana PT. Lion Mentari Airlines tidak dapat mengangkut sebagian penumpang tujuan Manado-Jakarta dengan alasan overseat atau telah melebihi



kapasitas.<sup>15</sup> Hal tersebut terjadi pada Rolas Budiman Sitanjak di mana ia sebagai penumpang dengan tujuan Manado-Jakarta yang seharusnya berangkat pada tanggal 19 Oktober 2011 pukul 18:55 WITA malah diberangkatkan keesokan harinya pada tanggal 20 Oktober 2011. Tidak terima, Rolas pun mendaftar gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 25 Januari 2012 dengan meminta ganti kerugian materiil sebesar Rp. 25.814.300,00 (dua puluh lima juta delapan ratus empat belas ribu tiga ratus rupiah) dan kerugian immaterial sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).<sup>16</sup> Hal ini dikarenakan Rolas mengalami kerugian akibat ditundanya penerbangan dimana beliau tidak dapat hadir pada perayaan ulang tahun putrinya serta kerugian dari pembelian jamuan makan untuk para tamu sekitar 50 orang.

### **b. Pertimbangan Hakim**

Hakim menimbang bahwa perbuatan PT. Lion Air dengan tidak memberikan kompensasi kepada Penggugat sebagaimana diatur dalam Pasal 147 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dengan alasan dikarenakan Penggugat tidak mau menyerahkan tiketnya merupakan alasan yang tidak dapat diterima secara hukum, karena tanpa penggugat menyerahkan tiketnya kepada Tergugat I, Tergugat I tetap mempunyai kewajiban memberikan kompensasi kepada Penggugat. Dengan tidak diberikan kompensasi tersebut, Tergugat I juga tidak

melakukan kewajibannya kepada Penggugat sebagaimana ditentukan dalam Pasal 147 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.<sup>17</sup> Selain itu, hakim menimbang bahwa tidak diberangkatkannya Penggugat dari Manado tujuan Jakarta oleh Tergugat I dikarenakan alasan operasional (Change Aircraft 215 seat ke 205 seat) bertentangan dengan kewajiban Tergugat I menurut Undang-Undang sehingga perbuatan Tergugat I tersebut dipandang sebagai Perbuatan Melawan Hukum yang menurut hakim sesuai dengan pengertian Hoge Raad.<sup>18</sup>

### **c. Putusan**

Hakim dalam putusannya mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian.<sup>19</sup> Penggugat berhak memperoleh ganti kerugian dari PT. Lion Air yang menyebabkan dirinya menderita kerugian. Namun ganti kerugian tersebut hanya sebatas ganti kerugian terhadap kerugian materiil.<sup>20</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan, hubungan hukum antara pengangkut udara dengan pengirim atau penumpang adalah hubungan yang bersifat keperdataan, artinya masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang mengaturnya.<sup>21</sup> Adapun hak dari pengangkut udara secara umum adalah hak untuk menerima pembayaran serta hak untuk mengadakan peraturan-peraturan dan petunjuk-petunjuk yang perlu untuk

---

<sup>15</sup> Ibid, hlm. 3

<sup>16</sup> Ibid, hlm. 7, 8

<sup>17</sup> Ibid, hlm. 34

<sup>18</sup> Ibid, hlm. 36

<sup>19</sup> Ibid, hlm. 37

<sup>20</sup> Loc. cit

<sup>21</sup> Rudyanti Dorotea Tobing, op.cit. hlm. 145



pengangkutan udara. Hak-hak pengangkut pengangkut tidak diatur secara jelas dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.<sup>22</sup> Sedangkan kewajiban pengangkut udara secara umum adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan tepat waktu dan selamat. Pengertian selamat tersebut, meliputi kewajiban menjaga barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut dan kewajiban membayar ganti rugi jika barang-barang itu tidak selamat sehingga menimbulkan kerugian.<sup>23</sup>

Diadakannya perjanjian pengangkutan antara penumpang dengan pengangkut udara, menimbulkan hak-hak dan kewajiban-kewajiban pada penumpang. Hak-hak penumpang adalah :<sup>24</sup> berhak ikut dalam pesawat udara yang akan melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang telah dibuatnya, dengan selamat. Selain itu penumpang juga berhak mendapatkan ganti rugi jika selama dalam pengangkutannya tidak selamat, sehingga mengalami kerugian. Jika penumpang itu tewas maka yang berhak atas ganti rugi adalah ahli warisnya yang sah. Sedangkan kewajiban penumpang adalah:<sup>25</sup> membayar uang pengangkutan udara, kecuali ada persetujuan lain, menuruti petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau pegawai-pegawainya yang

berwenang, menunjukkan tiketnya pada setiap saat bila diminta oleh pegawai yang berwenang dari pengangkut udara, tunduk pada peraturan pengangkutan udara berhubung dengan pengangkutnya, berdasarkan syarat-syarat umum pengangkutan yang telah disetujuinya, memberitahukan kepada pengangkut udara terhadap barang-barang yang berbahaya atau terlarang yang dibawanya, baik sebagai bagasi tangan maupun sebagai bagasi tercatat pun barang-barang yang ada pada dirinya seperti senjata api, mesiu, gas-gas beracun dan zat-zat berbahaya bagi keselamatan penumpang lainnya, awak pesawat atau pesawat udara itu sendiri.

Hak dan kewajiban masing-masing pihak sebagaimana diuraikan di atas telah kita ketahui bahwa kedudukan masing-masing pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah sama tinggi, dengan demikian dalam perjanjian pengangkutan udara antara para pihak yaitu pengangkut dengan pengirim barang atau penumpang merupakan perjanjian yang bersifat timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban sendiri-sendiri.<sup>26</sup>

Pada perjanjian angkutan pada penerbangan teratur tidak dijumpai suatu perjanjian tertulis. Dokumen angkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara bukan merupakan suatu perjanjian angkutan udara, tetapi hanya merupakan suatu bukti adanya perjanjian angkutan udara, karena tanpa diberikannya dokumen angkutan tetap ada suatu perjanjian

---

<sup>22</sup> Ibid. hlm. 153

<sup>23</sup> Ibid. hlm 154

<sup>24</sup> Loc.cit

<sup>25</sup> Loc.cit

---

<sup>26</sup> Rudyanti Dorotea Tobing, op.cit. hlm. 153



angkutan.<sup>27</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan khususnya dalam Pasal 1 angka 27 memberikan pengertian mengenai tiket yaitu : "tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara." Dari pasal tersebut dapat kita ketahui bahwa dokumen angkutan hanya merupakan salah satu bukti adanya suatu perjanjian angkutan. Hal ini lebih dipertegas lagi dalam Pasal III Protokol The Hague tahun 1995 yang merubah Pasal 3 ayat 2 Konvensi Warsawa (tentang tiket penumpang) sehingga berbunyi, antara lain "*The passanger ticket shall constitute prima facie evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the passanger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, none the less, be subject to the rules of this convention.*" Ketentuan serupa kita jumpai pula dalam Pasal IV dan VI Protokol Hague tentang tiket bagasi dan surat muatan udara. Ketentuan-ketentuan mengenai dokumen angkutan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dan Konvensi Warsawa adalah ketat, karena langsung dihubungkan dengan masalah tanggung jawab pengangkut.<sup>28</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan tentu ada hak dan kewajiban masing-masing pihak yang lahir dari perjanjian tersebut. Suatu kewajiban yang seharusnya dipenuhi oleh debitur tetapi ternyata tidak dilaksanakan dalam hukum perikatan dinamakan "kesalahan" dan disebut wanprestasi.

Memperhatikan adanya 3 (tiga) akibat dari wanprestasi atau ingkar janji debitur, maka kreditur dapat mengajukan salah satu tuntutan atau gugatan dari 5 (lima) kemungkinan yaitu:<sup>29</sup>

1. Dapat mengajukan gugatan (tuntutan) pembatalan / pemutusan perjanjian
2. Dapat mengajukan gugatan (tuntutan) pemenuhan perjanjian
3. Dapat mengajukan gugatan (tuntutan) pengganti kerugian
4. Dapat mengajukan gugatan (tuntutan) pembatalan / pemutusan perjanjian dan pengganti kerugian
5. Dapat mengajukan gugatan (tuntutan) pemenuhan perjanjian dan pengganti kerugian

Gugatan Rolas terhadap PT. Lion Air sebagaimana diuraikan di atas adalah berdasarkan perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh PT. Lion Air di mana penumpang gagal diberangkatkan karena alasan operasional (Change Aircraft 215 seat ke 205 seat).<sup>30</sup> Tidak jadi diberangkatkannya pesawat mengakibatkan Rolas menderita kerugian yang pada akhirnya Rolas menuntut suatu ganti kerugian

<sup>27</sup> E. Suherman, *Aneka Masalah Kedirgantaraan*, op. cit, hlm. 48

<sup>28</sup> Loc.cit

<sup>29</sup> Achmad Busro, op. cit, hlm. 20

<sup>30</sup> Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, op. cit, hlm. 3



kepada PT. Lion Air dengan suatu dasar gugatan mengenai perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh PT. Lion Air.<sup>31</sup> Begitu pula dengan putusan hakim yang menyatakan perbuatan PT. Lion Air sebagai perbuatan melawan hukum karena PT. Lion Air tidak melakukan kewajibannya kepada Penggugat sebagaimana ditentukan dalam pasal 140 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) serta pasal 147 UU Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, maka perbuatan Tergugat I tersebut bertentangan dengan kewajibannya menurut Undang-Undang sehingga perbuatan PT. Lion Air tersebut dipandang sebagai Perbuatan Melawan Hukum.<sup>32</sup> Padahal seharusnya baik gugatan Rolas maupun putusan hakim adalah menyatakan perbuatan PT. Lion Air sebagai suatu wanprestasi, bukan perbuatan melawan hukum, sebab sebagaimana diketengakkannya keputusan Hoge Raad tanggal 13 Juni 1913 memutuskan bahwa bilamana kewajiban yang mendapatkan dasarnya dalam persetujuan, dilanggar, maka pelanggaran ini tidaklah merupakan alasan untuk mengajukan tuntutan karena perbuatan melawan hukum.<sup>33</sup> Dalam hal ini berarti, wanprestasi itu muncul apabila terjadi pelanggaran atas kewajiban yang diperoleh dalam suatu perjanjian sehingga terjadi pelanggaran hak atas orang lain. Selain itu, menurut Pitlo dalam M. A. Moegni Djodjodirdjo mengenai hubungan antara wanprestasi dan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) bahwa baik

dilihat dari sejarahnya maupun dari sistematik undang-undang, maka wanprestasi tidaklah dapat digolongkan pada pengertian perbuatan melawan hukum.<sup>34</sup> Dalam kasus ini dapat kita lihat bahwa tindakan PT. Lion Air yang telah melakukan penundaan penerbangan telah melanggar hak dari Rolas sebagai penumpang di mana dalam hal ini dikatakan telah terjadi wanprestasi yang dilakukan oleh PT. Lion Air sebab di antara kedua belah sebelumnya telah terjadi suatu perjanjian yaitu perjanjian pengangkutan di mana berdasarkan Pasal 140 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, PT. Lion Air berkewajiban untuk melakukan pengangkutan terhadap penumpang dan wajib memberikan pelayanan yang layak kepada pengguna jasa angkutan. Oleh karena itu baik gugatan Rolas maupun putusan hakim seharusnya menyatakan bahwa PT. Lion Air telah melakukan wanprestasi.

Hoge Raad dalam M. A. Moegni Djodjodirdjo telah secara berulang kali menegaskan, bahwa peraturan-peraturan tentang perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*), seperti Pasal 1365 dan berikutnya tidaklah dapat diterapkan untuk wanprestasi. Untuk penuntutan ganti kerugian karena wanprestasi hanya diterapkan ketentuan-ketentuan dalam Pasal 1243 KUHPerdara dan berikutnya dan sekali-kali tidak dapat diterapkan Pasal 1365 KUHPerdara.<sup>35</sup> Begitu pula dengan gugatan Rolas yang

<sup>31</sup> Ibid, hlm. 5

<sup>32</sup> Ibid, hlm 35

<sup>33</sup> Loc.cit

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

<sup>35</sup> M. A. Moegni Djodjodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, hlm. 34



menggunakan Pasal 1365 KUHPerdata sebagai dasar gugatan untuk menuntut suatu ganti kerugian adalah seharusnya menggunakan Pasal 1243 KUHPerdata, sebab Pasal 1365 diterapkan hanya untuk gugatan mengenai perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*).

## **2. Kesesuaian Putusan Hakim No. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST dengan Ketentuan Mengenai Pengangkutan maupun Ganti Rugi menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan**

Salah satu persoalan pokok dalam Hukum Udara adalah persoalan tanggung jawab Pengangkut Udara. Dalam menjalankan usahanya, pengangkut udara mungkin menimbulkan kerugian-kerugian, baik dengan sengaja atau tidak, mungkin bahkan tanpa ada kesalahan-kesalahan apapun padanya dan kerugian-kerugian itu dapat timbul karena suatu kejadian yang menyebabkan seorang tewas atau luka-luka, atau benda-benda mengalami kerusakan atau muatan pesawat udara rusak, hilang atau terlambat tibanya.<sup>36</sup>

Pada dasarnya pihak yang bertanggung jawab adalah pihak yang secara yuridis disebut “pengangkut”. Oleh karena umumnya “pengangkut” adalah suatu badan hukum, maka yang melaksanakan persetujuan angkutan adalah pegawai-pegawai, agen-agen dan pihak-pihak lain yang melaksanakan angkutan tersebut.<sup>37</sup> Penggantian kerugian oleh

pengangkut diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan khususnya dalam Pasal 146 yang berbunyi “pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional”. Selanjutnya dalam Pasal 147 (a) ayat 1 ditegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara. Bentuk tanggung jawab tersebut diperinci dalam Pasal 147 (a) ayat (2) yang berbunyi : “tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa :

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

Penundaan penerbangan yang dilakukan PT. Lion Air dengan alasan operasional telah menyebabkan Rolas menderita kerugian yang oleh karenanya Rolas meminta suatu kompensasi yang layak dari PT. Lion Air.<sup>38</sup> Namun PT. Lion Air tidak memberikan kompensasi sebab Rolas menolak untuk mengumpulkan tiketnya

---

<sup>36</sup> E. Suherman, *Aneka Masalah Kedirgantaraan*, op. cit, hlm. 186

<sup>37</sup> E. Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Alumni, Bandung, 1984, hlm. 113

---

<sup>38</sup> Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, op. cit, hlm. 3



kepada petugas PT. Lion Air.<sup>39</sup> Perbuatan PT. Lion Air tersebut dengan tidak memberikan kompensasi kepada Rolas oleh hakim dianggap tidak dapat diterima secara hukum, karena tanpa penggugat menyerahkan tiketnya kepada PT. Lion Air, PT. Lion Air tetap mempunyai kewajiban memberikan kompensasi kepada Penggugat. Dengan tidak diberikan kompensasi tersebut, PT. Lion Air juga tidak melakukan kewajibannya kepada Penggugat sebagaimana ditentukan dalam pasal 147 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.<sup>40</sup> Dalam hal ini, penulis setuju dengan putusan hakim yang menyatakan bahwa PT. Lion Air tetap harus memberikan kompensasi kepada Rolas, sebab PT. Lion Air telah melakukan wanprestasi dengan terjadinya penundaan penerbangan. Oleh sebab itu, PT. Lion Air tetap harus bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang akibat keterlambatan pesawat sesuai dengan yang tercantum dalam isi Pasal 147 (a) ayat 1 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

### **3. Kesesuaian Putusan Hakim No. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST dengan Ketentuan Mengenai Ganti Rugi menurut Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen**

Pengertian perlindungan konsumen terdapat dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yaitu:

“Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.”

Suatu sistem perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan udara adalah suatu sistem yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan prosedur yang mengatur semua aspek yang baik langsung maupun tidak langsung mengenai kepentingan dari konsumen jasa angkutan udara. Unsur-unsur dalam perlindungan konsumen khususnya bagi konsumen jasa angkutan udara adalah keselamatan, keamanan, kenyamanan, pelayanan, pertarifan, perjanjian angkutan udara.<sup>41</sup>

Antara penumpang pada angkutan udara berjadwal dan pengangkut tidak terdapat suatu perjanjian angkutan tertulis, karena tiket penumpang hanya merupakan suatu bukti adanya perjanjian angkutan, karena tidak diberikannya tiket penumpang tidak menghilangkan adanya perjanjian angkutan udara.<sup>42</sup> Bahwa dokumen angkutan hanya merupakan bukti adanya suatu perjanjian angkutan.

Suatu tiket penumpang biasanya tercantum suatu ketentuan bahwa angkutan udara tunduk pada “Syarat-syarat umum pengangkutan” yang berlaku di perusahaan penerbangan yang bersangkutan. Sebagaimana disinggung di atas, syarat-syarat perjanjian angkutan sebenarnya adalah yang ditetapkan oleh perusahaan penerbangan secara sepihak. Penumpang tidak kuasa merubah syarat-syarat ini, karena

<sup>39</sup> Ibid, hlm. 14

<sup>40</sup> Ibid, hlm. 34

<sup>41</sup> E. Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, op. cit, hlm. 112

<sup>42</sup> Loc.cit



perjanjian angkutan merupakan perjanjian standar. Dari segi inilah diperlukan jaminan bahwa perjanjian standar tersebut cukup adil dan memperlihatkan kepentingan konsumen.<sup>43</sup>

Penumpang sebagai konsumen adalah aspek dari tanggung jawab pengangkut, di mana aspek tersebut merupakan suatu aspek yang penting dalam unsur-unsur perlindungan bagi konsumen. Dalam syarat-syarat perjanjian angkutan tidak boleh ada suatu ketentuan yang membebaskan pengangkut dari tanggung jawab atau menetapkan suatu batas tanggung jawab yang rendah dari batas yang ditentukan oleh undang-undang.<sup>44</sup>

Syarat demikian batal karena hukum sebagaimana tercantum dalam Pasal 32 Ordonansi Pengangkut Udara. Hanya dalam beberapa hal tertentu undang-undang sendiri dapat membebaskan pengangkut dari tanggung jawabnya untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan selama pengangkutan udara pada penumpang. Salah satu kemungkinan adalah bahwa kalau pengangkut bisa membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari terjadinya kerugian.

Tanggung jawab pengangkut pada dasarnya timbul karena diadakannya perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim

barang atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Dalam perjanjian pengangkutan ini hubungan hukum antara pengangkut udara dengan pengirim atau penumpang adalah hubungan yang bersifat keperdataan, artinya masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang mengaturnya.<sup>45</sup>

Adapun hak-hak dan kewajiban pelaku usaha diatur dalam Bab III tentang Hak dan Kewajiban sebagaimana terdapat dalam Pasal 6 dan 7 UUPK. Hak-hak Pelaku Usaha (Pasal 6) adalah

- a. Hak untuk menerima pembayaran dari konsumen;
- b. Hak untuk dilindungi (hukum) asas itikad baik konsumen;
- c. Hak untuk membela diri dalam sengketa konsumen;
- d. Hak untuk memperoleh rehabilitasi nama baik apabila tidak bersalah;
- e. Hak-hak yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan lain.

Sedangkan kewajiban Pelaku Usaha sebagaimana termuat dalam Pasal 7, yaitu:

- a. Beritikad baik dalam kegiatan usaha;
- b. Memberi informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang atau jasa, termasuk penjelasan tentang penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;

<sup>43</sup> Ibid, hlm. 133

<sup>44</sup> E. Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, op. cit, hlm. 200

<sup>45</sup> Rudyanti Dorotea Tobing, op. cit, hlm. 145



- c. Melayani konsumen secara benar, jujur dan tidak diskriminatif;
- d. Menjamin mutu barang atau jasa berdasarkan ketentuan standar mutu yang berlaku;
- e. Memberi kesempatan kepada konsumen menguji barang atau jasa dan memberi jaminan/garansi atas barang yang diperdagangkan;
- f. Memberi ganti rugi atau kompensasi atas kerugian yang timbul dari pemakaian barang atau jasa yang diperdagangkan;
- g. Memberi ganti rugi atau kompensasi atas kerugian karena tidak sesuai perjanjian.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen juga merumuskan sejumlah hak penting konsumen. Menurut Pasal 4, ada sembilan hak dari konsumen, delapan di antaranya hak yang secara eksplisit diatur dalam UUPK dan satu hak lainnya diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.<sup>46</sup> Hak-hak tersebut adalah :

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan atas barang dan jasa;
- b. Hak untuk memilih barang dan jasa;
- c. Hak mendapatkan informasi yang benar, jelas dan, jujur atas barang dan jasa;
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya;
- e. Hak untuk mendapatkan bantuan hukum (advokasi),

- perindungan dan penyelesaian sengketa;
- f. Hak dalam pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diberlakukan secara benar, jujur dan tidak diskriminatif;
- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi atas barang atau jasa yang merugikan;
- i. Hak-hak yang ditentukan dalam perundang-undangan lain.

Hak-hak konsumen harus dikaitkan dengan kewajibannya. Berbicara tentang konsumen hendaknya membahas pula masalah produsen beserta hak-hak dan kewajibannya.<sup>47</sup> Kewajiban konsumen menurut UUPK sebagaimana diatur dalam Pasal 5, yaitu

- a. Membaca dan mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian yang benar;
- b. Beritikad baik dalam transaksi pembelian barang atau jasa;
- c. Membayar sesuai kesepakatan;
- d. Mengikuti penyelesaian sengketa secara patut.

Hak dan kewajiban masing-masing pihak sebagaimana diuraikan di atas telah kita ketahui bahwa kedudukan masing-masing pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah sama tinggi, dengan demikian dalam perjanjian pengangkutan udara antara para pihak yaitu pengangkut dengan pengirim barang atau penumpang merupakan perjanjian yang bersifat timbal balik, artinya

---

<sup>46</sup> N. H. T Siahaan, *Hukum Konsumen: Perlindungan Konsumen dan Tanggung Jawab Produk*, Panta Rei, Jakarta, 2005, hlm. 84

---

<sup>47</sup> Ibid, hlm. 85



masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban sendiri-sendiri.<sup>48</sup> Dalam hal ini kewajiban salah satu pihak merupakan hak bagi pihak yang lain, demikian juga sebaliknya.

UUPK mengatur berbagai hal tentang tanggung jawab pelaku usaha. Pengaturan ini terdapat dalam Bab IV tentang Tanggung Jawab Pelaku Usaha, yang keseluruhannya berjumlah 10 pasal. Salah satunya menyatakan bahwa pelaku usaha di bidang jasa bertanggungjawab untuk memberikan jaminan/garansi sesuai kesepakatan (Pasal 26).<sup>49</sup>

Sebaliknya, pelaku usaha dibebaskan dari tanggung jawabnya apabila terdapat beberapa hal, yakni:

- a. Sesuatu barang seharusnya / dimaksudkan tidak untuk diedarkan;
- b. Barang mengalami cacat di kemudian hari;
- c. Cacat timbul sebagai akibat ditaatinya ketentuan mengenai kualifikasi barang;
- d. Kelalaian yang berasal dari konsumen;
- e. Setelah terjadinya masa kadaluarsa penuntutan empat tahun sejak barang dibeli atau diperjanjikan (Pasal 27).<sup>50</sup>

Penggantian kerugian dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen diatur khususnya dalam Pasal 7 huruf (f), Pasal 19 ayat (1) dan (2). Pasal 7 huruf (f) menyatakan bahwa pelaku usaha berkewajiban memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa

yang diperdagangkan. Selanjutnya dalam Pasal 19 ayat (1) dinyatakan bahwa Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Bentuk ganti rugi diatur lebih lanjut dalam Pasal 19 ayat (2) yang berbunyi : “Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.”

Gugatan Rolas yang menyatakan bahwa tindakan PT. Lion Air yang tidak mengakut Penggugat dalam Penerbangan JT.743, pada tanggal 19 Oktober 2011 dari Manado tujuan Jakarta tersebut jelas telah melanggar ketentuan Undang- Undang No. 8 tahun 1999, Tentang Perlindungan Konsumen, adapun hal-hal yang dilanggar Tergugat adalah : Pasal 2 Jo. Pasal 3 huruf c, d dan f Jo. Pasal 4 huruf a, c, d, e dan h Jo. Pasal 7 huruf b, d, f, dan g Jo. Pasal 8 ayat (1).<sup>51</sup> Berdasarkan putusan hakim No. 42/PDT.G/2012/PNJKT.PST, hakim mendasarkan perbuatan PT. Lion Air sebagai perbuatan melawan hukum sehingga penggantian kerugian didasarkan pada Pasal 1365 KUHPerdara.<sup>52</sup> Menurut penulis, dasar penggantian kerugian dan pemberian kompensasi sudah diatur secara jelas dan rinci dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009

<sup>48</sup> Rudyanti Dorotea Tobing, op.cit. hlm. 153

<sup>49</sup> Ibid, hlm. 143

<sup>50</sup> Loc.cit

<sup>51</sup> Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, op. cit, hlm. 6

<sup>52</sup> Ibid, hlm. 37



tentang Penerbangan maupun dalam Permenhub Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia sehingga mengenai penggantian kerugian dan pemberian kompensasi dapat menggunakan dasar-dasar hukum yang ada diatur baik dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun dalam Permenhub Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.

#### IV. KESIMPULAN

Setelah dilakukan analisis data, maka diperoleh jawaban masalah sebagai berikut :

1. PT. Lion Air selaku pengangkut udara merupakan pihak yang bertanggung jawab dalam hal terjadinya keterlambatan penerbangan yang menyebabkan kerugian pada Rolas sebagai penumpang sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 146 dan Pasal 147 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
2. Baik gugatan Rolas maupun putusan hakim seharusnya menyatakan bahwa perbuatan PT. Lion Air dengan tidak diberangkatkannya Rolas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan adalah sebagai suatu wanprestasi bukan perbuatan melawan hukum.

Berdasarkan kesimpulan tersebut maka penulis mengajukan saran-saran sebagai berikut :

1. Kepada PT. Lion Air selaku pengangkut udara seharusnya memberikan pelayanan yang baik terutama dalam menyelenggarakan penerbangan yang sesuai dengan jadwal yang diperjanjikan serta memberikan kompensasi yang layak kepada penumpang apabila telah wanprestasi.
2. Hakim seharusnya memperhatikan perbedaan antara wanprestasi dengan perbuatan melawan hukum. Sebab pada dasarnya wanprestasi dan perbuatan melawan hukum mempunyai perbedaan yang hakiki yang tentu akan mempengaruhi penerapan hukum dalam ganti kerugian.

#### V. DAFTAR PUSTAKA

- Busro, Achmad, *Hukum Perikatan Berdasar Buku III KUHPerdara*, Percetakan Pohon Cahaya, Yogyakarta, 2012.
- Djodjodirdjo, M. A. Moegni, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982.
- Fajar, Mukti dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010.
- Martono, H.K., dan Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010.
- Siahaan, N. H. T, *Hukum Konsumen: Perlindungan Konsumen dan Tanggung Jawab Produk*, Panta Rei, Jakarta, 2005.
- Suherman, E, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Alumni, Bandung, 1984.



## DIPONEGORO LAW REVIEW

Volume 5, Nomor 2, Tahun 2016

Website : <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/>

Suherman, E, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, Mandar Maju, Bandung, 2000.

Tobing, Rudyanti Dorotea, *Aspek-Aspek Hukum Bisnis*, LaksBang Justitia, Surabaya, 2015.