

**PERTANGGUNGJAWABAN KETERLAMBATAN PENERBANGAN  
AKIBAT PENGGANTIAN JENIS PESAWAT UDARA YANG DILAKUKAN  
OLEH PENGANGKUT (CONTOH KASUS: TIDAK TERANGKUTNYA  
PENUMPANG PADA PENERBANGAN LION AIR JT-1341 TAHUN 2018)**

**Fakhri Nur Akmal**

(Mahasiswa Program S1 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)

(E-mail: [fakhrinurakmal@gmail.com](mailto:fakhrinurakmal@gmail.com))

**Prof. Dr. H.K. Martono, S.H., LL.M.**

(Corresponding Author)

(Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara Meraih Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Magister Hukum pada Fakultas Hukum Mc.gill University, Doktor (Dr) pada Fakultas Hukum Universitas Diponegoro)

(E-mail: [martono@fh.untar.ac.id](mailto:martono@fh.untar.ac.id))

**Abstract**

*Indonesia is an archipelagic country that can be divided into land, water and airspace. For the sake of realizing a national insight, it requires a transportation system. Transportation can be divided into land, sea and air transportation. Air transportation is a very efficient transportation for humans because it has comfort and can save time. Air transportation growth in Indonesia are rising highly time by time, law must provide the rule of operation of air transport. Passenger have right to get to destination that ruled on air ticket. Beside of the destination, passenger must get delivered by the time that written on ticket. Airline must provide aircraft that could carry all passenger that have the ticket, but in practice, some passenger cant be carried by airline because there was changes of the type of aircraft that carry less passenger than planned. Passenger must get compensation from the loss. Airline shall responsible from causing the trouble. There were some responsibility system in Indonesia law, but for the case of the above, the responsibility system that should airline take is unclear. This journal will discuss about the responsibility system that can be used for the case and how law govern to clear the problem.*

**Keyword:** *Indonesia, Transportation, Liability, Delay Management*

## **I. PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Indonesia adalah negara yang berbentuk kepulauan yang didalamnya terdapat wilayah perairan dan udara dengan memiliki batas yang telah di tetapkan undang-undang. Perihal mengenai pertahanan nasional adanya suatu sistem transportasi untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, pemererat hubungan antar bangsa, dan memperkukuh kedaulatan negara. Sebagai negara yang sedang mengejar ketertinggalan pembangunan, Indonesia harus melaksanakan pembangunan nasional di segala bidang serta aspek kehidupan manusia baik materil maupun imateril. Pembangunan yang dilaksanakan Indonesia merupakan rangkaian gerakan perubahan menuju kepada kemajuan. Salah satu sarana yang menjadi sasaran pembangunan nasional adalah bidang ekonomi dan transportasi, karena perekonomian dan transportsasi disuatu negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di negara tersebut.

Seiring berkembangnya mengenai perekonomian yang ada di Indonesia mengenai suatu barang dan/atau jasa, maka dibutuhkannya suatu sistem transportasi untuk bisa memindahkan barang dan/atau orang sampai ke tempat tujuannya. Bentuk sarana yang di butuhkan adalah sarana transportasi

Pentingnya suatu pengangkutan yaitu untuk melakukan atau melaksanakan pembangunan. Mengenai hal tersebut pengangkutan harus memiliki serta memberikan fasilitas yang baik kepada penumpang agar bisa sampai pada tempat tujuan yang di inginkan dan berguna untuk menambah daya guna dan nilai dalam perannya sebagai pengangkut<sup>1)</sup>. Pengangkutan secara umum dilakukan oleh dua pihak yang terikat dalam sebuah perikatan dengan bentuk perjanjian pengangkutan.

---

<sup>1)</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Djambatan, 1991), hlm. 1.

Mengenai hal ini ahli bernama Subekti berpendapat dimana di dalam suatu perjanjian adanya kesepakatan antara dua orang atau lebih yaitu antara penumpang dan pengangkut untuk membawa seorang penumpang ke tempat tujuannya dan penumpang memiliki kewajiban untuk membayar ongkosnya<sup>2)</sup>. Para ahli lain berpendapat mengenai arti perjanjian pengangkutan. Menurut H. M. N. Purwosutjipto perjanjian pengangkutan adalah perjanjian yang dilakukan oleh dua orang atau lebih dalam hal pengangkutan antara penumpang dan pengangkut yang memiliki kewajiban timbal balik untuk sampai ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang diwajibkan untuk membayar ongkos atau uang angkutan<sup>3)</sup>.

Pengangkut memiliki kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan kepada penumpang yang di angkut untuk sampai ketempat tujuan yang telah diperjanjikan. Pengangkut juga harus menjaga keselamatan penumpang agar tidak terjadi suatu yang melanggar aturan dan melanggar hukum. sarana transportasi yang memiliki kenyamanan serta bertujuan untuk menghemat waktu adalah transportasi udara. Transportasi udara menjadi pilihan masyarakat mengingat bahwa Indonesia merupakan geografis yang luas, dalam hal ini transportasi udara dapat menghemat waktu di bandingkan dengan transportasi lainnya.

Perkembangan zaman serta teknologi pada saat ini berkembang begitu pesat dan dengan adanya perkembangan teknologi ini maka dapat membantu manusia dalam menjalankan tugas dan kewajibannya sehari-hari. Pada saat ini teknologi penerbangan semakin cepat dan berkembang pesat. Dimulai dari tahun 1903, saat pesawat udara pertama kali diciptakan dan di terbangkan oleh Wright bersaudara yang mana pada saat itu pesawat udara memiliki bentuk yang sangat sederhana, hingga saat ini dimana pesawat terbesar di dunia Airbus A380 yang dapat mengangkut hingga mencapai 500 penumpang

---

<sup>2)</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: PT Intermasa, 1990), Cetakan VII, hlm. 1.

<sup>3)</sup> *Ibid.*, hlm. 69.

dalam satu kali penerbangan. Sehingga terlihat bahwa perkembangan dunia penerbangan sangatlah berkembang pesat, karena hanya dalam kurun waktu 100 tahun terjadi banyak penemuan dan perubahan dalam dunia penerbangan. Peningkatan ini juga terjadi di Indonesia. Setiap tahunnya di Indonesia mengalami peningkatan jumlah penumpang pesawat udara. Peningkatan di Indonesia setiap tahunnya meningkat sebesar 15%. Tentu hal ini sangat menjadi perhatian dari ketersediaan perusahaan angkutan udara yang ada di Indonesia. Peningkatan ini tentu harus bebanding lurus dengan ketersediaannya jasa penerbangan. Namun, di sisi lain terjadi banyak kendala yang dihadapi oleh industri penerbangan baik di dunia maupun di Indonesia sendiri, salah satu yang menjadi kendala adalah mengenai permodalan. Industri transportasi udara tentu sangat memerlukan biaya dan modal yang sangat besar, mengingat karena harga pesawat udara yang dapat dibidang sangat tinggi sampai dengan pelatihan awak kapal harus juga harus diperhatikan oleh perusahaan penerbangan.

Transportasi udara merupakan salah satu hal terpenting untuk meningkatkan suatu perekonomian di dalam suatu negara agar perekonomian negara tersebut tetap berdenyut dengan semestinya. Tugas pemerintah adalah menambah perkembangan transportasi udara yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian kepada masyarakat. Perkembangan yang dilakukan tidak hanya berupa perkembangan peralatan pendukung tetapi juga memberikan perkembangan terhadap pelayanan yang baik kepada penumpang hal ini dapat memberikan nilai positif dalam perkembangan sarana transportasi khususnya para transportasi udara karena dengan memberikan pelayanan yang baik maka perusahaan penerbangan dapat mengembangkan sikap pelayanan yang baik dan berkembang terus menerus.<sup>4)</sup> Transportasi

---

<sup>4)</sup> Zulaichah, "Pengaruh Fasilitas Bandar Udara Terhadap Kinerja Ketepatan Waktu Maskapai Penerbangan", *Jurnal Warta Ardhia*, Volume 40 Nomor 4, hlm. 224.

udara digunakan karena merupakan moda transportasi yang paling efektif, karena dapat menjangkau jarak yang jauh dengan waktu yang sangat singkat.

Terdapat adanya dua pihak dalam proses pengangkutan udara yaitu adanya pengangkut yang memiliki kewajiban untuk menjaga keselamatan penumpang serta bertanggung jawab kepada penumpang dari suatu kerugian. Dokumen muatan angkutan udara seperti adanya suatu tiket merupakan bukti bahwa antara penumpang dan pengangkut menimbulkan suatu perjanjian. Dengan demikian penumpang memiliki kewajiban untuk membayar uang pengangkutan yang dilakukan oleh pihak pengangkut dan pihak penumpang secara lisan.

Seiring dengan adanya perkembangan teknologi khususnya di bidang transportasi udara masih banyak nya terjadi suatu permasalahan yaitu seperti contoh kasus yang terjadi pada ibu satwika yang ingin melakukan penerbangan dari Palembang menuju Jakarta dengan menggunakan pesawat udara Lion Air. Berdasarkan kasus tersebut Ibu Satwika mengalami perubahan jadwal penerbangan sehingga terjadinya penggantian jenis pesawat udara yang kapasitas nya tidak sesuai dengan yang ada pada tiket tersebut. Sehingga Ibu Satwika dalam hal ini tidak terangkut. Pesawat yang ada pada tiket adalah *Boeing 737-900 ER* namun pesawat yang tiba adalah *Boeing 737-800 NG* yang kapasitas nya lebih sedikit sehingga ibu satwika dalam hal ini tidak terangkut dan merasa di rugikan oleh pihak maskapai

## **B. Permasalahan**

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, maka penulis merumuskan pokok permasalahan sebagai berikut:

Bagaimana pertanggungjawaban terhadap penumpang yang tidak terangkut oleh pengangkut angkutan udara akibat diubahnya jenis pesawat yang digunakan oleh pengangkut.?

## **II. PEMBAHASAN**

### **A. Pertanggungjawaban terhadap penumpang yang tidak terangkut oleh pengangkut angkutan udara akibat diubahnya jenis pesawat yang digunakan oleh pengangkut**

Transportasi merupakan kegiatan mengangkut dan memindahkan barang dan/atau orang untuk mencapai tempat tujuannya dan dalam hal ini pengangkut bertanggung jawab kepada penumpang dan penumpang memiliki kewajiban untuk membayar.<sup>5)</sup> Transportasi menjadi pemicu pembangunan perekonomian masyarakat dan pembangunan dibidang industri. Mengenai hal ini budaya suatu bangsa dan adat istiadat dapat menguntungkan masyarakat mengenai pembagian suatu pekerjaan.

Transportasi dalam hal ini di bagi menjadi 3 (tiga) yaitu adanya transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Dalam hal ini transportasi udara merupakan transportasi yang paling efektif bagi kehidupan masyarakat karena memiliki keamanan serta dapat mengefisien atau menghemat waktu untuk sampai ketempat tujuan. Perubahan zaman yang kini semakin berkembang pesat, memiliki kemajuan teknologi yang mempermudah manusia untuk menjalankan tugasnya. Teknologi saat ini yang berkembang pesat adalah teknologi penerbangan.

Penemuan pesawat merupakan sejarah yang memiliki nilai penting. Yang dapat membantu kebutuhan manusia dalam hal penggunaan serta manfaat. Penemuan pesawat terbang membuat dunia semakin sempit, penemuan pesawat terbang yang didalamnya bermuatan manusia merupakan awal dari jalan untuk menuju ke tempat yang diinginkan oleh manusia.

Pesawat dalam hal ini terbang karena adanya dorongan dari mesin pesawat (*engine*), kemudian dorongan dari mesin tersebut menimbulkan kecepatan aliran udara dari atas maupun bawah sayap pesawat. Kecepatan udara pada bawah sayap akan lebih kecil di bandingkan pada bawah sayap

---

<sup>5)</sup> Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), hlm. 7.

karena lapisan udara yang mengalir pada atas sayap lebih besar dari pada aliran dari bawah sayap.

Penumpang dan pengangkut merupakan pihak yang ada pada suatu transportasi dimana penumpang memiliki kewajiban untuk membayar suatu tiket dan pihak pengangkut memiliki kewajiban untuk menjaga keselamatan penumpang dan bertanggungjawab kepada penumpang yang mengalami suatu kerugian. Dalam hal ini timbulnya suatu perjanjian antara penumpang dan pengangkut yaitu dibuktikan dengan adanya suatu tiket. Pesawat udara merupakan setiap mesin yang dapat terbang di udara karena adanya daya angkat dari reaksi udara. Pesawat udara pada saat ini merupakan alat transportasi yang sangat efektif dibandingkan dengan alat transportasi lainnya yaitu transportasi darat dan transportasi perairan. Transportasi udara merupakan transportasi yang paling aman dibandingkan dengan alat transportasi lainnya dengan tingkat kematian yang sangat kecil ditiap tahunnya.

Beberapa jenis pesawat udara dibagi menjadi beberapa bagian antara lain yaitu pertama, Pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia merupakan pesawat udara Indonesia, kedua, pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, Kepabeanan, dan Instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegak hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan merupakan Pesawat Udara Negara, ketiga, pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga merupakan pesawat udara Sipil, keempat, pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan Negara asing merupakan pesawat Udara Sipil Asing.

Beberapa angkutan udara di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dapat dibagi menjadi beberapa jenis angkutan

udara antara lain yang pertama angkutan Udara Niaga, yaitu angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran, lalu ada angkutan Udara Bukan Niaga, yaitu angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara, lalu ada angkutan udara Dalam Negeri, yaitu kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu Bandar udara ke Bandar udara lain didalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, lalu ada angkutan udara Luar Negeri, yaitu kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu Bandar udara didalam Negeri ke Bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, lalu ada angkutan udara Perintis, yaitu kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan disusun dengan maksud untuk menyesuaikan hukum penerbangan dan mengatur kebutuhan hukum baik untuk penumpang serta pengangkut semua sudah diakomodasi oleh undang-undang tersebut. Penumpang mempunyai hak dan kewajiban hukum dan pengangkut juga memiliki hak dan kewajiban hukum yang harus dijalani.

Mengenai sertifikasi operator pesawat udara dalam hal ini Setiap orang yang memiliki dan mengoperasikan pesawat udara harus memiliki suatu setrtifikasi pesawat udara guna menjamin kelaikan operasi pesawat udara dalam hal ini mengenai sertifikasi operator pesawat udara diatur dalam *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR) atau dalam Bahasa Indonesia disebut Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS). PKPS mengenai sertifikasi operator pesawat udara secara garis besar dibagi menjadi 3 bagian antara lain CASR Part 91, CASR Part 121 dan CASR Part 135 dimana ketiga ini

memiliki perbedaan dalam hal yang diatur yaitu pada Part 91 menjelaskan bahwa sertifikasi operator pesawat udara berlaku untuk semua pesawat yang beroperasi di Indonesia seperti yang tidak disewakan seperti pesawat sekolah penerbangan, pesawat kepolisian, korporasi dan operator lain termasuk pesawat pribadi. Pada part 91 mengenai sertifikasi operator pesawat udara bersifat umum karena peraturan yang ada pada part 91 harus dipatuhi oleh pemegang sertifikat part 121 dan part 135, pada Part 121 menjelaskan bahwa segala pesawat yang tidak termasuk dalam part 91 dan 135 yaitu pesawat yang diterbangkan guna untuk mendapatkan keuntungan. Dalam part 121 pesawat yang disewakan secara komersil (*charter*) atau penerbangan berjadwal dengan kursi lebih dari 30 kursi, pada Part 135 menjelaskan bahwa pesawat yang disewakan secara Komersil (*Charter*) atau penerbangan berjadwal dengan kursi maksimal 30 kursi (tidak termasuk awak pesawat) atau yang memiliki beban maksimal 3409 kg

Sistem tanggung jawab pada angkutan udara ada suatu hubungan yang harus dibahas yaitu salah satunya adanya dokumen angkutan yang dalam hukum udara disebut dokumen angkutan dengan bentuk tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara.<sup>6)</sup> Dokumen angkutan bukan merupakan “dokumen perjanjian angkutan”, tetapi hanya merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan.<sup>7)</sup> Karena tanpa dikeluarkankan dokumen angkutanpun oleh pengangkut, tetap ada perjanjian angkutan.

Tiket merupakan salah satu dokumen angkutan udara yang merupakan adanya perjanjian antara penumpang dan pengangkut. Tiket juga merupakan bukti perjanjian dokumen muatan yang merupakan adanya ikatan antara penumpang dengan pengangkut dengan disepakati adanya perjanjian pengangkutan. Perihak mengenai tiket dalam hal ini perusahaan penerbangan

---

<sup>6)</sup> E.Suherman, S.H., *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, (Bandung: Penerbit Alumni, 1979), hlm. 32.

<sup>7)</sup> *Ibid*

wajib mengangkut dan bertanggung jawab kepada barang dan/atau orang setelah disepakati adanya suatu perjanjian pengangkutan.

Perusahaan pengangkutan harus bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang, pengirim, ataupun pihak ketiga jika terjadi suatu kesalahan ataupun kelalaian dalam melaksanakan proses pengangkutan. Berdasarkan beban pertanggung jawaban tersebut, perusahaan pengangkutan harus lebih hati-hati dalam melaksanakan proses pengangkutan hal ini berguna untuk mengantisipasi hal-hal yang menyebabkan terjadinya pelanggaran hukum atau suatu masalah. Perusahaan pengangkutan dalam hal ini wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.<sup>8)</sup> mengenai pengangkutan., pengangkut wajib bertanggung jawab kepada penumpang apabila penumpang dan/atau barang maupun pihak ketiga mengalami suatu kerugian artinya jika pengangkut melakukan kesalahan yang dapat dibuktikan kesalahannya wajib bertanggung jawab atas perbuatannya tersebut sesuai dengan kesalahan yang dilakukannya dan yang tercantum dalam peraturan perundang-undangan yaitu berupa ganti rugi. Ganti rugi sebagai mana di maksud di jelaskan dalam hukum perdata berupa kerugian yang timbul karena adanya suatu wanprestasi karena adanya perjanjian dan dapat timbul juga karena adanya perbuatan melawan hukum. Ganti rugi yang muncul karena adanya wanprestasi jika pihak-pihak dalam suatu perjanjian yang tidak melaksanakan komitmennya yang sudah dituangkan dalam suatu perjanjian, maka menurut hukum dia dapat diminta pertanggungjawabannya, jika pihak lain dalam perjanjian tersebut menderita kerugian karenanya<sup>9)</sup>. Ganti kerugian dalam kitab undang-undang hukum perdata telah diperincikan menjadi beberapa dokumen yang di antaranya berupa biaya, rugi, dan bunga.

---

<sup>8)</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti, 2013), hlm. 154.

<sup>9)</sup> Munir Fuady, *Konsep Hukum Perdata*, Cetakan Pertama (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2014

Mengenai proses pengangkutan udara antara penumpang dan pengangkut masih banyaknya terjadi suatu permasalahan terutama mengenai keterlambatan penerbangan yang menyebabkan penumpang tidak terangkut. Seperti kasus yang dialami oleh Ibu Satwika yang ingin melakukan penerbangan dengan menggunakan maskapai penerbangan Lion Air JT-1341 dengan rute penerbangan Palembang menuju Jakarta pada hari minggu 16 September 2018 dari Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II, Palembang, Sumatera Selatan (PLM) menuju Bandar Udara Internasional Soekarn-Hatta, Tangerang, Banten (CGK).

Berdasarkan kasus tersebut Ibu Satwika telah membeli tiket penerbangan dari Palembang menuju Jakarta dengan pesawat *Boeing 737-900ER* yang berkapasitas 215 seat dan 39 baris. Ibu Satwika mendapatkan seat di nomor 35F namun pada kenyataannya pesawat yang datang tidak sesuai dengan apa yang ada di tiket tersebut pesawat yang tiba adalah *Boeing 737-800NG* yang berkapasitas 189 seat dan 34 baris sehingga Ibu Satwika tidak terangkut dalam penerbangan tersebut. Tidak hanya itu, sebelum adanya penggantian jenis pesawat udara pihak maskapai tidak memberitahukan bahwa adanya perubahan atau penggantian jenis pesawat udara tersebut sehingga penumpang tidak mengetahui akan ada penggantian jenis pesawat udara tersebut. Selain itu pada tiket pesawat tersebut kode flight pada tiket tidak sesuai dengan kode dari maskapai tersebut menurut hasil wawancara kepada Ibu Satwika pada tiket tersebut tercantumkan dengan kode (IW) yang seharusnya kode flight pada maskapai penerbangan lion air adalah (JT). Dalam hal ini banyak terjadi kesalahan pada pihak maskapai tersebut.

Sebelum membahas mengenai pertanggungjawaban dan sanksi penulis akan menjelaskan mengenai sejarah maskapai penerbangan Lion Air terlebih dahulu. Pada tanggal 15 November 1999 lahirlah suatu perusahaan penerbangan Lion Air yang merupakan perusahaan penerbangan swasta dari Indonesia dan perusahaan penerbangan Lion Air pertama kali beroperasi pada

tanggal 30 Juni 2000, pertama kali dalam melakukan penerbangan maskapai Lion Air melakukan penerbangan Jakarta menuju Pontianak dengan pesawatnya yang berjenis *Boeing 737-200* yang pada saat itu berjumlah 2 unit. Rusdi Kirana merupakan pemilik maskapai Lion Air. Maskapai Lion Air akan segera berencana untuk bergabung dalam *Internasional Air Transport Association* (IATA) dan karena itu berharap untuk menjadi operator kedua IATA dari Indonesia setelah Garuda Indonesia. Lion Air gagal, pada awal 2011, penilaian awal IATA untuk syarat keanggotaan karena kekhawatiran akan masalah keamanan. Lion Air dan Boeing sedang merintis penggunaan prosedur kinerja navigasi disyaratkan di Indonesia, setelah berhasil melakukan validasi penerbangan di dua Bandar udara di daerah yang menantang Ambon dan Manado.

Maskapai penerbangan Lion Air Berkantor pusat di Lion Air Tower, Jl. Gajah Mada No. 7 yang berada di kawasan Jakarta Pusat, PT. Lion Mentari Airlines atau yang biasa dikenal dengan Lion Air merupakan maskapai penerbangan berbiaya rendah (*Low Cost Carrier*) dengan mengusung slogan “*We Make People Fly*”. Melalui hal ini Lion Air mencoba mewujudkan dan merubah stigma masyarakat bahwa siapapun bisa terbang bersama Lion Air dengan tetap mengedepankan aspek keselamatan, keamanan, dan kualitas penerbangan.

Setiap perusahaan memiliki visi dan misi guna mencapai tujuan dari perusahaan tersebut. Perusahaan maskapai penerbangan Lion Air yang memiliki visi dan misi menjadi perusahaan penerbangan swasta yang baik dalam melayani penerbangan baik penerbangan domestic maupun internasional yang tunduk pada undang-undang dan mempunyai prinsip untuk menjaga keselamatan penumpang sampai pada tempat tujuan dan menjadikan perusahaan penerbangan yang efektif dan profesional dalam menjalankan penerbangan bersama Lion Air. Berdasarkan hal visi dan misi Lion Air pada kasus yang dialami Ibu Satwika. Lion Air tidak menjalankan visi dan misinya

karena dalam kasus ini pihak maskapai Lion Air memiliki kesalahan yaitu tidak adanya informasi bahwa adanya perubahan jadwal penerbangan kepada penumpang sehingga hal tersebut tidak di ketahui oleh penumpang.

Mengenai kesalahan terhadap badan usaha angkutan udara maka diberikan sanksi sesuai penilai dari Direktorat jendral perhubungan udara dengan ketentuan sanksi pertamaa, yaitu Sanksi berupa teguran tertulis apabila badan usaha angkutan udara dalam negeri mempunyai bobot penilaian di bawah 60% (tidak baik) berturut-turut selama 3 (tiga) bulan, pada sanksi kedua yaitu Sanksi berupa pembekuan rute baru apabila badan saha angkutan udara dalam negeri mempunyai bobot penilaian di bawah 60% (tidak baik) berturut-turut selama 3 (tiga) bulan sejak diberikan surat peringatan, pada sanksi ketiga yaitu anksi berupa pengurangan rute apabila badan usaha angkutan udara dalam negeri mempunyai bobot penilaian di bawah 60% (tidak baik) berturut-turut selama 3 (tiga) bulan sejak diberikan saksi pembekuan rute, pada sanksi keempat yaitu sanski berupa pencabutan izin usaha apabila badan usaha angkutan udara dalam negeri mempunyai bobot penilaian di bawah 60% (tidak baik) berturut-turut selama 3 (tiga) bulan sejak diberikan sanksi pengurangan rute

Mengenai kesalahan pada pengangkutan udara maka adanya konsep tanggung jawab hukum yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Tanggung Jawab Hukum atas Dasar Kesalahan Mutlak (*Based On Fault Liability*).<sup>10)</sup>

Pasal 1365 KUH perdata menyebutkan bahwa adanya tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan merupakan kesalahan dalam melakukan perbuatan hukum dan hal ini berlaku untuk dan kepada siapapun termasuk kepada perusahaan penerbangan. Pasal tersebut menjelaskan perbuatan hukum yang dimaksud adalah adanya suatu

---

<sup>10)</sup> H.K. Martono, Dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional* , (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013) hlm.10.

kerugian terhadap orang lain dan karena perbuatannya tersebut harus mengganti kerugian karena kesalahannya. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian pada orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi yang diderita oleh orang tersebut.

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga terhadap perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Pada prinsipnya, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) berlaku terhadap semua perusahaan pengangkutan. Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur adanya kesalahan, ada kerugian dan kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan, korban yang harus membuktikan adanya kesalahan, dalam hal ini korban mempunyai kedudukan yang sama dengan perusahaan penerbangan yang artinya perusahaan penerbangan dan korban harus bisa saling membuktikan adanya kesalahan.

a. Adanya kesalahan dan adanya kerugian

Pertanggung jawaban atas dasar kesalahan sebagai mana dimaksud diatas harus di buktikan dengan adanya kesalahan maupun adanya kerugian. Kedua nya dalam hal ini harus saling berhubungan. Jika dalam hal ini adanya kerugian tetapi tidak adanya kesalahan maka tidak adanya pertanggung jawaban dan sebaliknya jika adanya

kesalahan dan tidak menimbulkan suatu kerugian maka tidak bertanggung jawab juga.<sup>11)</sup>

b. Beban untuk dibuktikan dan besarnya ganti rugi

Berdasarkan tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan mutlak dari perusahaan penerbangan<sup>12)</sup> menurut pandangan konsep ini mengenai pembuktian dan ganti rugi harus dibuktikan langsung oleh korban. Apabila penumpang dan/atau pengirim barang ini dapat membuktikan adanya suatu kerugian dan kesalahan yang dilakukan oleh pihak perusahaan penerbangan yang merupakan kesalahan mutlak perusahaan penerbangan, dalam hal ini perusahaan penerbangan wajib membayar ganti kerugian selurunya yang diderita oleh penumpang tersebut dan ganti kerugian tersebut tidak terbatas (*unlimited liability*) artinya dalam hal ini berapapun biaya kerugian yang dialami oleh penumpang wajib diganti atau dibayar penuh oleh perusahaan penerbangan yang telah disepakati oleh kedua pihak terlebih dahulu.

c. Posisi dan kedudukan para pihak

Kedudukan para pihak mengenai tanggung jawab atas kesalahan artinya para pihak harus mempunyai kemampuan untuk saling membuktikan adanya kesalahan. Konsep ini adil apabila antara penumpang dan pengangkut memiliki kedudukan yang sama dan keduanya bisa saling membuktikan bahwa adanya kesalahan yang merupakan pelanggaran hukum yang dapat dibuktikan. Berdasarkan hak tersebut kedudukan para pihak tidak bisa diterapkan mengingat jika dilihat dari segi teknologi perusahaan penerbangan memiliki teknologi yang tinggi dan penumpang tidak memiliki hal tersebut maka dari itu bisa dikatakan tidak seimbang dalam segi teknologi

---

<sup>11)</sup> *Ibid*, hlm. 11.

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

penumpang akan kalah dari perusahaan penerbangan yang mempunyai kedudukan teknologi yang lebih tinggi<sup>13)</sup>

2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)<sup>14)</sup>

Perkembangan dalam konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan mutlak (*base on fault liability*) dalam perkembangannya dianggap tidak dapat dilaksanakan atau diterapkan karena dalam hal ini kedudukan antara penumpang dan pengangkut dianggap tidak seimbang karena mengingat teknologi perusahaan penerbangan lebih tinggi dibandingkan dengan teknologi yang dimiliki oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Sehingga apabila penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan adanya kesalahan pada perusahaan penerbangan pasti tidak akan berhasil karena dianggap kalah dalam segi teknologi. Oleh karena itu, sejak pada tahun 1929 dikenal dengan adanya konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*)

Konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability concept*) pada konsep ini menjelaskan bahwa perusahaan penerbangan dianggap bersalah dan perusahaan penerbangan harus mengganti kerugian tersebut tanpa didasarkan adanya pembuktian adanya kesalahan terlebih dahulu. Konsep ini menjelaskan jika perusahaan penerbangan dapat membuktikan bahwa tidak bersalah maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab atas hal tersebut. Mengenai hal ini sebagai penumpang maupun pengirim barang tidak diperlukannya bukti atau alat bukti bahwa perusahaan penerbangan bersalah. Cara membuktikan adanya kerugian yaitu cukup dengan kerugian yang didapat pada saat penumpang mengalami kecelakaan Imbalan yang diterima dalam hal ini mengenai batas maximum kerugian atau ganti rugi sesuai dengan peraturan yang berlaku perusahaan penerbangan berhak untuk menikmati batas tersebut

---

<sup>13)</sup> *Ibid.*

<sup>14)</sup> *Ibid*, hlm. 13.

Artinya adalah hal mengenai ganti kerugian penumpang dan/atau pengirim barang perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab secara penuh berapapun itu kerugian yang dialaminya

Mengenai pertanggung jawaban atas disangka bersalah memiliki unsur-unsur dalam pertanggung jawabannya unsur-unsur tersebut diantaranya adanya beban pembuktian terbalik, adanya tanggung jawab yang terbatas (*Limited liability*) dan melakukan kesalahan dengan disengaja

a. Memberikan Pembuktian Terbalik

Berdasarkan pertanggung jawaban ini, perusahaan penerbangan dianggap melakukan kesalahan. Mengenai hal ini akan sia-sia jika penumpang atau pengirim barang membuktikan kesalahan pada perusahaan penerbangan hal ini tidak akan berhasil. Oleh karena itu penumpang atau pengirim barang tidak perlu membuktikan adanya kesalahan perusahaan penerbangan. Karena dari segi teknologi perusahaan penerbangan memiliki teknologi tinggi dibandingkan dengan penumpang yang konteks nya tidak memiliki teknologi tinggi di bidang penerbangan. Pada konsep ini pihak perusahaan penerbanganlah yang harus membuktikan bahwa adanya kesalahan yang dilakukannya. Hal ini yang sering disebut dengan beban pembuktian terbalik. Perusahaan penerbangan dibebaskan dari tanggung jawab dalam arti membayar ganti kerugian penumpang yang mengalami kerugian apabila perusahaan penerbangan termasuk pegawainya bisa membuktikan bahwa mereka tidak melakukan kesalahan sama sekali.<sup>15)</sup>

b. Batas Tanggung Jawab

---

<sup>15)</sup> *Ibid*, hlm. 14.

Mengenai proses bertanggung jawab pada pertanggung jawaban hukum diduga bersalah, dalam hal ini perusahaan penerbangan wajib untuk bertanggung jawab tanpa harus adanya bukti terlebih dahulundari kerugian yang dialami oleh penumpang. namun tanggung jawab ini bersifat terbatas artinya jumlah kerugian telah di tetapkan oleh konvensi internasional. Seperti salah satu penumpang tersebut meninggal dunia atau luka pada saat terjadinya kecelakaan pesawat atau ketika ada barang dari penumpang hilang, musnah atau tidak dapat digunakan kembali. Berdasarkan hal tersebut perusahaan penerbangan mengganti kerugiannya dengan batas-batas yang telah disepakati. Perusahaan penerbangan tidak mengganti kerugian penumpang seluruhnya Karena dalam hal tanggung jawab terbatas ini (*limited liability*) hanya berlaku untuk meninggalnya penumpang atau cacat tetap atau luka dan hilangnya barang atau musnah.<sup>16)</sup>

c. Perlindungan Hukum (*Exoneration*)

Perusahaan penerbangan memiliki hak untuk melindungi dirinya sendiri apabila perusahaan penerbangan yang didalamnya terdapat pegawai dari perusahaan penerbangan dapat memiliki bukti bahwa mereka tidak melakukan kesalahan dan tidak melakukan kesalahan hal ini dibuktikan dengan bukti-bukti yang nyata sehingga perusahaan penerbangan dibebaskan dari tanggung jawab untuk membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang<sup>17)</sup>

d. Ikut Bersalah (*Contributory Negligence*)

Mengenai unsur-unsur dalam pertanggung jawaban praduga bersalah (*presumption of liability concept*) adanya unsur ikut bersalah dalam hal ini, perusahaan penerbangan selain melindungi diri sendiri juga dapat membuktikan bahwa penumpang dan/atau pengirim barang

---

<sup>16)</sup> *Ibid*, hlm. 15.

<sup>17)</sup> *Ibid*

juga ikut bersalah atau melakukan kesalahan. Unsur ikut bersalah ini dapat dibuktikan apabila perusahaan penerbangan yang didalamnya terdapat pegawai perusahaan penerbangan memiliki bukti bahwa penumpang atau pengirim barang melakukan kesalahan dan ikut bersalah, maka tanggung jawab sepenuhnya tidak dibebankan kepada perusahaan penerbangan namun dibebankan juga kepada penumpang. Salah satu contohnya dapat kita ambil seperti peringatan kepada penumpang untuk menggunakan sabuk pengaman tetapi dalam hal ini penumpang tidak mendengarkannya dan tidak memakai sabuk tersebut.

e. Tanggung Jawab Tidak Terbatas (*Unlimited Liability*)

Unsur tanggung jawab tidak terbatas ini maksudnya adalah apabila perusahaan penerbangan yang di dalamnya terdapat pegawai perusahaan penerbangan melakukan kesalahan dengan sengaja dan dalam hal ini penumpang atau pengirim barang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan tersebut melakukan kesalahan dengan bukti-bukti yang nyata dan dilakukan dengan sengaja maka, tanggung jawab pada perusahaan penerbangan tidak terbatas artinya menggantikan secara menyeluruh atau keseluruhan berapapun biaya kerugian yang dialami oleh penumpang atau pengirim barang. Seperti contoh yang dapat kita ambil adalah ketika perusahaan penerbangan yang di dalamnya terdapat pegawai perusahaan penerbangan tidak adanya atau tersedianya pelampung pada pesawat yang merupakan barang penting apabila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan seperti pendaratan darurat di perairan.

3. Tanggung Jawab Hukum Tanpa kesalahan (*Liability Without Fault*).<sup>18)</sup>

---

<sup>18</sup> *Ibid*, hlm. 17.

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*legal liability without fault concept*) atau tanggung jawab hukum mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*) digunakan dalam pasal 44 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Konvensi Roma 1952, Protokol Guatemala City, *The Liability Convention of 1972* dan *Aircraft Product Liability*. Menurut konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah ini, perusahaan penerbangan bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang timbul akibat kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya barang dan/atau orang dari pesawat udara, tanpa memerlukan adanya pembuktian lebih dahulu

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*legal liability without fault concept*) atau tanggung jawab hukum mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*). Diterapkan bagi penumpang atau orang ketiga yang mengalami kecelakaan pesawat atau jatuhnya barang dan/atau orang dari pesawat udara dalam hal ini perusahaan penerbangan wajib bertanggung jawab atas kesalahannya yang mutlak ini sesuai dengan tanggung jawab yang ada dalam undang-undang penerbangan maupun peraturan menteri perhubungan udara. Pada pasal 18, 19, dan 20 Konvensi Roma 1952, dan Konvensi Wawarsa 1929 di dalamnya mengatur mengenai kewajiban ganti kerugian yang mengkaitkan atau bersangkutan dengan kerusakan dan kerugian.

Penulis dalam skripsi ini akan menganalisis bentuk konsep tanggung jawab yang paling tepat untuk digunakan dalam kasus Ibu Satwika. Seperti yang telah dijabarkan diatas ada 3 bentuk konsep tanggung jawab yaitu Tanggung Jawab Hukum Atas Dasar Kesalahan (*Based On Fault Liability*), Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*), Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah (*Liability Without Fault*).

Apabila konsep yang digunakan adalah tanggung jawab atas dasar kesalahan (*Based on Fault Liability*). Menurut penulis konsep tersebut

tidak sesuai dengan apa yang terjadi terhadap kasus Ibu Satwika karena apabila penumpang membuktikan bahwa perusahaan penerbangan bersalah tetap dalam konsep ini tidak bisa di terapkan terkecuali untuk bagasi tenteng atau bagasi kabin, dan dari segi teknologi perusahaan penerbangan memiliki teknologi tinggi dari pada penumpang. Pada tanggung jawab atas dasar kesalahan, konsep ini berlaku hanya untuk bagasi kabin dalam dunia penerbangan

Apabila konsep yang digunakan adalah tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption of Liability*). Menurut penulis konsep tersebut sesuai dengan kasus yang terjadi pada Ibu Satwika karena pihak penumpang bisa membuktikan adanya bukti kesalahan yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan yaitu tidak adanya informasi kepada penumpang sehingga penumpang tidak mendapatkan tempat duduk yang seharusnya, disisi lain pada kode tiket pesawat tersebut juga tidak sesuai. Hal ini membuktikan bahwa pihak perusahaan penerbangan bersalah.

Apabila konsep yang digunakan adalah tanggung jawab yang tidak ada salah sama sekali atau tidak bersalah. Menurut penulis tanggung jawab tersebut tidak sesuai dengan apa yang terjadi terhadap Ibu Satwika karena dalam hal ini pada pertanggung jawaban hukum tanpa adanya kesalahan menjelaskan bahwa apabila jatohnya pesawat udara atau gangguan teknis yang menyebabkan kecelakaan pesawat maka perusahaan penerbangan wajib untuk mengganti kerugian tanpa diperlukannya bukti terlebih dahulu. Berdasarkan pada kasus Ibu Satwika tidak adanya orang atau pihak ketiga dalam kasus tersebut dan tidak adanya kejadian yang menyebabkan kecelakaan pesawat dan jatuhnya barang dan orang dari pesawat udara. Berdasarkan kasus pada Ibu Satwika menjelaskan bahwa Ibu Satwika mengalami perubahan jadwal pesawat akibat penggantian jenis pesawat udara yang sebelumnya tidak ada pemberitahuan dari pihak pengangkut bukan mengenai terjadinya kecelakaan pada pesawat udara.

Perihal mengenai keterlambatan dapat dibagi menjadi beberapa kategori yang tercantum dalam pasal 3 Peraturan Menteri Nomor 89 tahun 2015 tentang penanganan keterlambatan penerbangan (*Delay Management*) pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal di Indonesia yang dapat dibagi menjadi 6 (enam) kategori antara lain: pada kategori 1, keterlambatan 30 menit sampai dengan 60 menit, pada kategori 2, keterlambatan 61 menit sampai dengan 120 menit, pada kategori 3, keterlambatan 121 menit sampai dengan 180 menit, pada kategori 4, keterlambatan 181 menit sampai dengan 240 menit, pada kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit pada kategori 6, pembatalan penerbangan

Apabila dilihat dari kasus yang dialami Ibu satwika menurut penulis masuk kedalam kategori 6 (enam) dalam pasal 3 Peraturan Menteri Nomor 89 tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia yaitu adanya pembatalan penerbangan karena Ibu Satwika tidak terangkut oleh pesawat yang tertera dalam tiket tersebut. Walaupun Ibu Satwika sudah berada di bandara dan tidak terlambat untuk tiba di bandara. Ibu Satwika tetap tidak diberangkatkan akibat kapasitas pesawat yang tidak mencukupi karena adanya perubahan mendadak yang dilakukan oleh pihak maskapai penerbangan.

Perihal mengenai ganti kerugian dan pemberian kompensasi diatur dalam pasal 9 Peraturan Menteri Nomor 89 tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia yang dapat dijelaskan pada keterlambatan kategori 1, mendapatkan kompensasi berupa minuman ringan, pada keterlambatan kategori 2, mendapatkan kompensasi berupa minuman dan makanan ringan (*snack box*), pada keterlambatan kategori 3, mendapatkan kompensasi berupa minuman dan

makan berat (*heavy meal*), pada keterlambatan kategori 4, mendapatkan kompensasi berupa minuman, makanan ringan dan makanan berat, pada keterlambatan kategori 5, mendapatkan kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah), pada keterlambatan kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*), pada keterlambatan pada kategori 2 sampai dengan 5, penumpang dapat dialihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*)

Apabila dilihat dari kasus yang terjadi pada Ibu Satwika menurut penulis masuk dalam keterlambatan kategori 6 (enam) yaitu pembatalan penerbangan. Asumsi penulis didasarkan pada kasus yang terjadi pada Ibu Satwika yaitu adanya penggantian jenis pesawat udara yang kapasitasnya lebih kecil sehingga penumpang tidak terangkut dan adanya perubahan jadwal penerbangan sehingga ibu Satwika tidak mendapatkan tempat duduk yang telah tercantum dalam tiket tersebut. Berdasarkan hal yang penulis dapat dari hasil wawancara kepada korban. Korban tidak melakukan gugatan kepada perusahaan penerbangan. Jika dilihat dari segi konsep tanggung jawab maka masuk dalam konsep tanggung jawab diduga melakukan kesalahan. Karena, korban dapat membuktikan dengan bukti nyata dan dari pihak perusahaan penerbangan tetap bertanggung jawab dengan mengalihkan ke penerbangan dengan pesawat yang berbeda tetapi dalam hal ini penumpang tetap terangkut hanya saja kapasitas pesawat yang lebih kecil. Penulis dapat menyimpulkan bahwa korban tidak menggugat perusahaan penerbangan tetapi perusahaan penerbangan tetap bertanggung jawab atas perbuatannya yang sesuai pada kategori dalam Peraturan Menteri Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia

### III. PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan data hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan, maka penulis dapat memberikan kesimpulan bahwa bentuk konsep pertanggungjawaban yang paling tepat untuk digunakan adalah konsep tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption of Liability*). Pendapat penulis didasarkan pada adanya kesalahan pada pengangkut yang langsung terbukti karena adanya tiket penerbangan serta kesalahan pengangkut tersebut secara langsung mengakibatkan kerugian bagi penumpang. Pada pasal 16 Peraturan Menteri Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada pasal tersebut menjelaskan mengenai sanksi-sanksi yang diberikan kepada badan usaha angkutan udara atau perusahaan pengangkutan udara oleh Direktur Jenderal perhubungan udara. Berdasarkan hal tersebut maka penulis menarik kesimpulan korban Ibu Satwika dalam hal ini berhak untuk mendapatkan ganti kerugian berupa kategori 6 (enam) yaitu adanya penggantian pesawat atau dialihkannya ke penerbangan selanjutnya dengan jadwal yang berbeda atau bisa juga meminta pengembalian tiket pesawat secara penuh. Berdasarkan rumusan masalah di atas korban tidak menggugat kesalahan dari perusahaan penerbangan tetapi perusahaan penerbangan tetap bertanggung jawab kepada penumpang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yaitu dengan mengalihkan Ibu Satwika selaku korban ke penerbangan berikutnya dan dalam hal ini Ibu Satwika tetap terangkut dengan pesawat yang kapasitasnya lebih sedikit dibanding dengan yang ada pada tiket tersebut.

#### B. Saran

Perihal mengenai ganti rugi dan kompensasi yang dapat diterima oleh Ibu Satwika sudah diatur dalam Pasal 9 Peraturan Menteri Nomor 89 tahun 2015 tentang penanganan keterlambatan penerbangan (*Delay Management*) pada

badan usaha angkutan udara niaga berjadwal di Indonesia. Ibu Satwika berhak untuk mendapatkan kompensasi pada kategori ke 6 (enam) berupa pengalihan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket

Saran Bagi pemerintah, untuk mencegah terjadinya hal seperti serupa agar tidak terjadi lagi maka pemerintah harus memberikan pengawasan yang lebih ketat

Saran Bagi maskapai penerbangan untuk mencegah kerugian bagi penumpang maka maskapai semestinya memberikan informasi terlebih dahulu kepada penumpang. Sehingga penumpang dapat merencanakan perubahan perjalanan agar tidak adanya pihak yang dirugikan terulang kembali.

#### **IV. DAFTAR PUSTAKA**

##### **A. BUKU**

Adisasmita, Sakti Adji. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012)

Martono, H.K., Dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013)

Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti, 2013)

Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Djambatan, 1991)

Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: PT Intermasa, 1990), Cetakan VII)

Suherman, E., *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, (Bandung: Penerbit Alumni, 1979)

##### **B. JURNAL**

C. Zulaichah, "Pengaruh Fasilitas Bandar Udara Terhadap Kinerja Ketepatan Waktu Maskapai Penerbangan", *Jurnal Warta Ardhia*, Volume 40 Nomor 4