

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Transportasi tidak luput dari sejarah perkembangannya di dunia ini, khususnya di Indonesia itu sendiri. Perekonomian di Negara Indonesia sangat pesat ditandai dengan adanya masyarakat yang seringkali berpindah tempat tinggal dengan tujuan mencari nafkah, dengan adanya masyarakat yang sering berpindah tempat menjadikan adanya berbagai transportasi atau pengangkutan baik melalui darat, laut, dan udara. Secara umum, masyarakat membutuhkan sarana dan prasarana guna menunjang kebutuhan mereka terutama dalam hal pengangkutan. Banyaknya masyarakat yang masih tergantung pada angkutan umum yang jika dilihat dari kapasitas angkut pada angkutan umum ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai sehingga terjadi penuh dan sesak oleh penumpang. Hal ini menyebabkan para penumpang memilih alternatif angkutan umum yang lain yang dirasa lebih nyaman dan dapat beroperasi dalam waktu yang singkat yang mampu mengantarkan mereka ke tempat tujuan dengan cepat dan lebih efektif.<sup>1</sup>

Hal ini tercatat dalam Pasal 33 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan bahwa:

---

<sup>1</sup> Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta, Grasindo, 2000, hlm. 55

“Cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh Negara.”<sup>2</sup>

Angkutan udara merupakan alternatif sebagai sarana yang cepat, efisien, dan ekonomis bagi pengangkutan antar pulau dan antar daerah terutama antar daerah terpencil dan pulau-pulau besar. Guna memenuhi kebutuhan transportasi udara di Indonesia terdapat berbagai macam maskapai-maskapai penerbangan baik maskapai yang dikelola oleh pihak swasta maupun pihak pemerintah yang disebut dengan Badan Usaha Milik Negara.<sup>3</sup>

Dalam hal ini hakikatnya pengangkutan merupakan suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang dan atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang dan atau pengirim mengikatkan diri dengan membayar uang angkutan tersebut.<sup>4</sup> Hal ini dapat memberikan indikasi bahwa penumpang yang menggunakan jasa dalam kegiatan pengangkutan tidak ingin mengalami kerugian secara materiil yang berkaitan dengan pengangkutan. Salah satu jenis angkutan umum yang dirasa lebih nyaman dan menghemat waktu adalah angkutan udara, dan angkutan udara menjadi pilihan alternatif bagi masyarakat karena keadaan geografis Indonesia yang sangat luas jika

---

<sup>2</sup> Undang-undang Dasar 1945

<sup>3</sup> Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta 1995, hlm. 20-21

<sup>4</sup> H.M.N. Purwosudjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003, hlm. 2

dibandingkan dengan alat angkutan lain seperti angkutan darat dan laut akan memakan waktu lebih lama bagi masyarakat dan dinilai kurang efisien.<sup>5</sup>

Kegiatan pengangkutan udara terdiri atas angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga.<sup>6</sup> Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara. Menurut Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 tentang Penerbangan, angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandara ke bandara lainnya.

Angkutan udara niaga terdiri atas angkutan udara berjadwal (*scheduled airlines*) dan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*non-schedule airlines*). Pada umumnya angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*) mempunyai ciri-ciri antara lain angkutan udara tersebut disediakan untuk penumpang yang menilai waktu lebih berharga dibanding dengan nilai uang, pesawat udara tetap tinggal landas sesuai dengan jadwal penerbangan yang diumumkan walaupun pesawat udara belum penuh. Oleh karena itu angkutan niaga berjadwal (*scheduled airlines*) banyak diminati oleh masyarakat.<sup>7</sup>

---

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

<sup>6</sup> H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009*, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hlm. 54

<sup>7</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT Cinta Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm. 48

Perjanjian pengangkutan udara terdiri dari 2 (dua) pihak yaitu pihak penumpang dan pihak pengangkut yang biasanya diadakan secara lisan namun kegiatan ini didukung dengan adanya dokumen pengangkutan udara.<sup>8</sup> Terselenggaranya suatu pengangkutan udara dalam kegiatan pengangkutan memiliki banyak permasalahan seperti penumpang yang mengalami kecelakaan (menyebabkan kematian, luka-luka, atau cacat tetap), kerusakan atau kehilangan barang, dan keterlambatan penerbangan, dalam hal ini penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian karena salah satu ciri dari maskapai penerbangan udara adalah memberikan pelayanan yang baik kepada penumpang serta bertanggung jawab dalam hal jika penumpang mengalami kerugian.<sup>9</sup>

Permasalahan yang seringkali timbul tentu membuat masyarakat yang menggunakan jasa angkutan udara tersebut merasa dirugikan. Keterlambatan penerbangan (*delayed*) sering dijumpai juga di berbagai bandara yang ada di Indonesia salah satunya yang terdapat di Bandara Husein Sastranegara. Permasalahan tersebut sering dijumpai di berbagai Bandara-bandara lain yang padat seperti Bandara Internasional Soekarno Hatta, Ngurah Rai Bali, dan lain-lain. Mungkin hal tersebut menjadi kebiasaan, namun jika diperhatikan kembali hal tersebut merupakan hal kecil yang akan menimbulkan akibat besar sebab terlambatnya keberangkatan dapat menghambat segala hal misalnya dalam hal ekonomi. Contohnya ketika seorang pembisnis atau

---

<sup>8</sup> Hartono Hadisoeparto, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*, Yogyakarta: Liberty, hlm. 15

<sup>9</sup> Trihadi, *Sedjarah Perkembangan Angkutan Udara*, Djakarta: Pusat Sejarah Abri, 1971, hlm. 63

pengusaha mengalami keterlambatan serta seorang pejabat negara sekalipun.<sup>10</sup>

Perlindungan konsumen menjadi suatu hal yang sangat penting yakni dalam hal ini pengguna jasa penumpang dan jasa angkutan udara selaku konsumen memiliki hak dan maskapai penerbangan selaku pelaku usaha wajib memenuhi kewajibannya.<sup>11</sup> Secara umum terdapat empat hak mendasar konsumen diantaranya adalah hak untuk mendapatkan keamanan (*the right of safety*), hak untuk mendapatkan informasi (*the right to be informed*), hak untuk memilih (*the right to choose*), dan hak untuk didengar (*the right to be heard*).<sup>12</sup> Hak konsumen lebih khusus diatur dalam Pasal 4 Bab III mengenai hak dan kewajiban pada Undang-undang Nomo 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, seperti pada Pasal 4 huruf h yang menyatakan bahwa:

“Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.”

Pasal tersebut menyebutkan bahwa pelaku usaha yakni maskapai penerbangan memiliki kewajiban untuk memenuhi prestasinya akibat kelalaian yang terjadi. Undang-undang Perlindungan Konsumen tidak menjelaskan secara terperinci masalah besarnya ganti rugi atau kompensasi yang harus diberikan kepada penumpang selaku konsumen yang dirugikan akibat keterlambatan (*delayed*). Keterlambatan (*delayed*) memiliki arti yaitu suatu jadwal penerbangan yang ditunda atau dimundurkan dikarenakan suatu

---

<sup>10</sup> *Ibid.* hlm. 70

<sup>11</sup> Sudaryatmo, *Hukum dan Advokasi Konsumen*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1999, hlm. 76

<sup>12</sup> Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

sebab. Peraturan yang lebih terperinci diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Pasal 3 menyatakan bahwa keterlambatan penerbangan dikelompokkan dalam 6 (enam) kategori keterlambatan, yaitu:

- a. Kategori 1, keterlambatan 30 menit s/d 60 menit;
- b. Kategori 2, keterlambatan 61menit 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 240 menit, dan;
- f. Kategori 6, pembatalan penerbangan.

Suatu penerbangan akan dikatakan *delayed* apabila melebihi waktu standar keberangkatannya, dan suatu penerbangan dikatakan *on time* apabila keberangkatannya sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Misalnya waktu keberangkatan yang tertera pada tiket menunjukkan pukul 08.10 WIB namun ternyata penumpang pada pukul tersebut masih menunggu *boarding room* atau sudah di dalam pesawat namun belum *take off* maka hal tersebut dapat dikatakan *delayed*.<sup>13</sup> Berbicara soal keterlambatan, pihak maskapai mempunyai kewajiban atas ganti rugi sebagaimana lebih khusus lagi diatur

---

<sup>13</sup> Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta: PT Rineka Cipta, 2005, hlm. 33

dalam Pasal 146 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa:

“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena ketelambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional”.<sup>14</sup>

Terkait masalah keterlambatan ada beberapa jenis faktor terjadinya keterlambatan (*delayed*) diantaranya adalah faktor cuaca, faktor teknis operasional, dan lain-lain. Jika keterlambatan yang terjadi dikarenakan oleh faktor cuaca maka pihak maskapai wajib memberikan informasi kepada penumpang bahwa ada kendala cuaca, tentunya informasi tersebut diperoleh dari Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG). Ketika faktor lain seperti keterlambatan pilot atau *crew* penerbangan tersebut maka pihak maskapai harus bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang sebagai konsumen.

Cuaca adalah kondisi udara di suatu tempat pada saat yang relatif singkat yang meliputi kondisi suhu, kelembaban, serta tekanan udara sebagai komponen utamanya. Faktor cuaca menjadi hal yang sulit untuk diprediksi pada penerbangan, oleh karena itu peramalan cuaca akhir-akhir ini menjadi topik yang sangat menarik untuk dibahas, karena hal ini akan sangat membantu dalam hal penerbangan. Peran cuaca dalam penerbangan sangat besar karena pada dasarnya cuaca mempunyai dua peran yaitu disatu sisi informasi cuaca mempunyai andil dalam peningkatan efisiensi badan efektivitas kegiatan dan keselamatan penerbangan. Dan disisi lain efektivitas

---

<sup>14</sup> Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

cuaca mempunyai potensi yang membahayakan sampai dapat menimbulkan kematian. Namun dengan demikian tidak mudah untuk mengatakan cuaca yang mana yang akan membahayakan.<sup>15</sup>

Perlindungan konsumen jasa angkutan udara yang menjadi hak setiap penumpang dalam hal ini menjadi hal yang biasa atau wajar ketika sudah menjadi kebiasaan dalam mengalami keterlambatan penerbangan (*delayed*). Seharusnya mereka mendapatkan kompensasi berupa makanan dan lain-lain, akan tetapi terkadang ada beberapa penumpang yang tidak mengetahui dan bagi penumpang yang mengetahui hal tersebut menganggapnya menjadi hal yang wajar. Pelaku usaha dalam hal ini adalah maskapai juga terkadang melalaikan hal itu. Hak-hak tersebut lahir ketika adanya perikatan ataupun hubungan antar pelaku usaha yaitu maskapai penerbangan dengan penumpang selaku konsumen yakni konsumen jasa angkutan udara.<sup>16</sup>

Hak konsumen ini menjadi terlewatkan karena terdapat lemahnya posisi tawar konsumen terhadap pelaku usaha yang telah memiliki hubungan hukum ketika terjadi penundaan (*delayed*) yang pada dasarnya itu merupakan sebuah pelanggaran hak konsumen.<sup>17</sup> Untuk itu hal-hal seperti ini menjadi urgensi perlindungan hak bagi penumpang angkutan udara yang haknya dapat terpenuhi dengan baik sesuai dengan aturan yang ada.

Permasalahan yang menjadi sorotan adalah kasus yang dialami oleh Restiani Hesti Wulan, yang beralamat di Kampung Cicalung Rt 01 Rw 06

---

<sup>15</sup> Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Darat*, Jakarta: Literata Lintas Media, 2009, hlm. 21

<sup>16</sup> Miru Ahmadi dan Yodo Sutarnan, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Pt Grafindo Persada, 2004, hlm. 12

<sup>17</sup> Abdul Halim Barkatullah, *Hak-Hak Konsumen*, (Bandung: Nusa Media, 2010), hlm. 7



Kecamatan Wangunharja, Kota Bandung dapat dijadikan acuan bahwa telah mengalami kerugian dalam menunggu pesawat Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GA 334 di Bandara Husein Sastranegara dengan rute Bandung - Denpasar dengan jadwal keberangkatan tanggal 1 Desember 2018 jam 10.20 yang telah dimundurkan ke jam 12.00. Saat itu Resti yang harusnya tiba di Denpasar pada pukul 11.30 mengalami keterlambatan sehingga Resti tidak bisa mengerjakan pekerjaannya dengan tepat. Dalam hal yang serupa Resti pernah mengalami hal yang sama namun pihak maskapai PT. Garuda Indonesia Air tidak menjelaskan secara rinci apa yang menjadi penyebab keterlambatan penerbangan (*delayed*) tersebut sehingga hal ini menjadi biasa bagi Resti namun tetap memberikan dampak kerugian bagi diri Resti dan pekerjaannya.

Dari latar belakang diatas penulis tertarik untuk melakukan penelitian bagaimanakah sebenarnya tanggung jawab yang seharusnya di berikan maskapai penerbangan kepada konsumen yang mengalami keterlambatan penerbangan (*delayed*) dengan judul **“PELAKSANAAN PASAL 146 UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN PADA MASKAPAI PT. GARUDA INDONESIA ATAS KETERLAMBATAN PENERBANGAN (*DELAYED*) DI BANDARA HUSEIN SASTRANEGARA BANDUNG”**.

## **B. Identifikasi Masalah**

Penelitian ini dirumuskan berdasarkan Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang menyatakan bahwa keterlambatan penerbangan (*delayed*)

yang tidak mewajibkan memberikan ganti rugi disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Sehingga merumuskan identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab maskapai penerbangan PT. Garuda Indonesia atas keterlambatan penerbangan (*delayed*) dihubungkan dengan Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan?
2. Bagaimana konsep pelaksanaan penerbangan yang tidak menimbulkan keterlambatan penerbangan (*delayed*) bagi pengguna jasa angkutan udara pada maskapai PT. Garuda Indonesia di Bandara Husein Sastranegara Bandung?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan identifikasi masalah sebagaimana disampaikan sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimanakah tanggung jawab maskapai penerbangan PT. Garuda Indonesia atas keterlambatan penerbangan (*delayed*) dihubungkan dengan Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
2. Untuk mengetahui bagaimanakah konsep pelaksanaan penerbangan yang tidak menimbulkan keterlambatan penerbangan (*delayed*) bagi pengguna jasa angkutan udara pada maskapai PT. Garuda Indonesia di Bandara Husein Sastranegara Bandung

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini terbagi menjadi dua, yaitu:

##### 1. Kegunaan Teoritis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemikiran terhadap pustaka keilmuan khususnya ilmu hukum di bidang perdata serta pengetahuan yang mendalam tentang perlindungan konsumen.
- b. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan dalam membantu pemerintah agar dapat lebih mengawasi pelaku usaha yang lalai terhadap kewajibannya agar tidak banyak lagi konsumen yang merasa dirugikan.

##### 2. Kegunaan Praktis

- a. Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat menjadi suatu solusi bagi konsumen yang mengalami keterlambatan penerbangan atau *delayed*, sehingga masyarakat mengetahui info yang terdapat pada tulisan ini.
- b. Sebagai penambah wawasan keilmuan dalam bidang perlindungan konsumen dan salah satu referensi bagi perkembangan ilmu pengetahuan hukum.

#### **E. Kerangka Pemikiran**

Suatu perikatan merupakan hubungan hukum antara dua orang atau lebih maupun dua pihak atau lebih, dimana pihak yang satu berhak menuntut suatu hal dari pihak yang lain, dan pihak yang lain harus memenuhi tuntutan tersebut. Perikatan sedikit berbeda dengan perjanjian, namun kedua hal

tersebut saling berkesinambungan dan berhubungan satu sama lain dimana perikatan adalah perbuatan hukum dua orang atau lebih di dalam lingkup harta kekayaan, satu pihak memiliki hak dan pihak lain mempunyai kewajiban atas suatu prestasi. Perikatan dapat lahir dari suatu perjanjian maupun undang-undang, namun perjanjian adalah perbuatan hukumnya.<sup>18</sup>

Dasar hukum perikatan berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata diantaranya adalah perikatan yang timbul dari sebuah perjanjian, contohnya perjanjian jual beli. Lalu perikatan yang lahir karena undang-undang, misalnya yaitu perkawinan. Selanjutnya yaitu perikatan yang muncul akibat perbuatan, contohnya perbuatan melawan hukum. Menurut Pasal 1365 KUHPerdata yang biasa disebut dengan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigdaad*) adalah setiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian terhadap orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab (*liable*) secara hukum atas perbuatan sendiri, artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab (*liable*) untuk membayar ganti kerugian (*to compensate the damage*) yang diderita.

Menurut Pasal 1367 KUHPerdata, tanggung jawab hukum (*legal liability*) kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen,

---

<sup>18</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: Intermedia, 2002, hlm. 6

perwakilannya yang bertindak untuk dan atas namanya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Tanggung jawab hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1366 KUHPerdara tersebut mengucapakan prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*). Secara teoritis, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

1. Ada kesalahan;
2. Ada kerugian;
3. Kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan;
4. Penggugat sebagai korban membuktikan bahwa tergugat berbuat kesalahan;
5. Kedudukan penggugat sebagai korban sama dengan kedudukan tergugat yang membuat kesalahan dalam arti para pihak mempunyai kemampuan untuk saling membuktikan; dan
6. Bilamana terbukti tergugat berbuat salah dan menimbulkan kerugian, maka tergugat wajib membayar kerugian tidak terbatas dalam arti berapa pun kerugiannya harus dibayar seluruhnya.<sup>19</sup>

Menurut Sidharta ada beberapa prinsip tanggung jawab, yaitu:

1. Kesalahan (*Liability Based on Fault*)

Prinsip tanggung berdasarkan unsur kesalahan adalah merupakan prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum perdata khususnya Pasal

---

<sup>19</sup> <https://youkysurinda.wordpress.com> (diakses pada tanggal 21 Juni pukul 21.22)

1365 KUHPerdara yang menyatakan: “Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menimbulkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.”

Pasal 1366 KUHPerdara yang secara tegas menyatakan lagi setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan untuk orang-orang yang berada dibawah pengawasannya. Prinsip tersebut dipegang secara teguh yang menyatakan seseorang baru dapat dimintai pertanggungjawaban secara hukum, jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Pada Pasal 1365 KUHPerdara yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum.

2. Praduga Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption of Liability*)

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah, jadi beban pembuktian ada pada si tergugat (pelaku usaha atau pelaku periklanan)

3. Praduga Selalu Tidak Bertanggung Jawab (*Presumption of Non-Liability*)

Prinsip ini adalah kebalikan dan prinsip yang kedua. Prinsip untuk tidak bertanggung jawab hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas dan pembatasan demikian biasanya secara umum (*common sense*) dapat dibenarkan.

#### 4. Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*)

Arti dan prinsip tanggung jawab mutlak ini dapat saja si tergugat yang dimintai pertanggungjawaban bukan merupakan pelaku langsung kesalahan tersebut.

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata terdapat suatu keadaan memaksa atau *overmacht* yaitu suatu keadaan diluar kendali manusia yang terjadi setelah diadakannya perjanjian yang menghalangi debitur untuk memenuhi prestasinya kepada kreditur. Dengan demikian jelaslah bahwa atas dasar keadaan memaksa ini, debitur tidak dapat dipersalahkan dan tidak harus menanggung ganti rugi atau resiko. Pasal 1245 KUH Perdata menyatakan bahwa:

”Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja si berutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang”.

Maka berdasarkan hal tersebut apabila debitur dapat membuktikan dirinya dalam keadaan *overmacht* tersebut, maka di pengadilan pihak kreditur dapat ditolak bahkan tidak dapat dikabulkan ganti rugi, biaya, dan bunga. dengan perkataan lain keadaan *overmacht* menghentikan berlakunya suatu perjanjian.<sup>20</sup>

Mengingat pada perikatan yang timbul akibat perjanjian yaitu contohnya pada perjanjian jual beli khususnya jual beli tiket jasa transportasi udara maka penumpang selaku konsumen atau pihak yang mendapatkan hak atau jasa transportasi dan pelaku usaha sebagai produsen yang wajib

<sup>20</sup> Prodjodikoro Wirjono, *Azas-Azas Hukum Perdata*, Bandung: PT. Bale Bandung, 1990, hlm. 29

memenuhi suatu prestasi. Kegiatan pengangkutan penumpang memerlukan perjanjian terlebih dahulu kepada konsumen atau penumpang yang dalam hal ini bentuk perjanjian tersebut yaitu berupa tiket. Menurut Pasal 1 Angka 27 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memberikan pengertian tentang tiket, yaitu:

“Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.”

Di dalam perlindungan konsumen menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen tercantum pada Pasal 1 butir 1 menyatakan bahwa:

“Segala upaya yang menjadi adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan pada konsumen.”<sup>21</sup>

Kepastian hukum untuk melindungi hak-hak konsumen yang diperkuat melalui Undang-Undang memberikan harapan agar para pelaku usaha tidak berlaku sewenang-wenang dan akhirnya konsumen mempunyai hak dan kewajiban dalam posisi yang seimbang dengan para pelaku usaha. Dalam hal ini konsumen merupakan hal terpenting dalam melakukan setiap jalannya kegiatan usaha, karena tanpa adanya konsumen maka usaha yang dijalankan tidak akan berhasil. Disisi lain banyak pelaku usaha yang menganggap remeh keberadaan konsumen dengan mengabaikan kepentingan dan hak-hak nya sebagai konsumen.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Pasal 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

<sup>22</sup> Abdul Halim Barkatullah, *Hak-Hak Konsumen*, Bandung: Nusa Media, 2010, hlm. 7



Pengertian dari konsumen sendiri menurut Hornby adalah suatu (perusahaan) atau seseorang yang membeli barang atau memakai jasa dari para pelaku usaha. Pelaku usaha yaitu setiap orang atau perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan usaha dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian penyelenggaraan kegiatan usaha. Selain itu, dalam perlindungan konsumen dikenal beberapa asas dan teori diantaranya yaitu sebagai berikut:

#### 1. Asas Manfaat

Untuk mengamankan dan menjalankan segala usaha dan upaya dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, setiap pelaku usaha wajib memberikan manfaat yangt sebesar-besarnya bagi kepentingan konusmen dan pelaku usaha secara keseluruhan.

#### 2. Asas Keadilan

Agar partisipasi seluruh masyarakat bisa mewujudkannya secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan juga pelaku usaha agar memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil.

#### 3. Asas Keseimbangan

Untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen dan pelaku usaha serta pemerintah dalam arti materil maupun spiritual.

#### 4. Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen

Untuk memberikan semua jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan jasa yang digunakan.

#### 5. Asas Kepastian Hukum

Agar pelaku usaha maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, dan juga negara yang menjamin kepastian hukum.

### F. Langkah-langkah Penelitian

Langkah-langkah penelitian merupakan unsur mutlak yang harus ada di dalam penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan. Untuk memperoleh suatu hasil penelitian yang maksimal dan baik diperlukan ketelitian, kecermatan, dan usaha yang gigih, maka dalam mengumpulkan dan mengolah data-data dan bahan-bahan, penulis menggunakan metode-metode sebagai berikut:

#### 1. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis yaitu dengan melakukan penelitian melalui teori-teori hukum dan sumber Perundang-Undangan guna mendapatkan data terkait masalah keterlambatan (*delayed*) pada jadwal penerbangan di Bandara Husein Sastranegara Bandung.

#### 2. Metode Pendekatan

Penelitian yang dilakukan ini bersifat yuridis-normatif, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau yang disebut data sekunder, berupa hukum positif, disamping itu juga didukung oleh data sekunder yang mencakup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Kemudian peraturan Perundang-Undangan yang berlaku dan di hubungkan dengan kaidah hukum dan fakta-fakta peristiwa yang terjadi di lapangan.

### 3. Sumber Data dan Bahan

Sumber data merupakan semua informasi termasuk benda nyata abstrak ataupun dalam bentuk peristiwa.<sup>23</sup> Jenis sumber data yang digunakan meliputi sumber data primer, sekunder, dan tersier.

#### a. Sumber data primer

Data primer yang digunakan yaitu data yang dikumpulkan secara langsung dari obyek yang di teliti.<sup>24</sup> Data dipeoleh dari wawancara dan observasi yang dilakukan terhadap penumpang transportasi udara selaku konsumen dan pelaku yakni maskapai di Bandara Husein Sastranegara Bandung.

#### b. Sumber data sekunder

Data sekunder adalah data yang dikumpulkan dan disatukan oleh studi-studi sebelumnya atau yang diterbitkan oleh berbagai instansi.

Bahan hukum sekunder berhubungan erat dengan bahan hukum primer

---

<sup>23</sup> Sukandarrumidi dan Haryanto, *Dasar-Dasar Penulisan Proposal Penelitian*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2008, hlm. 20

<sup>24</sup>Suparmoko, *Metode Penelitian Praktis (Untuk Ilmu-Ilmu Sosial, Ekonomi dan Bisnis)*, Yogyakarta: BPFY-Yogyakarta, 2009, hlm. 67

diantaranya bahan hukum sekunder yaitu peraturan perundang-undangan, tesis, skripsi, jurnal, dan lain-lain.

c. Sumber data tersier

Data tersier merupakan bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang diperoleh dari Kamus Hukum, Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, Artikel dan Jurnal Hukum yang berkaitan dengan penelitian ini.

#### 4. Metode Pengumpulan Data

Metode-metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

a. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah segala usaha yang dilakukan oleh peneliti untuk menghimpun informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang akan atau sedang diteliti. Informasi itu dapat diperoleh dari buku-buku, laporan penelitian, karangan-karangan ilmiah, peraturan-peraturan, ketetapan-ketetapan, ensiklopedia, dan sumber-sumber tertulis lainnya yang berhubungan dengan penelitian.

b. Wawancara/ *Interview*

Interview dikenal pula sebagai wawancara, yaitu suatu proses Tanya jawab secara lisan antara *interviewer* (orang yang

mewawancarai) dengan narasumber. Wawancara dapat dilakukan dengan secara langsung atau tidak langsung (via media).<sup>25</sup>

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang ditujukan kepada subjek penelitian. Dokumen-dokumen dapat berupa catatan pribadi, buku harian, laporan kerja, notulen rapat, catatan kasus, rekaman kaset, rekaman video, foto dan lain-lain.

d. Observasi

Metode observasi adalah pengumpulan data yang dilakukan dengan sengaja, sistematis mengenal fenomena sosial dan gejala-gejala untuk kemudian dilakukan pencatatan. Dalam kaitannya dengan penelitian ini penulis langsung terjun ke lapangan menjadi partisipan untuk menemukan dan mendapatkan data yang berkaitan dengan penelitian. Proses observasi ini dilakukan dengan cara pengamatan pada penelitian langsung atau turun ke lapangan demi memperoleh data tentang kegiatan jadwal penerbangan di Bandara Husein Sastranegara

## 5. Metode Analisis Data

Dalam metode penelitian ini data yang digunakan adalah kualitatif. Menurut Sunaryati Hartono, pendekatan Kualitatif adalah pendekatan yang membahas mengenai cara-cara menganalisis terhadap data yang dikumpulkan dan dilakukan dengan cara-cara analisis atau penafsiran

---

<sup>25</sup> Sukandarrumidi dan Haryanto, *Dasar-Dasar Penulisan Proposal Penelitian*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2008, hlm. 46

(interpenasi) hukum yang dikenal, sebagai penafsiran otentik, penafsiran menurut tata bahasa, dan penafsiran berdasarkan sejarah perundang-undangan.<sup>26</sup> Dengan kepustakaan dan fakta yang ada untuk memperjelas data dan kemudian menarik kesimpulan, bahan hukum primer dan sekunder dalam metode terkait.

## 6. Lokasi Penelitian

### a. Perpustakaan

1. Perpustakaan Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung Jl. A.H Nasution No. 105, Cipadung Cibiru Kota Bandung, Jawa Barat
2. Badan Perpustakaan dan Kearsipan Daerah Jl. Kawaluyaan Indah No II. 4, Jatisari, Buah Batu, Kota Bandung, Jawa Barat.
3. Perpustakaan Hukum Universitas Padjadjaran Jl. Dipatukur No. 35

### b. Isntansi

1. PT. Angkasa Pura II Jalan Pajajaran No. 156 Bandung, Bandara Husein Sastranegara Bandung
2. PT. Garuda Indonesia Cabang Bandung Jalan Pajajaran No. 156 Bandung, Bandara Husein Sastranegara Bandung

---

<sup>26</sup> Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke 20*. Alumni, Bandung, 1994, hlm. 140