

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGELOLA
BANDAR UDARA KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG
MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT TIDAK DAPAT
MENDARAT**

AKHMAD IQBAL MONTASERRY

NPM 153112330040206

**Skripsi ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**



PROGRAM SARJANA

PROGRAM STUDI ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

2020

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGELOLA
BANDAR UDARA KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG
MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT TIDAK DAPAT
MENDARAT**

**JURIDICAL REVIEW OF RESPONSIBILITY MANAGEMENT OF
AIRPORT TO AIRLINE SUFFER LOSSES DUE TO THE AIRCRAFT
UNABLE TO LANDED**

**AKHMAD IQBAL MONTASERRY
NPM 153112330040206**

**Skripsi ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**



PROGRAM SARJANA

PROGRAM STUDI ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

2020

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Yang bertandatangan dibawah ini

Nama : Akhmad Iqbal Montaserry
Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 03-Mei-1995
Nomor Pokok Mahasiswa : 153112330040206
Program Studi : Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
Alamat : Kp. Melayu Kecil 3 RT 11 RW 09 No.18
Kelurahan Bukit Duri, Kecamatan Tebet,
Jakarta Selatan
Handphone : 081804924924

Dengan ini menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya buat dengan judul : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGELOLA BANDAR UDARA KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT TIDAK DAPAT MENDARAT adalah benar karya saya sendiri dan belum pernah dipublikasi. Semua data yang saya pergunakan dalam skripsi ini dikumpulkan melalui penelitian kepustakaan dan atau penelitian lapangan. Bila kemudian terbukti skripsi ini hasil plagiat, maka saya bersedia mempertanggung jawabkan secara hukum, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan tanpa paksaan dari siapapun.



TANDA PENGESAHAN DAN PENILAIAN SKRIPSI

JUDUL SKRIPSI : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG
JAWAB PENGELOLA BANDAR UDARA
KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG
MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT
TIDAK DAPAT MENDARAT

Skripsi ini telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji pada tanggal 26 Februari
2020 dan dinyatakan **LULUS** dengan nilai **A** dan predikat **Sangat Memuaskan**

Jakarta, 28 Februari 2020

Mengetahui,

Dekan,

Prof. Dr. Basuki Rekso Wibowo S.H., M.S.

Pembimbing

Surajiman S.H., M.Hum.

Tim Penguji,

Ketua

Devanrita, S.H.Sp.1.M.H.

Anggota

Drs.H.A.Taufiqurrahman, S.H.Sp.N.M.H.

Anggota

Surajiman, S.H.M.Hum

TANDA PERSETUJUAN PERBAIKAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Akhmad Iqbal Montaserry

Nomor Pokok Mahasiswa : 153112330040206

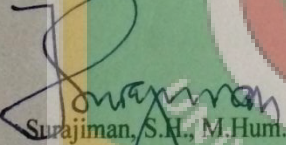
Jurusan/Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum Perdata Bisnis

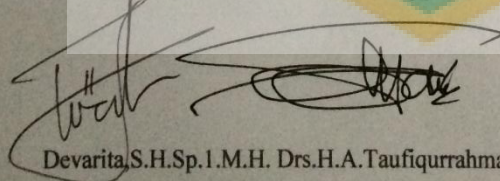
Judul Skripsi : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG
JAWAB PENGELOLA BANDAR UDARA
KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG
MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT
TIDAK DAPAT MENDARAT

Benar telah diperbaiki berdasarkan petunjuk dari tim penguji dalam sidang ujian Skripsi pada tanggal 26 Pebruari 2020, sebagaimana tertulis dalam berita acara ujian Skripsi.

Jakarta, Maret 2020
Pembimbing,

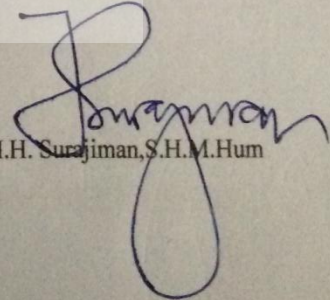

Surajiman, S.H., M.Hum.

Tim Penguji
Ketua,


Devarita, S.H.Sp.1.M.H. Drs.H.A.Taufiqurrahman, S.H.Sp.N.M.H. Surajiman, S.H.M.Hum

Anggota

Anggota



LEMBAR PERSETUJUAN JUDUL YANG TIDAK DAN/ATAU DI REVISI

Nama Mahasiswa : Akhmad Iqbal Montaserry

Nomor Pokok Mahasiswa : 153112330040206

Jurusan/Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum Perdata Bisnis

Tanggal Sidang : 26 Pebruari 2020

JUDUL DALAM BAHASA INDONESIA :

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGELOLA BANDAR UDARA KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT TIDAK DAPAT MENDARAT

JUDUL DALAM BAHASA INGGRIS :

JURIDICAL REVIEW OF RESPONSIBILITY MANAGEMENT OF AIRPORT TO AIRLINE SUFFER LOSSES DUE TO THE AIRCRAFT UNABLE TO LANDED

TANDA TANGAN DAN TANGGAL		
Pembimbing	Ka. Prodi	Mahasiswa
Tanggal :	Tanggal :	Tanggal :
 Surajman S.H., M.Hum.	 Masidin, S.H., M.H.	 Akhmad Iqbal Montaserry

ABSTRAK

Universitas Nasional
Fakultas Hukum
Skripsi, 26-Februari-2020

- A. Nama : Akhmad Iqbal Montaserry
B. N.P.M : 153112330040206
C. Judul : **TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGELOLA BANDAR UDARA KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT TIDAK DAPAT MENDARAT**
D. Jumlah Halaman : 1-68
E. Isi Abstrak : Bandar udara merupakan aspek dan bagian yang sangat penting di dunia penerbangan dunia termasuk Indonesia, mengingat seluruh kegiatan penerbangan terdapat di bandar udara. Berbagai peraturan perundangundangan di bidang penerbangan tidak terlepas dengan pengelolaan bandar udara seperti bidang operasi, teknik, keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan, dan lain-lain tidak terlepas dari masalah-masalah hukum yang harus di tangani oleh pengelola bandar udara. Peristiwa pesawat tidak dapat mendarat adalah salah satu peristiwa yang dapat terjadi karena kesalahan pengoperasian bandar udara oleh pengelola bandar udara sehingga berdampak pada kerugian maskapai penerbangan sebagai pengguna utama bandar udara. Permasalahan dalam penelitian ini adalah: 1) Bagaimana aturan hukum yang mengatur tentang tanggung jawab pengelola bandara, dan 2) Bagaimana mekanisme pelaksanaan pembayaran ganti rugi terhadap maskapai penerbangan yang menderita kerugian akibat pesawat tidak dapat mendarat. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif. Penelitian mengkaji asas-asas, konsep-konsep hukum, serta peraturan perundangan-undangan yang terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengelola bandar udara bertanggungjawab atas kerugian maskapai penerbangan akibat pesawat tidak dapat mendarat karena kesalahan pengoperasian bandar udara, karena pengelola bandar udara dan maskapai penerbangan mempunyai suatu perjanjian untuk maskapai penerbangan dapat menikmati layanan bandar udara sehingga pengelola bandar udara bertanggungjawab atas kerugian karena ketidaksesuaian performance layanan yang telah diperjanjikan, maskapai penerbangan yang menderita kerugian dapat mengajukan gugatan terhadap pengelola bandar udara atas dasar wanprestasi yang dilakukan oleh pengelola bandar udara.
F. Daftar Pustaka : 1965-2016
G. Dosen Pembimbing : Surajiman SH M.Hum

ABSTRAC

Universitas Nasional
Fakultas Hukum
Skripsi, 26-Februari-2020

- A. Name : Akhmad Iqbal Montaserry
B. N.I.M : 153112330040206
C. Title : JURIDICAL REVIEW OF RESPONSIBILITY
MANAGEMENT OF AIRPORT TO AIRLINE
SUFFER LOSSES DUE TO THE AIRCRAFT
UNABLE TO LANDED
D. Number Of Page : 1-68
E. Contents Abstrac : Airport is an aspect and a very important part in the world of international aviation, including Indonesia, bearing in mind all flight activities are found at airports. Various laws and regulations in the field of aviation are inseparable from airport management such as operations, engineering, aviation safety, aviation security, etc. are inseparable from legal issues that must be handled by the airport management. The event that the aircraft cannot land is one of the events that can occur due to an error in the operation of the airport by the airport business entity so that it impacts on the loss of the airline as the main user of the airport. The problem of this study are: 1) How is the rule of law organize the responsibilities of airport management, 2) how is the mechanism for implementing compensation payments to airport service users who suffer losses due to aircraft being unable to land. This research uses the normative legal research method. Research examines the principles, legal concepts, and associated laws and regulations. The results of the research show that the airport management is responsible for the loss of the airline company due to the aircraft being unable to land due to an airport operation error, because the airport management and the airline company have an agreement for the airline company to be able to enjoy airport services so that the airport management is responsible for losses due to the non-performance of the agreed service, airlines that suffer losses can submit lawsuit against an airport management on the basis of a default made by an airport management
F. Bibliography : 1965-2016
G. Lecturers : Surajiman S.H., M.Hum.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah Rabbil 'alamin, puji syukur sepantasnya dipanjatkan kehadirat Allah SWT atas segala nikmat ,rahmat dan hidayah-NYA ,sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan. Shalawat beserta Salam selalu disampaikan kepada junjungan kita, Nabi Besar Muhammad SAW beserta para keluarga dan sahabatnya yang dengan penuh kecintaan dan pengorbanan serta keikhlasan telah membawa risalah Islam ini sampai kepada kita.

Penulisan skripsi yang berjudul **“TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGELOLA BANDAR UDARA KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT TIDAK DAPAT MENDARAT”** dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Sarjana Fakultas Hukum Universitas Nasional.

Sebagai ungkapan rasa syukur, dengan segala kerendahan hati, peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada **Bapak Surajiman S.H., M.Hum.** selaku dosen pembimbing penulis yang senantiasa membantu, mengarahkan, mengajarkan dan membimbing penulis secara sabar, sehingga penulis mampu untuk menyelesaikan skripsi. Selanjutnya kepada pihak-pihak yang telah membantu peneliti selama proses perkuliahan dan pembuatan skripsi ini, terutama yang terhormat:

1. Terima kasih kepada keluarga besar penulis, yaitu Ibunda, serta Ayahanda yang mendukung penulis untuk menyelesaikan skripsi ini;
2. Bapak Dr. El Amry Bermawi Putera MA, selaku Rektor Universitas Nasional Jakartayang telah memberi kesempatan kepada penulis untuk mengikuti

pendidikan program studi ilmu hukum pada fakultas hukum Universitas Nasional;

3. Bapak Prof. Dr. Basuki Rekso Wibowo S.H.,M.S selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Nasional;
4. Bapak Dr. Mustakim S.H.M.H., selaku Wakil Dekan Fakultas Hukum Universitas Nasional
5. Bapak Masidin, S.H., M.H., selaku Ketua Program Studi Fakultas Hukum Universitas Nasional;
6. Ibu Devarita S.H.,S.Pn.,M.H. selaku ketua jurusan program kekhususan hukum bisnis fakultas hukum universitas nasional
7. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Nasional yang telah membuka wawasan keilmuan dengan memberikan pengetahuan ilmu hukum kepada penulis sejak dari semester awal sampai dengan semester terakhir selama penulis menuntut ilmu hukum pada fakultas hukum Universitas Nasional;
8. Bapak Nana Kepala Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Nasional, Bapak Asep Suherman dan bapak Jaharudin Staf Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Nasional;
9. Untuk sahabat yang penulis anggap seperti kakak sendiri yaitu Tjut Shafina S.Ikom SH MH yang telah menjadi teman diskusi dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Untuk Kak Anggita Sari SH yang sedang mengandung, terimakasih telah mensupport penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

11. Untuk sahabat yang penulis anggap seperti abang sendiri yaitu Mukhalim Samsiat S.E. S.H. yang telah menghibur penulis selama mengerjakan penulisan skripsi
12. Idham Katiasan Robby S.H. yang telah mendoakan penulis selama mengerjakan penulisan skripsi.
13. Untuk sobat karib penulis Wahyu Chandra Pranata SH yang telah banyak berkorban waktu kepada penulis selama perkuliahan
14. Untuk sahabat sekaligus abang penulis Mas Bro Sodik SH yang telah banyak sekali membantu penulis selama perkuliahan.
15. Teman-teman seangkatan Program Sarjana Fakultas Hukum Universitas Nasional kelas karyawan, Pak Mansur SH, Bang Tasep Aktor ST SH, Mba Noviza SH, Mba Dewi SH, Ariadman SH, Dimas SH, Faturrahman SH, Sulaeman SH, Jan Prawira SH, Harry Azwar SH, Aji Toto SH, Alif Wahyudi SH, Ginanjar SH yang telah menjalani kebersamaan dalam suasana persaudaraan semasa di unas, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu terima kasih atas kerjasamanya selama berada di Universitas Nasional;
16. Untuk Bapak Fajar Maruf yang telah mau meluangkan waktunya untuk diwawancarai dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhirnya penulis berharap, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat yang cukup berarti bagi pihak-pihak yang membutuhkan dan bagi kepentingan penelitian lanjutan dan juga bagi almamater. Semoga ALLAH SWT senantiasa melimpahkan Rahmat dan Hidayah-NYA selalu kepada kita semua serta memperkuat keimanan dan ketaqwaan kita kepada-NYA.

Dalam penulisan skripsi ini penulis sadar bahwa masih banyak kekurangan sehingga masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu kritik dan saran dari semua pihak untuk menyempurnakan skripsi ini sangat di harapkan.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Jakarta, 26-Februari-2020



Akhamd Iqbal Montaserry

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN	i
LEMBAR PENILAIAN	ii
LEMBAR PERBAIKAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN JUDUL	iv
ABSTRAK	v
ABSTRAC	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian.....	7
D. Kerangka Konseptual dan Teoritis.....	8
E. Metode Penelitian.....	13
F. Sistematika Penulisan.....	15
BAB II TINJAUAN TENTANG ATURAN HUKUM YANG MENGATUR TANGGUNG JAWAB PENGELOLA BANDARA	
A. Prinsip – Prinsip Tanggung Jawab.....	18
B. Pengertian Maskapai Penerbangan.....	22

	C. Pengertian dan Pengaturan Bandar Udara.....	22
	D. Pelayanan Jasa Bandar Udara.....	25
	E. Otoritas dan Tanggung Jawab Pengelola Bandar Udara...	27
	F. PT Angkasa Pura Sebagai Pengelola Bandar Udara.....	29
BAB III	MEKANISME PELAKSANAAN PEMBAYARAN	
	GANTI RUGI TERHADAP MASKAPAI	
	PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN	
	A. Pengaturan Mengenai Perjanjian.....	33
	B. Hubungan Antara Perjanjian dan Perikatan.....	36
	C. Mekanisme Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi.....	38
	D. Flowchart Mekanisme Pelaksanaan Ganti Rugi.....	45
BAB IV	ANALISIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB	
	PENGELOLA BANDARA KEPADA MASKAPAI	
	PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN	
	AKIBAT PESAWAT TIDAK DAPAT MENDARAT	
	A. Analisis Aturan Hukum Yang Mengatur Tentang Tanggung Jawab Pengelola Bandara.....	46
	B. Analisis Mekanisme Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi Terhadap Maskapai Penerbangan Yang Menderita Kerugian Akibat Pesawat Tidak Dapat Mendarat.....	51
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan.....	66
	B. Saran.....	67

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

1. SK Dekan Tentang Penetapan Pembimbing
2. Berita Acara Sidang Skripsi
3. Hasil Wawancara



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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 dibutuhkan transportasi atau pengangkutan baik melalui darat, laut dan udara. Salah satu bidang perhubungan yang menonjol perannya dewasa ini adalah perhubungan udara. Moda transportasi udara mempunyai karakteristik kecepatan yang tinggi dan dapat melakukan penetrasi sampai keseluruhan wilayah yang tidak bisa dijangkau oleh moda transportasi lain.¹ Hal ini menjadi pilihan alternatif bagi masyarakat karena keadaan geografis Indonesia yang sangat luas jika dibandingkan dengan alat angkutan lain seperti angkutan darat dan laut akan memakan waktu lebih lama bagi masyarakat. Hal ini tentu saja membawa konsekuensi dibutuhkannya peraturan tentang pengangkutan udara yang sesuai dengan perkembangan masyarakat. Kebijakan umum angkutan udara diarahkan untuk mewujudkan terselenggaranya angkutan udara secara selamat, aman, cepat, efisien, teratur, nyaman, dan mampu berperan dalam rangka menunjang dan mendukung sektor-sektor pembangunan lainnya.²

Menurut Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang

¹Sentosa Sembiring, *Hukum Dagang*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 2008), hal. 4.

²Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Perusahaan penerbangan Terhadap Penumpang Menurut hukum udara Indonesia*, (Jurnal hukum Bisnis, 2006), hal.5

dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Transportasi udara niaga dewasa ini mengalami perkembangan pesat, hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional. Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan tersebut tidak terlepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara

Pada masa sekarang ini transportasi udara telah menjadi primadona dalam bidang pengangkutan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dalam kegiatan pengangkutan transportasi udara diperlukan pelaku usaha kegiatan penunjang yang bertanggung jawab sepenuhnya dalam kegiatan penunjang pengangkutan udara yaitu Bandar Udara³. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bandar Udara adalah Sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar Udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator pelayanan penerbangan maupun bagi penggunanya. Menurut Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas

³H. K. Martono, *Hukum Angkutan Udara*, (Jakarta : PT Raja Grafindo, 2010), hal. 41.

keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.⁴

Keberadaan suatu Bandar Udara selain sebagai pintu gerbang masuk ke suatu daerah atau Negara juga merupakan simbol suatu daerah atau Negara yang akan dikenal atau dikenang oleh penumpang pesawat udara baik domestik maupun internasional yang datang dan pergi menggunakan pesawat udara. Disamping mengenai pengertian Bandar Udara, maka fungsi Bandar Udara adalah sebagai tempat pemindahan moda transportasi dari darat ke udara, sebagai pusat kegiatan ekonomi wilayah dan pusat, memberi fasilitas bagi pesawat terbang mendarat dan landas. Pengaturan Bandar Udara meliputi memberi pelayanan kepada pengguna jasa, merawat fasilitas yang ada, sehingga tetap terjaga, pengembangan Bandar Udara sangat diperlukan dalam meningkatkan pelayanan kepada para pengguna jasa Bandar Udara.⁵

Menurut Pasal 232 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, untuk menunjang kegiatan perusahaan Bandar Udara dapat dilaksanakan kegiatan usaha penunjang Bandar Udara. Kegiatan perusahaan Bandar Udara tersebut dapat berupa pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi: pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang dan pos yang kegunaannya untuk penyediaan atau pengembangan terhadap fasilitas pada kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara, fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos, fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan dan lahan untuk

⁴*Ibid.*

⁵*Ibid.*, hal. 178.

bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan cukup menjanjikan terhadap pertumbuhan penerbangan di Indonesia. Undang-Undang tersebut secara luas dan lengkap meliputi seluruh aspek mengatur kedaulatan wilayah udara Indonesia, dan berbagai aturan baru guna menjamin keselamatan penerbangan di Indonesia. Regulasi penerbangan telah mengatur berbagai hal mengenai penerbangan namun masih saja dalam praktik kegiatan transportasi udara sering kali pengelola tidak memenuhi kewajibannya secara baik dan benar

Sebagai contoh beberapa waktu lalu pada hari Kamis 22 Maret 2018 di salah satu landas-pacu bandara sam ratulangi manado yang diusahakan oleh operator bandar udara terjadi kerusakan fasilitas lampu penerangan landas pacu bandar udara (*runway light*) sehingga sejumlah maskapai penerbangan tidak dapat mendarat di bandar udara tersebut.⁶ Mereka terpaksa mengalihkan penerbangan ke bandar udara lain atau sejumlah penerbangan terpaksa kembali ke bandar udara keberangkatan. Bahkan akibat kerusakan fasilitas *runway light* tersebut sejumlah penerbangan tertunda dan sejumlah penerbangan tidak dapat diberangkatkan karena kerusakan *runway light* dan bandar udara ditutup, sehingga seluruh penumpang terganggu dan terpaksa diangkut dan menginap di hotel atas biaya maskapai penerbangan yang bersangkutan.

⁶<https://bisnis.tempo.co/read/1072320/lampu-landasan-bandara-sam-ratulangi-rusak-4-penerbangan-ditunda/full&view=ok>, diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

Contoh lainnya yaitu pada tanggal 7 Agustus 2013 di bandara Djalaludin Gorontalo yaitu pada saat tergilasnya sapi hingga pesawat Boeing 737-800 NG gagal mendarat lalu tergelincir dari lintasan, ini merupakan kelalaian pengelola Bandara.⁷ Akibat dari peristiwa tersebut Bandara Djalaluddin masih belum bisa beroperasi dikarenakan Badan pesawat masih berada di sekitar landasan bandara, Pengamat Penerbangan, Dudi Sudibjo, berpendapat penegakkan hukum dan aturan di bandara lemah. “Harusnya tidak ada lintasan orang atau binatang,” Direktur Umum Lion Air, Edward Sirait, mengatakan tak ada keinginan untuk menggugat pengelola Bandara Djalaluddin walaupun dengan kejadian tersebut, beberapa penerbangan mengalami keterlambatan (*delay*), alih pendaratan (*divert*) dan kembali ke bandara asal. Hal ini menyebabkan beberapa maskapai penerbangan mengalami kerugian yang signifikan karena harus menanggung kerugian yang diterima oleh penumpang maskapai Penerbangan karena ini merupakan tanggung jawab pengangkut.

Peristiwa ini sangat merugikan maskapai penerbangan karena perjanjian layanan di bandar udara yang telah disepakati antara pengelola bandar udara dan maskapai penerbangan tidak dijalankan sebagaimana mestinya. Apabila pengelola bandar udara telah melaksanakan kewajibannya menyelenggarakan pelayanan jasa bagi maskapai penerbangan, maka pengelola bandar udara telah terikat pada risiko yang harus dipikul oleh pengelola bandar udara yang memberi jasa pelayanan dengan memungut imbal jasa dari maskapai penerbangan

⁷<https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/mrexur/pengamat-lion-air-gilas-sapi-kesalahan-pengelola-bandara> diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

dan bertanggung jawab terhadap pelayanan yang disediakan. Dari kewajiban itulah timbul tanggung jawab pengelola bandar udara udara⁸

Kasus kesalahan pengoperasian bandar udara lainnya adalah beberapa tahun lalu pada tanggal 16 Desember 2012 saat komputer bandar udara Soekarno-Hatta tidak dapat dioperasikan (*unserviceable*) (*u/s*) berawal dari UPS yang terbakar sekitar pukul 16.55 WIB.⁹Kejadian tersebut menimbulkan banyak kerugian terhadap maskapai penerbangan karena terjadi keterlambatan operasi penerbangan, mengganggu penjadwalan, tidak dapat mendarat di bandar udara yang bersangkutan, terpaksa mengalihkan penerbangan ke bandar udara alternatif, pesawat udara tidak dapat tinggal landas sehingga penumpang terpaksa harus menginap di hotel. Peristiwa tersebut semuanya berujung pada kerugian diderita oleh maskapai penerbangan, namun demikian belum ada maskapai penerbangan yang mengajukan gugatan kepada pengelola bandar udara.

Beberapa contoh kasus diatas dapat dikategorikan sebagai bentuk pelayanan yang kurang memuaskan dari pihak pengelola bandar udara dan merupakan peristiwa yang tidak menguntungkan dalam pelayanan bandar udara yang mengakibatkan timbulnya kerugian dan resiko kepada maskapai penerbangan. Kerugian bagi maskapai penerbangan tentu saja melahirkan persoalan hukum sebagai akibat terjadinya peristiwa tersebut, maka pihak pengelola Bandar Udara diwajibkan mempertanggungjawabkan perbuatannya.

⁸H. K. Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2013), hal. 303.

⁹<https://nasional.kontan.co.id/news/sby-usut-tuntas-kelalaian-di-bandara>, diunduh, minggu, 12 Mei 2019

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis hendak mengkaji dan membahas mengenai permasalahan ini dalam penelitian yang berjudul

“TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGELOLA BANDAR UDARA KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT TIDAK DAPAT MENDARAT”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan dalam latar belakang di atas, maka rumusan masalahnya sebagai berikut :

1. Bagaimana Aturan Hukum Yang Mengatur Tentang Tanggung Jawab Pengelola Bandar Udara?
2. Bagaimana Mekanisme Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi Terhadap Maskapai Penerbangan Yang Menderita Kerugian Akibat Pesawat Tidak Dapat Mendarat?

C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam tulisan ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk Mengetahui Aturan Hukum Yang Mengatur Tentang Tanggung Jawab Pengelola Bandar Udara

- b. Untuk Mengetahui Mekanisme Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi Terhadap Maskapai Penerbangan Yang Menderita Kerugian Akibat Pesawat Tidak Dapat Mendarat

2. Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan lingkup penelitian, maka kegunaan penelitian ini meliputi :

a. Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian ini adalah untuk mengembangkan ilmu pengetahuan hukum bisnis, khususnya hukum pengangkutan udara, tentang tanggung jawab pengelola bandar udara kepada maskapai penerbanganserta mekanisme pelaksanaan ganti rugi

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pihak yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan udara diantaranya:

1. Pengelola bandara selaku penyedia fasilitas lalulintas pesawat udara
2. maskapai penerbangan selaku pengguna jasa bandar udara

D. Kerangka Teori dan Kerangka Konseptual

1. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah hal yang sangat penting, karena dalam kerangka teori tersebut akan dimuat teori-teori yang relevan dalam menjelaskan masalah yang sedang diteliti. Kemudian kerangka teori ini digunakan sebagai landasan teori atau dasar pemikiran dalam penelitian yang dilakukan. Karena itu adalah sangat penting bagi seorang peneliti untuk menyusun kerangka teori yang memuat pokok-pokok pemikiran yang akan menggambarkan dari sudut mana suatu masalah akan disoroti¹⁰

Sesuai dengan tujuan penelitian yang hendak mencari jawaban atas pertanyaan-pertanyaan dalam permasalahan penelitian, yakni Perlindungan Hukum terhadap maskapai penerbangan yang rugi akibat Wanprestasi pihak pengelola bandara, maka teori yang hendak digunakan untuk hal tersebut adalah Teori Ganti Rugi dan Teori Tanggung Jawab.

a. Teori Ganti Rugi

Menurut ketentuan Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, ganti kerugian karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan apabila debitur setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau sesuatu yang harus diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya. Ganti rugi yang muncul dari wanprestasi adalah jika ada pihak-pihak dalam perjanjian yang tidak melaksanakan

¹⁰H. Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, (Yogyakarta : Gadjah Mada University Press, 1995), hal. 39-40.

komitmentnya yang sudah dituangkan dalam perjanjian, maka menurut hukum dia dapat dimintakan tanggung jawabnya, jika pihak lain dalam perjanjian tersebut menderita kerugian karenanya¹¹

Yang dimaksud kerugian dalam pasal ini ialah kerugian yang timbul karena debitur melakukan wanprestasi (lalai memenuhi perikatan). Kerugian tersebut wajib diganti oleh debitur terhitung sejak ia dinyatakan lalai. Menurut M Yahya Harahap, kewajiban ganti-rugi tidak dengan sendirinya timbul pada saat kelalaian. Ganti-rugi baru efektif menjadi kemestian debitur, setelah debitur dinyatakan lalai.¹²

Fungsi Teori Ganti Rugi adalah untuk ganti kerugian karena tidak terpenuhinya suatu perikatan antara para pihak dan adanya wanprestasi kerugian tersebut wajib diganti.

b. Teori Tanggung Jawab

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan.

Pengertian tanggung jawab sangat luas, namun demikian dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok besar masing-masing tanggung jawab dalam arti *accountability*, *responsibility*, dan *liability*.

¹¹Munir Fuady, *Konsep Hukum Perdata*, (Jakarta: PT Raja GrafindoPersada, 2014), hal. 4

¹²<http://radityowisnu.blogspot.com/2012/06/wanprestasi-dan-ganti-rugi>, diunduh,

Menurut Henry Campbell Black.¹³ Tanggung jawab dalam arti *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan,¹⁴ pembayaran atau pembukuan, misalnya dalam kalimat: Dimintakan “pertanggung jawaban” atas hasil pembukuannya.

Tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan ikut memikul beban akibat suatu perbuatan atau dapat berarti kewajiban memperbaiki kembali kesalahan yang pernah terjadi.

Tanggung jawab dalam arti *liability* dapat diartikan kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, tanggung jawab dalam arti *liability* berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya.

2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual penelitian adalah suatu hubungan atau kaitan antara konsep satu terhadap konsep yang lainnya dari masalah yang ingin diteliti. Kerangka konsep ini gunanya untuk menghubungkan atau menjelaskan suatu topik yang akan dibahas.¹⁵ Kerangka ini didapatkan dari konsep-konsep yang semaksimal mungkin diperoleh dari definisi yang diberikan oleh peraturan

¹³E. Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, (Bandung : CV. Mandar Maju, 2000), hal. 131.

¹⁴E. Suherman, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*, (Bandung : CV. Mandar Maju, 1962), hal 20.

¹⁵<https://yogipoltek.wordpress.com/2013/05/23/kerangka-konseptual/>, diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

perundang-undangan. Namun bila tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan konsep tersebut dapat diambil dari ilmu pengetahuan atau definisi yang dibuat oleh penulis itu sendiri. Kerangka Konseptual bertujuan memberi batasan konsep pembahasan dan mempermudah pembaca dalam memahami isi dari skripsi ini. Adapun kerangka konseptual yang digunakan penulis dalam penelitian

ini adalah sebagai berikut:

a. Bandar Udara

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bandar Udara adalah Sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar Udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator pelayanan penerbangan maupun bagi penggunanya.

b. Pengelola Bandar Udara

Badanusaha milik negara, badanusaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan Bandar Udara untuk pelayanan umum.¹⁶

c. Maskapai Penerbangan

Pengguna jasa yang memiliki ikatan kerja dengan bandar udara yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang.

¹⁶Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 2012 Pasal 1 ayat 7

Dapat berupa badan usaha milik negara, atau badan usaha badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas.

d. Kerugian

Pengertian kerugian adalah berkurangnya harta kekayaan pihak yang satu, yang disebabkan oleh perbuatan (melakukan atau membiarkan) yang melanggar norma oleh pihak yang lain¹⁷

E. Metode Penelitian

Adapun yang dimaksud dengan metode penelitian adalah suatu kegiatan ilmiah yang berdasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, sehingga dapat dirumuskan kesimpulan dan diharapkan dapat memecahkan permasalahan yang dihadapi secara sistematis, faktual dan relevan.¹⁸ Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Tipe Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis normatif dengan menggunakan studi kepustakaan yaitu penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma.¹⁹ Adapun pencarian bahan di dasarkan pada bahan hukum yang telah ada baik dalam bentuk peraturan perundangan-undangan maupun karya tulis seperti buku-buku ataupun

¹⁷Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak*, (Jakarta : Rajawali Press, 2010), hal. 81.

¹⁸Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003), hal. 23.

¹⁹<https://idtesis.com/pengertian-penelitian-hukum-normatif-adalah/> diunduh, Rabu, 15 Mei 2019

artikel lain yang terdapat dalam situs internet yang relevan dengan objek penelitian ini. Penelitian hukum normatif ini digunakan dalam memahami tanggung jawab pengelola bandar udara kepada maskapai penerbangan serta mekanisme pelaksanaan ganti rugi terhadap maskapai penerbangan

2. Pendekatan Masalah

Pendekatan penelitian ini adalah pendekatan Perundang-undangan. Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan mengkaji berbagai peraturan Perundang-undangan atau yurisprudensi terkait isu hukum yang diteliti.

3. Bahan Hukum

Untuk mendapatkan bahan penelitian tersebut, maka penelitian ini akan dilakukan dengan studi pustaka yang mengkaji bahan hukum. Bahan hukum sebagai bahan penelitian diambil dari bahan kepustakaan yang berupabahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier dan bahan non hukum.

a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum Primer, merupakan bahan hukum yang berisikan peraturan Perundang-undangan yang terkait dengan objek penelitian. Yang terdiri dari:

1. Kitab Undang Undang Hukum Perdata Buku III Tentang Perikatan
2. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

b) Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat kaitanya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu untuk proses analisis yaitu:

1. Buku-buku ilmiah terkait.
2. Hasil penelitian terkait.
3. Jurnal-jurnal terkait baik nasional atau internasional
4. Doktrin, pendapat, dan kesaksian ahli penerbangan baik tertulis maupun tidak tertulis.

c) Bahan Non Hukum

Yaitu bahan yang digunakan sebagai pelengkap bahan hukum, yaitu:

- 1 Kamus
- 2 Ensiklopedia
- 3 Bahan buku tentang kebandarudaraan
- 4 Jurnal tentang Kebandarudaraan

4. Teknik Pengumpulan Data/Tahap Penelitian

Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum (Penelitian Kepustakaan atau library research) Penelitian kepustakaan yaitu pengumpulan bahan hukum yang dilakukan dengan cara studi dokumen dan bahan pustaka lain yang mencakup bahan hukum primer, sekunder dan non hukum

G. Sistematika Penulisan

Untuk memperoleh gambaran yang jelas dan komprehensif atas penulisan ini, Penyusunan proposal skripsi ini dibuat secara sistematis untuk memudahkan pembaca dalam memahami isi dari skripsi ini. Berkenaan dengan itu penulis menyusun skripsi ini dengan membagi menjadi lima bab yakni Bab I, Bab II, Bab III, Bab IV dan Bab V, yang garis besarnya adalah sebagai berikut:

BAB I

PENDAHULUAN

Pada bab pertama ini memuat uraian latar belakang permasalahan, pokok permasalahan yang akan dibahas, dilanjutkan dengan tujuan penulisan skripsi, manfaat/kegunaan penulisan skripsi, kerangka teori, kerangka konseptual, setelah itu dilanjutkan dengan metode penelitian yang dipakai dalam membahas permasalahan, dan sub bab terakhir dalam bab ini adalah sistematika penulisan.

BAB II

TINJAUAN TENTANG ATURAN HUKUM YANG MENGATUR TANGGUNG JAWAB PENGELOLA BANDAR UDARA

Pada bab kedua ini memuat konsep tentang tinjauan umum aturan hukum yang mengatur tanggung jawab pengelola bandar udara

**BAB III MEKANISME PELAKSANAAN PEMBAYARAN
GANTI RUGI TERHADAP MASKAPAI
PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN**

Pada bab ketiga ini, dipaparkan tentang mekanisme pelaksanaan pembayaran ganti rugi terhadap maskapai penerbangan yang menderita kerugian

**BAB IV ANALISIS TANGGUNG JAWAB PENGELOLA
BANDAR UDARA KEPADA MASKAPAI
PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN**

Pada bab keempat ini, memuat tentang analisis tanggung jawab pengelola bandar udara kepada maskapai penerbangan yang menderita kerugian akibat pesawat tidak dapat mendarat, dan analisis pelaksanaan pembayaran ganti rugi terhadap maskapai penerbangan yang menderita kerugian

BAB V PENUTUP

Pada bab yang terakhir ini memuat kesimpulan dari hasil analisis pada bab-bab sebelumnya yang merupakan inti dari keseluruhan isi dan skripsi dan dikemukakan beberapa saran yang relevan

BAB II

TINJAUAN TENTANG ATURAN HUKUM YANG MENGATUR

TANGGUNG JAWAB PENGELOLA BANDARA

A. Prinsip – Prinsip Tanggung Jawab

1. Prinsip Tanggung Jawab Hukum

Kewajiban utama pengelola bandar udara adalah mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum dalam bidang transportasi udara, kegiatan tersebut tidak dibiayai oleh pemerintah melalui pendapatan dan belanja negara (APBN) oleh sebab itu pengelola bandar udara berhak atas imbal jasa pembayaran fasilitas yang ia selenggarakan²⁰.

Apabila pengelola bandar udara telah melaksanakan kewajibannya menyelenggarakan pelayanan jasa bagi maskapai penerbangan, maka pengelola bandar udara telah terikat pada risiko yang harus dipikul oleh pengelola bandar udara yang memberi jasa pelayanan dengan memungut imbal jasa dari maskapai penerbangan dan bertanggung jawab terhadap pelayanan yang disediakan. Dari kewajiban itulah timbul tanggung jawab pengelola bandar udara.²¹

Secara umum, prinsip – prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:²²

²⁰H. K. Martono dan Agus Pramono., op.cit., hal. 302.

²¹*Ibid.*,hal. 303.

²²Kelik Wardiono, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Yogyakarta : Penerbit Ombak,2014),hal.77-83

a. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan

Prinsip berdasarkan unsur kesalahan adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Dalam Kitab Undang Undang Hukum Perdata, khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367, prinsip ini dipegang secara teguh. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Menurut Pasal 1365 Kitab Undang Undang Hukum Perdata, yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok agar orang dapat dimintai pertanggung jawaban, yaitu:

- a. Adanya perbuatan melawan hukum
- b. Adanya unsur kesalahan
- c. Adanya kerugian yang diderita
- d. Adanya hubungan kualitas antara kesalahan dan kerugian

b. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga Selalu Bertanggung

Jawab

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab, sampai ia dapat membuktikan, ia tidak bersalah. Jadi beban pembuktian ada pada si tergugat. Dalam prinsip ini tampak beban pembuktian terbalik, dimana dasar pemikiran dari teori pembalikan beban pembuktian adalah seseorang dianggap bersalah, sampai yang bersangkutan dapat membuktikan sebaliknya. Tergugat dianggap

bertanggung jawab sampai ia membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Berdasarkan asas ini, beban pembuktian ada padatergugat. Berkaitan dengan prinsip ini pelaku usaha dapat membebaskan diri dari tanggung jawab, kalau ia dapat membuktikan diri bahwa:

- a. Kerugian ditimbulkan oleh hal-hal diluar kekuasaannya
- b. Pelaku usaha sudah mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.
- c. Kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya.
- d. Kesalahannya atau kelalaian yang dilakukan oleh pelaku usaha

c. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga Selalu Tidak Bertanggung Jawab

Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip kedua. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan pembatasan demikian biasanya secara *common sense* dapat dibenarkan.²³ Contoh dari penerapan prinsip ini adalah kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin atau bagasi tangan, yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini pelaku usaha tidak dapat dimintakan pertanggungjawabannya.

d. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Tanggung Jawab Mutlak

Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab *absolut*. Kendati demikian ada pula para ahli yang membedakannya. Ada pendapat yang mengatakan, *strict liability* adalah

²³Shidarta, Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, (Jakarta:PT.Gramedia Widiasarana Indonesia, 2004), hal. 62.

prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai factor yang menentukan. Namun, ada pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya *force majeure*. Sebaliknya, *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak adapengecualinya. Selain itu, ada pandangan yang agak mirip, yang mengaitkan perbedaan keduanya pada ada atau tidak adanya hubungan kausalitas antar subyek yang bertanggung jawab dan kesalahannya. Pada *strict liability* hubungan itu harus ada, sementara pada *absolute liability*, hubungan itu tidak selalu ada. Maksudnya, pada pertanggungjawaban itu bukan pelaku langsung kesalahan tersebut.

e. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Pembatasan Tanggung Jawab

Prinsip ini sangat disukai oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausula eksonerasi dalam perjanjian standart yang dibuatnya. Dalam prinsip ini dianut system pembuktian terbalik, maka setiap terjadi sengketa perdata antara konsumen dengan pelaku usaha, atau apabila terjadi pelanggaran atau kejahatan yang dilakukan pelaku usaha, maka pelaku usaha dianggap bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah.

Pada dasarnya dalam hukum perdata bentuk sanksi hukumnya dapat berupa kewajiban untuk memenuhi prestasi (kewajiban) serta hilangnya suatu keadaan hukum, yang diikuti dengan terciptanya suatu keadaan hukum baru. Pertanggung jawaban hukum dibidang perdata merupakan pertanggungjawaban hukum yang didasari oleh adanya hubungan keperdataan antar subyek hukum

B. Pengertian Maskapai Penerbangan

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, pengertian Maskapai yaitu sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama. Maskapai penerbangan dapat berupa badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan usaha badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi.

C. Pengertian dan Pengaturan Bandar Udara

1. Menurut kamus besar Bahasa Indonesia.²⁴

Bandar Udara adalah Sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar Udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator pelayanan penerbangan maupun bagi penggunanya.

2. Menurut Pasal 1 angka 33 Undang Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairandengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawatudara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkarmuat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar modatransportasi, yang dilengkapi dengan

²⁴Hasan Sadily, *Kamus Bahasa Indonesia*, (Jakarta : Gramedia, 1986), hal. 124.

fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

3. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan

Bandar Udara adalah Lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, dan naik turunnya penumpang atau bongkar muatan kargo atau pos, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan.

4. Menurut PT Angkasa Pura II (Persero).

Bandar Udara adalah Lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Bandar Udara Umum adalah Bandar Udara yang dipergunakan untuk melayani kepentingan umum sedangkan Bandar Udara khusus adalah Bandar Udara yang penggunaannya hanya untuk menunjang kegiatan tertentu dan tidak dipergunakan untuk umum. penyelenggaranya adalah unit pelaksana teknis/satuan kerja Bandar udara.²⁵ Bandar udara domestik (Pasal 1 angka 36 Undang Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009) adalah Bandar udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri. Bandar Udara Internasional (Pasal 1 angka 37 Undang Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009) adalah Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.

²⁵Pasal 1 ayat 7 Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan.

Disamping pengertian mengenai Bandar Udara, maka fungsi Bandar Udara adalah sebagai tempat pemindahan moda transportasi dari darat ke udara, sebagai pusat kegiatan ekonomi wilayah dan pusat, memberi fasilitas bagi pesawat terbang mendarat dan landas. Pengaturan Bandar Udara meliputi memberi pelayanan kepada pengguna jasa, merawat fasilitas yang ada, sehingga tetap terjaga, pengembangan Bandar Udara sangat diperlukan dalam meningkatkan pelayanan kepada para pengguna jasa Bandar Udara,²⁶ jika pengembangan tidak segera dilakukan akan berpotensi:

1. Menyulitkan pengaturan operasional penerbangan baik darat maupun di udara;
2. Akan terjadinya penambahan biaya operasional bagi airlines;
3. Mengakibatkan berkurangnya tingkat pelayanan jasa pengguna jasa Bandar Udara.

Penerbangan dan Kebandarudaraan diselenggarakan berdasarkan beberapa asas sebagai berikut, yaitu:

1. Manfaat;
2. Usaha Bersama dan Kekeluargaan;
3. Adil dan Merata;
4. Keseimbangan, Keserasian, dan Keseimbangan;
5. Kepentingan Umum;
6. Keterpaduan;
7. Tegaknya Hukum;
8. Kemandirian;

²⁶H. K. Martono., op.cit., hal. 178.

9. Keterbukaan dan Anti Monopoli;
10. Berwawasan Lingkungan Hidup;
11. Kedaulatan Negara;
12. Kebangsaan;
13. Kenusantaraan.

Penerbangan dan Kebandarudaraan juga diselenggarakan dengan tujuan:

1. Mewujudkan penyelenggaraan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;
2. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
3. Membina jiwa kedirgantaraan;
4. Menjunjung kedaulatan Negara;
5. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional;
6. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
7. Memperkokoh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara;
8. Meningkatkan ketahanan nasional;
9. Mempererat hubungan antar bangsa.

D. Pelayanan Jasa Bandar Udara

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, kegiatan usaha penunjang angkutan udara diatur dalam Bab XI Pasal 232 sampai dengan pasal 239. Menurut pasal 232 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, untuk menunjang kegiatan perusahaan Bandar Udara dapat dilaksanakan kegiatan usaha penunjang Bandar Udara.

Kegiatan perusahaan Bandar Udara tersebut dapat berupa pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi: pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang dan pos yang kegunaannya untuk penyediaan atau pengembangan terhadap fasilitas pada kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara, fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos, fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan dan lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.²⁷ Yang terakhir dapat berupa pelayanan jasa terkait Bandar Udara meliputi kegiatan: jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di Bandar Udara yang terdiri atas penyediaan hanggar pesawat udara, perbengkelan pesawat udara, pergudangan, katering pesawat udara, pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*), pelayanan penumpang dan bagasi, serta penanganan kargo dan pos.

Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang yang terdiri atas penyediaan penginapan atau hotel dan transit hotel, penyediaan toko dan restoran, penyimpanan kendaraan bermotor, pelayanan kesehatan,

²⁷*Ibid*, hal. 181.

perbankan dan ataupenukaran uang, transportasi darat. Jasa terkait untuk memberikan nilaitambah bagi perusahaan Bandar Udara terdiri atas penyediaan tempatbermain dan rekreasi, penyediaan fasilitas perkantoran, penyediaan fasilitasolahraga, penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan, penyediaan bahanbakar kendaraan bermotor dan periklanan.

E. Otoritas dan Tanggung Jawab Pengelola Bandar Udara

1. Otoritas Bandara

Otoritas Bandar Udara sendiri ditetapkan oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri dan dapat dibentuk untuk satu atau beberapa BandarUdara terdekat serta dalam melaksanakan tugasnya berkoordinasi dengan pemerintah daerah setempat.

Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas dan tanggung jawab:²⁸

1. Menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan di Bandar Udara;
2. Memastikan terlaksana dan terpenuhinya ketentuan keselamatandan keamanan penerbangan, kelancaran dan kenyamanan diBandar Udara;
3. Menjamin terpeliharanya pelestarian lingkungan Bandar Udara;
4. Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggukelancaran kegiatan operasional Bandar Udara yang dianggaptidak dapat diselesaikan oleh instansi lainnya;
5. Melaporkan kepada pimpinan tertingginya dalam hal pejabatinstansi di Bandar Udara, melalaikan tugas dan tanggungjawabnya serta

²⁸Pasal 228 Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

mengabaikan dan/atau tidak menjalankan kebijakan dan peraturan yang ada di Bandar Udara;

6. Melaporkan pelaksanaan tugas dan tanggung jawabnya kepada Menteri.

Wewenang dari otoritas Bandar Udara yaitu:²⁹

1. Mengkoordinasikan kegiatan pemerintahan di Bandar Udara;
2. Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan ketentuan keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di Bandar Udara;
3. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan ketentuan pelestarian lingkungan;
4. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan/atau perairan Bandar Udara sesuai dengan rencana induk Bandar Udara;
5. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi penggunaan kawasan keselamatan operasional penerbangan dan daerah lingkungan kerja Bandar Udara serta daerah lingkungan kepentingan Bandar Udara;
6. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan jasa di Bandar Udara;
7. Memberikan sanksi administratif kepada unit penyelenggara Bandar Udara, dan atau lainnya yang tidak memenuhi ketentuan keselamatan, keamanan, kelancaran serta kenyamanan penerbangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

²⁹Pasal 229 Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Aparat otoritas Bandar Udara merupakan pegawai negeri sipil yang memiliki kompetensi di bidang penerbangan sesuai dengan standar dan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri.³⁰

2. Tanggung Jawab Pengelola Bandar Udara

Menurut Pasal 240 ayat 1 Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, badan usaha Bandar Udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa Bandar Udara dan/atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian Bandar Udara.

F. PT Angkasa Pura (Persero) sebagai Pengelola Bandar Udara

Angkasa Pura adalah perusahaan negara yang bertanggung jawab untuk pengelolaan bandara di Indonesia. Angkasa Pura terdiri dari dua perusahaan: PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II. Angkasa Pura I memiliki kantor pusat di Jakarta. Angkasa Pura II memiliki kantor pusat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Tangerang, Banten.

PT Angkasa Pura I (Persero) - atau dikenal juga dengan Angkasa Pura Airports - sebagai pelopor perusahaan kebandarudaraan secara komersial di Indonesia bermula sejak tahun 1962. Tanggal 15 November 1962 terbit Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Tugas pokoknya adalah untuk mengelola dan mengusahakan Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu-satunya bandar udara internasional yang melayani penerbangan dari dan ke luar negeri selain penerbangan

³⁰ Pasal 230 Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

domestik. Pada tanggal 17 Mei 1965, berdasarkan PP Nomor 21 tahun 1965 tentang Perubahan dan Tambahan PP Nomor 33 Tahun 1962, PN Angkasa Pura Kemayoran berubah nama menjadi PN Angkasa Pura, dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia.

Selanjutnya, berdasarkan PP Nomor 37 tahun 1974, status badan hukum perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan bandar udara, berdasarkan PP Nomor 25 Tahun 1986 tanggal 19 Mei 1986, nama Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I. Hal ini sejalan dengan dibentuknya Perum Angkasa Pura II yang sebelumnya bernama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng, secara khusus bertugas untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta Jakarta. Kemudian, berdasarkan PP Nomor 5 Tahun 1992, bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT Angkasa Pura I (Persero). Saat ini, Angkasa Pura Airports mengelola 13 (tiga belas) bandara di kawasan tengah dan timur Indonesia, yaitu:

1. Bandara I Gusti Ngurah Rai - Denpasar
2. Bandara Juanda - Surabaya
3. Bandara Sultan Hasanuddin - Makassar
4. Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian - Balikpapan
5. Bandara Frans Kaisiepo - Biak
6. Bandara Sam Ratulangi - Manado
7. Bandara Syamsudin Noor - Banjarmasin

8. Bandara Ahmad Yani - Semarang
9. Bandara Adisutjipto - Yogyakarta
10. Bandara Adi Soemarmo - Surakarta
11. Bandara Internasional Lombok - Lombok Tengah
12. Bandara Pattimura - Ambon
13. Bandara El Tari - Kupang

PT Angkasa Pura II (Persero), selanjutnya disebut “Angkasa Pura II” atau “Perusahaan” merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara di wilayah Indonesia Barat. Angkasa Pura II telah mendapatkan kepercayaan dari Pemerintah Republik Indonesia untuk mengelola dan mengupayakan pengusahaan Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng yang kini berubah nama menjadi Bandara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta serta Bandara Halim Perdanakusuma sejak 13 Agustus 1984.

Keberadaan Angkasa Pura II berawal dari Perusahaan Umum dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng melalui Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 1984, kemudian pada 19 Mei 1986 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Selanjutnya, pada 17 Maret 1992 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 14 tahun 1992 berubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Seiring perjalanan perusahaan, pada 18 November 2008 sesuai dengan Akta Notaris Silvia Abbas Sudrajat, SH, SpN Nomor 38 resmi berubah menjadi PT Angkasa Pura II (Persero).

Berdirinya Angkasa Pura II bertujuan untuk menjalankan pengelolaan dan perusahaan dalam bidang jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara dengan mengoptimalkan pemberdayaan potensi sumber daya yang dimiliki dan penerapan praktik tata kelola perusahaan yang baik. Hal tersebut diharapkan agar dapat menghasilkan produk dan layanan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat sehingga dapat meningkatkan nilai Perusahaan dan kepercayaan masyarakat.

Kiprah Angkasa Pura II telah menunjukkan kemajuan dan peningkatan usaha yang pesat dalam bisnis jasa kebandarudaraan melalui penambahan berbagai sarana prasarana dan peningkatan kualitas pelayanan pada bandara yang dikelolanya.

Angkasa Pura II telah mengelola 14 Bandara, antara lain yaitu Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Kualanamu (Medan), Supadio (Pontianak), Minangkabau (Padang), Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Husein Sastranegara (Bandung), Sultan Iskandarmuda (Banda Aceh), Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang), Sultan Thaha (Jambi), Depati Amir (Pangkal Pinang), Silangit (Tapanuli Utara), Banyuwangi (Jawa Timur).

BAB III

MEKANISME PELAKSANAAN PEMBAYARAN GANTI RUGI

TERHADAP MASKAPAI PENERBANGAN YANG

MENDERITAKERUGIAN

A. Pengaturan Mengenai Perjanjian

Dalam pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata disebutkan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan yang mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya erhadap satu orang lain atau lebih. Sedangkan menurut Subekti, perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal, dari peristiwa itu timbul suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan.³¹

Perjanjian yang sah adalah perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan oleh undang-undang, sehingga mempunyai kekuatan hukum yang mengikat. Menurut pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, suatu perjanjian harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian;
3. Mengenai suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal

³¹ Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: PT Intermedia, 2005), hal.1

Dua syarat pertama dinamakan syarat-syarat subyektif, karena mengenai orang-orangnya atau subyeknya yang mengadakan perjanjian, sedangkan dua syarat terakhir dinamakan syarat-syarat obyektif karena mengenai perjanjiannya sendiri atau objek dari perbuatan hukum yang dilakukan itu. Berikut ini akan dijelaskan satu persatu mengenai syarat-syarat tersebut :

1) Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

Kedua subyek yang mengadakan perjanjian itu harus bersepakat atau setuju mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan itu. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu dikehendaki pula oleh pihak lain. Mereka menghendaki sesuatu yang sama secara timbal balik. Kesepakatan yang dimaksud tersebut harus diberikan secara bebas, artinya bebas dari paksaan, kekhilafan, dan penipuan sebagaimana tercantum dalam pasal 1321 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Paksaan yang dimaksud baik paksaan rohani atau paksaan jiwa dan juga paksaan badan. Bentuk paksaan jiwa misalnya salah satu pihak diancam akan dibongkar rahasia pribadinya makan dipaksa menyetujui suatu perjanjian. Sedangkan bentuk paksaan fisik misalnya dengan melakukan penganiayaan guna mendapat persetujuan pihak yang dianiaya atau dilukai.

2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan

Untuk membuat suatu perjanjian, para pihak harus cakap menurut hukum. Pada dasarnya, setiap orang yang sudah dewasa atau akilbalig dan sehat pikirannya, adalah cakap menurut hukum. Pasal 1330 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata telah menentukan siapa saja para pihak yang tidak cakap, yaitu :

1. Orang-orang yang belum dewasa;
2. Mereka yang ditaruh dibawah pengampuan;
3. Orang-orang perempuan, dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu.

Orang yang belum dewasa dianggap tidak mampu bertanggung jawab atas perjanjian yang dilakukannya. Sementara itu orang yang di taruh dibawah pengampuan menurut hukum tidak dapat berbuat bebas atas harta kekayaannya. Ia berada dibawah pengawasan pengampuan.

3) Suatu Hal Tertentu

Suatu hal tertentu adalah obyek perjanjian atau prestasi yang diperjanjikan harus jelas, dapat dihitung, dan dapat ditentukan jenisnya.

4) Suatu Sebab yang Halal

Sebab yang halal maksudnya adalah isi suatu perjanjian tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum, dan kesusilaan.

B. Hubungan Antara Perjanjian dan Perikatan

Mengenai definisi perjanjian dapat dilihat ketentuan pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyebutkan “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.” Sedangkan Prof. Subekti, S.H. memberikan pengertian dari suatu perjanjian sebagai berikut : “Suatu perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.” Dari peristiwa ini timbul suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan. Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Dengan demikian, hubungan antara perjanjian dan perikatan adalah bahwa perjanjian itu menerbitkan perikatan. Dengan kata lain perjanjian adalah salah satu sumber dari perikatan.

Pengertian perikatan itu sendiri oleh para ahli hukum diartikan bermacam-macam. R. Subekti mengatakan bahwa karena undang-undang tidak memberikan suatu definisi, arti perikatan harus disimpulkan dari keterangan undang-undang yang mengatur mengenai perikatan. Istilah perikatan diartikannya sebagai berikut :

“Suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu.”³²

³²*Ibid.*

Disamping itu, unsur-unsur hukum perikatan terdiri dari empat komponen³³, yaitu :

1. Subjek hukum

a. Kreditur

Di dalam perikatan terdapat pihak yang aktif yang dinamakan debitur. Lazimnya kreditur ditentukan secara individual. Pihak yang berhak atas prestasi, pihak yang aktif, adalah kreditur atau si berpiutang dan pihak yang wajib memenuhi prestasi, pihak yang pasif, adalah debitur atau si berutang. Mereka ini yang disebut subjek perikatan.³⁴

b. Debitur

Seorang debitur harus selamanya diketahui karena seseorang tentu tidak dapat menagih dari seseorang yang tidak dikenal. Debitur bersifat tertentu dan individual karena mengenai pribadi debitur. Berdasarkan kepentingan itu, maka untuk pengalihan utang diisyaratkan adanya persetujuan dari kreditur.³⁵

2. Hubungan Hukum

Hubungan hukum terjadi antara dua lalu lintas masyarakat di antara dua orang atau lebih. Hukum meletakkan hak pada satu pihak dan meletakkan kewajiban pada pihak lainnya.³⁶

³³*Ibid.*, hal 12.

³⁴*Ibid.*

³⁵*Ibid.*, hal 15.

³⁶*Ibid.*, hal 16.

3. Kekayaan

Yang dimaksudkan dengan kriteria kekayaan itu adalah ukuran-ukuran yang dipergunakan terhadap sesuatu hubungan hukum sehingga hubungan hukum itu dapat disebutkan suatu perikatan.³⁷

4. Objek hukum perikatan

Yang merupakan objek hukum perikatan adalah sesuatu yang merupakan hak kreditur dan kewajiban debitur. Objek perikatan ini dinamakan prestasi. Prestasi diatur dalam Pasal 1234 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.³⁸

C. Mekanisme Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi

Perikatan yang bersifat timbal balik senantiasa menimbulkan sisi aktif dan pasif. Sisi aktif menimbulkan hak bagi kreditor untuk menuntut pemenuhan prestasi, sedangkan sisi pasif menimbulkan beban kewajiban bagi debitur untuk melaksanakan prestasinya. Pada situasi normal antara prestasi dan kontra prestasi akan saling bertukar, namun pada kondisi tertentu pertukaran prestasi tidak berjalan sebagaimana mestinya sehingga muncul peristiwa yang disebut wanprestasi.³⁹

Menurut Ridwan Khairandy Pemenuhan Prestasi adalah hakikat dari suatu perjanjian. Kewajiban memenuhi prestasi dari debitur selalu disertai

³⁷*Ibid.*, hal 17.

³⁸*Ibid.*

³⁹Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam kontrak Komersial*, (Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2013), hal 263.

dengan tanggung jawab, dalam melaksanakan prestasi tersebut, ada kalanya debitur tidak dapat melaksanakan prestasi atau kewajibannya. Ada penghalang ketika debitur melaksanakan prestasi dimaksud. Tidak terpenuhinya kewajiban itu ada dua kemungkinan alasannya yaitu:

- a. Karena kesalahan debitur, baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian.
- b. Karena keadaan memaksa (*force majeure, overmacht*), sesuatu yang terjadi diluar kemampuan debitur, debitur tidak bersalah.⁴⁰

Apabila tidak terpenuhinya kewajiban prestasi disebabkan oleh debitur (pengelola bandar udara), baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian, dan kesemuanya itu dapat dipersalahkan kepadanya, maka dikatakan bahwa debitur melakukan wanprestasi. Istilah lain dari wanprestasi dalam bahasa Indonesia adalah cidera janji atau ingkar janji.

Wanprestasi dalam hukum perjanjian mempunyai makna yaitu debitur tidak melaksanakan kewajiban prestasinya atau tidak melaksanakannya sebagaimana mestinya sehingga kreditur tidak memperoleh apa yang dijanjikan oleh pihak lawan.⁴¹

Subekti, menyebutkan bahwa wanprestasi debitur dapat berupa:

- a. tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya

⁴⁰Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia dalam Perspektif Perbandingan*(Yogyakarta : FH UII PRESS, 2014), hal 278.

⁴¹*Ibid.*

- b. melaksanakan apa yang diperjanjikan, tetapi tidak sebagaimana yang diperjanjikan;
- c. melakukan apa yang diperjanjikan tetapi terlambat;
- d. melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan.

Timbulnya wanprestasi berasal dari kesalahan debitur, yakni tidak melaksanakan kewajiban kontraktual yang seharusnya ditunaikan. Kesalahan tersebut adalah kesalahan dalam arti luas, yakni berupa kesengajaan atau kealpaan. Dalam arti sempit kesalahan hanya bermakna kesengajaan.⁴²

Kesalahan dalam wanprestasi adalah kesalahan yang menimbulkan kerugian bagi kreditur. Perbuatan berupa wanprestasi tersebut menimbulkan kerugian terhadap kreditur, dan perbuatan itu harus dapat dipersalahkan kepada debitur.

Kerugian tersebut harus dapat dipersalahkan kepada debitur. Jika unsur kesengajaan atau kelalaian dalam peristiwa yang menimbulkan kerugian pada diri kreditur dan dapat dipertanggungjawabkan pada debitur.

Kerugian yang diderita kreditur tersebut dapat berupa biaya-biaya (ongkos-ongkos) yang telah dikeluarkan kreditur, kerugian yang menimpa harta benda milik kreditur, atau hilangnya keuntungan yang diharapkan.⁴³

Menurut Pasal 1267 Kitab Undang Undang Hukum Perdata pihak yang terhadapnya perikatan tidak dipenuhi, dapat memilih memaksa pihak

⁴²*Ibid.*, hal 281

⁴³*Ibid.*

yang lain untuk memenuhi perjanjiannya, jika hal itu masih dapat dilakukan, atau menuntut pembatalan perjanjian, dengan penggantian biaya, kerugian dan bunga.

Dari Pasal 1267 Kitab Undang Undang Hukum Perdata tersebut dapat disimpulkan apabila seorang kreditur (maskapai penerbangan) yang menderita kerugian karena debitur (pengelola bandar udara) melakukan wanprestasi, kreditur memiliki alternatif untuk melakukan upaya hukum atau hak sebagai berikut:

1. Meminta pelaksanaan perjanjian; atau
2. Meminta ganti rugi; atau
3. Meminta pelaksanaan perjanjian sekaligus meminta ganti rugi; atau
4. Dalam perjanjian timbal balik, dapat diminta pembatalan perjanjian sekaligus meminta ganti rugi.⁴⁴

Akibat yang sangat penting dari tidak terpenuhinya perikatan adalah bahwa kreditur dapat meminta ganti rugi atas ongkos, kerugian, bunga yang dideritanya. Untuk adanya kewajiban ganti rugi bagi debitur, Kitab Undang-Undang Hukum Perdatamenentukan bahwa debitur harus terlebih dahulu dinyatakan berada dalam keadaan lalai.⁴⁵

Pernyataan lalai ini merupakan upaya hukum dimana kreditur memberitahukan, menegur, dan memperingatkan saat selambat-lambatnya

⁴⁴*Ibid.*, hal 282

⁴⁵*Ibid.*

ia wajib memenuhi prestasi. Apabila dilampaui, maka debitur telah lalai, sehubungan dengan hal ini Pasal 1243 Kitab Undang Undang Hukum Perdata menentukan penggantian biaya, kerugian, dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, baru mulai diwajibkan jika debitur, walaupun telah dinyatakan lalai tetap lalai memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan dalam waktu yang melampaui tenggang waktu yang ditentukan

Jadi, maksud berada dalam keadaan lalai adalah peringatan atau pernyataan dari kreditur saat selambat-selambatnya debitur wajib berprestasi. Apabila tenggang waktu tersebut dilampaui, maka debitur ingkar janji (*wanprestasi*).

Menurut Ridwan Khairandy Adapun bentuk-bentuk pernyataan lalai adalah sebagai berikut:

1. Surat Perintah (*bevel*)

Yang dimaksud dengan surat perintah (*bevel*) adalah *exploit* juru sita. *Exploit* adalah “perintah lisan juru sita kepada debitur. Didalam praktik, yang ditafsirkan dengan *exploit* ini ialah “salinan surat peringatan” yang berisi perintah tadi, yang ditinggalkan juru sita pada debitur yang menerima peringatan, jadi, bukan perintah lisannya.

2. Akta Sejenis (*Soortgelijke Akte*)

Membaca kata-kata sejenis, maka didapat kesana bahwa yang dimaksud dengan akta itu ialah akta otentik yang sejenis dengan

exploit juru sita itu. Menurut doktrin, yang dimaksud dengan akta sejenis itu adalah “perbuatan hukum sejenis” (*soortgelijke rechtshandelling*). Jadi, sejenis dengan perintah yang disampaikan oleh juru sita tersebut.

Untuk itu, peringatan keadaan lalai dapat juga dilakukan dengan surat biasa asalkan di dalam surat tersebut ada pemberitahuan yang bersifat imperatif yang bernada “perintah” dari kreditur kepada debitur tentang batas waktu pemenuhan prestasi. Dalam praktik, surat peringatan yang demikian dikenal dengan somasi (*sommatie*).

3. Demi Perikatannya sendiri

Mungkin terjadi bahwa para pihak menentukan terlebih dahulu saat adanya kelalaian debitur dalam suatu perjanjian, misalnya dalam perjanjian dengan ketetapan waktu. Secara teoritik dalam hal ini suatu perikatan keadaan lalai adalah tidak perlu, dengan lampaunya suatu waktu, keadaan lalai terjadi dengan sendirinya.

Apabila seorang debitur telah diperingatkan atau sudah dengan tegas ditagih janjinya sebagaimana yang dijelaskan diatas, mana jika ia tetap tidak melaksanakan prestasinya ia berada dalam keadaan lalai dan dapat dinyatakan debitur melakukan wanprestasi.

Dengan adanya wanprestasi, pihak kreditur yang dirugikan sebagai akibat kegagalan pelaksanaan kontrak oleh pihak debitur mempunyai hak gugat dalam upaya menegakkan hak-hak kontraktualnya. Hal ini

sebagaimana yang diatur dalam ketentuan pasal 1267 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa :Pihak yang terhadapnya perikatan tidak dipenuhi, dapat memilih memaksa pihak yang lain untuk memenuhi kontrak, jika hal itu masih dapat dilakukan, atau menuntut pembatalan persetujuan, dengan penggantian biaya, kerugian dan bunga.

Ganti rugi merupakan upaya untuk memulihkan kerugian yang prestasinya bersifat subsidair. artinya, apabila pemenuhan prestasi tidak lagi dimungkinkan atau sudah tidak diharapkan lagi maka ganti rugi merupakan alternatif yang dapat dipilih oleh kreditur.⁴⁶

Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata merinci ganti rugi yang mencakup biaya (*konsten*), kerugian (*schade*), dan bunga (*intresten*). pengertian biaya, kerugian dan bunga adalah:

1. Biaya adalah semua pengeluaran atau ongkos yang telah yang secara riil dikeluarkan oleh pihak dalam perjanjian.
2. Kerugian (*schade*) yang dimaksud disini adalah kerugian yang secara nyata derita menimpa harta benda kreditur.
3. Adapun yang dimaksud dengan bunga disini adalah kerugian terhadap hilangnya keuntungan yang diharapkan (*winstderving*) andai debitur tidak wanprestasi.

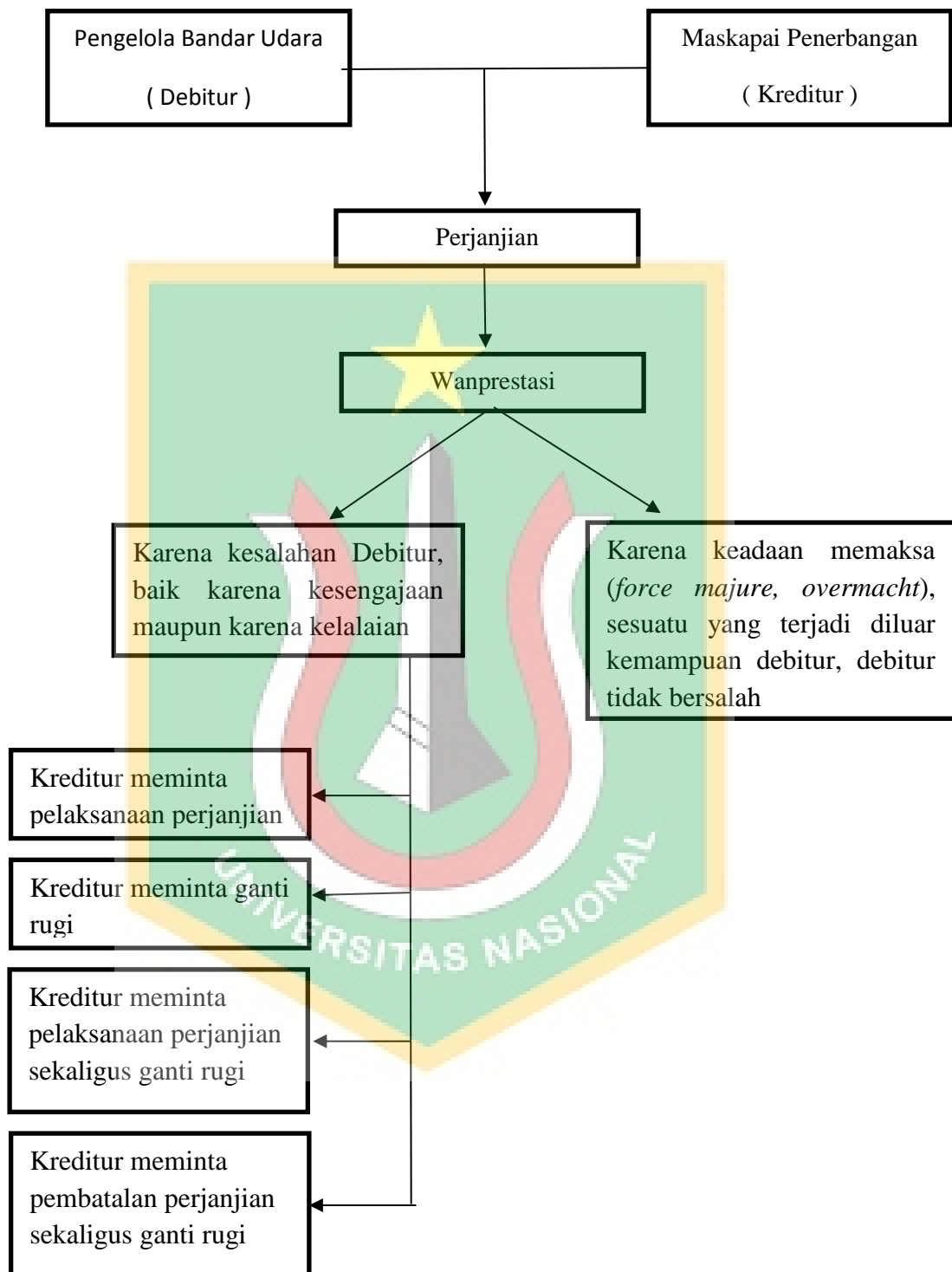
Menurut pasal 1244 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, pengelola bandar udara sebagai debitur harus dihukum untuk mengganti

⁴⁶ Agus Yudha Hernoko., *loc.cit.*

biaya kerugian yang diterima oleh maskapai penerbangan. Bila ia tak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu oleh sesuatu hal yang tak terduga, yang tak dapat di pertanggungkan kepadanya.

D. Flowchart Mekanisme Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi





BAB IV

ANALISIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGELOLA BANDAR UDARA KEPADA MASKAPAI PENERBANGAN YANG MENDERITA KERUGIAN AKIBAT PESAWAT TIDAK DAPAT MENDARAT

A. Analisis Aturan Hukum Yang Mengatur Tentang Tanggung Jawab Pengelola Bandara

1. Analisis tentang aturan hukum yang mengatur tentang tanggung jawab pengelola bandara, menurut penulis Undang Undang penerbangan hanya berisi pasal-pasal umum mengenai pesawat udara, penulis kesulitan mencari aturan hukum yang mengatur tentang bandar udara. Namun pada bagian kedelapan mengenai tanggung jawab ganti kerugian pada Pasal 240 Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan penulis menemukan aturan hukum yang mengatur tentang tanggung jawab pengelola bandar udara. Pada Pasal 240 ayat 1 Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dikatakan bahwa pengelola bandar udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara. Berdasarkan ketentuan ini, maskapai penerbangan sebenarnya dapat meminta tanggung jawab terhadap pengelola bandar udara apabila terjadi kerugian yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian yang disebabkan oleh pengelola bandar udara. Disitu disebutkan bahwa bandar udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa, namun penulis belum

mengerti kerugian seperti apa yang akan ditanggung oleh bandar udara. Kemudian pada Pasal 240 ayat 2 Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dikatakan bahwa Tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud meliputi kematian atau luka fisik seseorang, musnah atau hilang peralatan yang dioperasikan dan dampak lingkungan di sekitar bandar udara akibat pengoperasian bandar udara.

Menurut analisa penulis, pada Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan belum mengatur lebih spesifik mengenai tanggung jawab pengelola bandara udara. Namun lebih diatur pada Peraturan Menteri No. 7 Tahun 2011. Sebagai contoh jika bandara tidak dapat digunakan untuk lepas landas dan mendarat pesawat karena kelalaian pengelola bandar udara. Atas kejadian tersebut pihak maskapai mengalami kerugian terhadap keterlambatan penerbangan. Pada Peraturan Menteri No. 7 Tahun 2011 Pasal 2 huruf e mengatakan pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap keterlambatan angkutan udara. Kemudian pada Pasal 13 ayat 1 Peraturan Menteri No. 7 Tahun 2011 mengatakan pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional. Selanjutnya Pasal 13 ayat 3 Peraturan Menteri No. 7 Tahun 2011 mengatakan teknis operasional sebagaimana dimaksud ialah bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara.

Menurut Penulis, disitulah letak tanggung jawab pengelola bandar udara yaitu mengganti kerugian yang diderita oleh maskapai akibat bandar udara tidak dapat digunakan untuk operasional pesawat. Karena pada Peraturan Pemerintah No. 77 Tahun 2001 Pasal 25 mengatakan Bandarudara memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir dan penyimpanan pesawat udara;

Kesalahan pengoperasian bandar udara dengan berbagai sebab dapat mengakibatkan terjadinya pesawat tidak dapat mendarat atau gagal mendarat yang pada akhirnya berdampak pada kerugian yang diderita oleh maskapai penerbangan sebagai pengguna jasa bandar udara.

Berdasarkan hasil wawancara penulis, ada beberapa faktor yang dapat menyebabkan terjadinya Pesawat udara tidak dapat melakukan pendarat yaitu:

1. Faktor Teknis Operasional baik itu bandar udara dan Maskapai Penerbangan.
2. Faktor cuaca
3. Faktor lain-lain⁴⁷

Pemeliharaan Fasilitas bandar udara yang tidak sepenuhnya mengikuti dan mentaati standart pengaturan perawatan fasilitas bandar udara

⁴⁷Wawancara dengan Bapak Fajar Maruf, Mekanik Maskapai Lion Air. Bandara Halim Perdana Kusuma, Sabtu 15 Februari 2020

yang ditetapkan dalam penyelenggara penerbangan mengakibatkan bandara tidak dapat digunakan untuk take off dan landing pesawat udara.

Setiap kejadian tidak dapat digunakannya bandara untuk mendarat pesawat dalam penerbangan yang diakibatkan kesalahan pengoperasian bandar udara dapat menimbulkan kerugian bagi maskapai penerbangan karena dalam pengalihan penerbangan kebandara lainnya (delivert) atau penerbangan kembali ke bandara asal tersebut maskapai penerbangan harus menanggung biaya bahan bakar pesawat, perubahan jadwal penerbangan dan harus bertanggungjawab atas kerugian penumpang pesawat udara.

Setiap Penerbangan yang gagal mendarat karena kesalahan pengoperasian bandar udara tentu saja memiliki akibat hukum. akibat hukum tersebut khususnya berkaitan dengan penyelesaian ganti kerugian maskapai penerbangan yang menderita kerugian akibat sebagai bentuk tanggung jawab hukum dari pengelola bandar udara, sebab pengelola bandar udara dan maskapai penerbangan mempunyai suatu perjanjian berkaitan dengan pelayanan fasilitas pendaratan pada bandar udara.⁴⁸

Tanggung jawab hukum pengelola bandar udara ini sesungguhnya adalah kewajiban pengelola bandar udara karena bandar udara mempunyai kewajiban memberikan informasi kepastian pendaratan kepada maskapai penerbangan jika kerusakan fasilitas pendaratan yang disebabkan oleh pengoperasian bandar udara karena tidak memberikan informasi pada saat

⁴⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 129 Tahun 2015 tentang pedoman penyusunan perjanjian tingkat layanan

pesawat tinggal landas maka kerugian yang muncul tersebut menjadi tanggung jawab pengelola bandar udara.⁴⁹

Tanggung jawab tersebut berdasarkan teori tanggung jawab praduga selalu bertanggung jawab, Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab, sampai ia dapat membuktikan, ia tidak bersalah. Jadi beban pembuktian ada pada si tergugat. Dalam prinsip ini tampak beban pembuktian terbalik, dimana dasar pemikiran dari teori pembalikan beban pembuktian adalah seseorang dianggap bersalah, sampai yang bersangkutan dapat membuktikan sebaliknya. Tergugat dianggap bertanggung jawab sampai ia membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Berdasarkan asas ini, beban pembuktian ada pada tergugat. Berkaitan dengan prinsip ini pelaku usaha dapat membebaskan diri dari tanggung jawab, kalau ia dapat membuktikan diri bahwa :

1. Kerugian ditimbulkan oleh hal-hal diluar kekuasaannya
2. Pelaku usaha sudah mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.
3. Kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya.
4. Kesalahannya atau kelalaian yang dilakukan oleh pelaku usaha

⁴⁹Wawancara dengan Bapak Fajar Maruf, Mekanik Maskapai Lion Air. Bandara Halim Perdana Kusuma, Sabtu 15 Februari 2020

B. Analisis Mekanisme Pelaksanaan Pembayaran Ganti Rugi Terhadap Maskapai Penerbangan Yang Menderita Kerugian Akibat Pesawat Tidak Dapat Mendarat

2. Analisis tentang mekanisme pelaksanaan pembayaran ganti rugi terhadap maskapai penerbangan yang menderita kerugian akibat pesawat tidak dapat mendarat, menurut penulis penyelenggaraan bandar udara yaitu sebagai sarana pengangkutan udara bertujuan untuk melayani kepentingan umum untuk melaksanakan kegiatan transportasi pengangkut dalam fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara dan penumpang.

Pengelola bandar udara selaku debitur dan maskapai penerbangan selaku kreditur mempunyai suatu perjanjian kerjasama untuk maskapai penerbangan dapat beroperasi dan mendapatkan jasa layanan kebandarudaraan yang dalam dunia penerbangan dapat disebut *Service Level Agreement* (Perjanjian Tingkat Layanan)⁵⁰

Perikatan yang timbul antara pengelola bandar udara dan maskapai penerbangan tertuang didalam perjanjian kerja sama atau nota kesepakatan untuk maskapai penerbangan beroperasi dan mendapatkan layanan kebandarudaraan, serta tarif pelayanan yang sudah disediakan bandar udara ditetapkan oleh penyedia jasa terkait, berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa.

⁵⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 129 Tahun 2015 Pasal 1 Ayat 7 Tentang Pedoman Penyusunan Perjanjian Tingkat Layanan

Sebelum menganalisis pelaksanaan pembayaran ganti rugi terhadap maskapai penerbangan yang menderita kerugian, penulis lebih dahulu akan mengkaji hak dan kewajiban maskapai penerbangan dan pengelola bandar udara. Penulis akan mencari tahu pihak mana yang tidak memenuhi hak kewajibannya yang menimbulkan kerugian akibatnya

Didalam setiap perjanjian pasti terdapat hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan dengan baik. Hak dan kewajiban timbul karena adanya hubungan hukum antara para pihak. Maka dari itu penulis akan menjelaskan hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian maskapai penerbangan dan bandar udara.

- a. Hak dan Kewajiban maskapai penerbangan terhadap pengelola bandar udara

Adapun hak maskapai penerbangan antara lain:

- 1) Menerima informasi *Notice of Airport Capacity* (NAC) adalah informasi tentang kapasitas atau karakteristik suatu bandar udara, yang isinya meliputi informasi tentang ketersediaan kapasitas landas pacu (*runway*), kapasitas parkir pesawat (*apron*), kapasitas terminal yang meliputi check-in counter, ruang tunggu (*boarding lounge*) dan fasilitas keimigrasian.⁵¹
- 2) Pihak maskapai penerbangan menerima pelayanan fasilitas bandar udara;

⁵¹ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot time) Bandar udara Pasal 1 angka 5

- 3) Mendapatkan kepastian penerbangan (*Take Off*) dan Kepastian Pendaratan (*Landing*).
- 4) Mendapatkan kompensasi ganti kerugian atas kerugian yang disebabkan karena ketidaksesuaian *Performance* layanan bandar udara yang telah diperjanjikan.⁵²

Menurut analisa penulis, pada point nomor 3 dijelaskan bahwa hak maskapai penerbangan ialah mendapatkan kepastian untuk lepas landas dan melakukan pendaratan. Apabila maskapai penerbangan tidak dapat melakukan pendaratan dikarenakan kelalaian bandar udara, pada point 4 dijelaskan bahwa akan mendapatkan kompensasi ganti rugi yang disebabkan ketidaksesuaian performance.

Kewajiban dari pihak maskapai penerbangan adalah sebagai berikut:

- 1) Membuat Kontrak beroperasi dan Pelayanan kepada pengelola bandar udara;
- 2) Membayar biaya Pelayanan Bandar udara.⁵³
- 3) Membantu pengamanan secara terpadu dengan penyelenggara bandar udara dan ikut serta dalam mencegah terjadinya tindak kejahatan dalam penyelenggaraan Penerbangan;⁵⁴
- 4) Menjaga Bangunan dan/atau fasilitas bandar udara.⁵⁵

⁵²Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 129 Tahun 2015 tentang pedoman penyusunan perjanjian tingkat layanan (Service Level Agreement) dalam pemberian pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara.

⁵³H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*, (Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2013), hal. 132.

⁵⁴ H.K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, (Jakarta: Mandar Maju, 2013), hal. 124

⁵⁵ H.K. Martono dan Agus Pramono.*op.cit.*, hal. 305

Apabila maskapai penerbangan tidak melaksanakan kewajibannya itu maka sebagai kosekuensinya maskapai penerbangan dapat dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁵⁶

b. Hak dan Kewajiban pengelola bandar udara terhadap maskapai penerbangan

Adapun hak pengelola bandar udara antara lain:

- 1) Pengelola bandar udara berhak menerima biaya fasilitas bandar udara
- 2) Pemberitahuan slot time (jadwal penerbangan)
- 3) Pemberitahuan jenis pesawat yang digunakan dalam penerbangan.

Adapun Kewajiban pengelola bandar udara :

- 1) Memberikan Notice Of Airport Capacity (NAC) adalah informasi tentang kapasitas atau karakteristik suatu bandar udara, yang isinya meliputi informasi tentang ketersediaan kapasitas landas pacu (runway) kapasitas parkir pesawat (apron), kapasitas terminal yang meliputi fasilitas check-in counter, ruang tunggu (boarding lounge) dan fasilitas keimigrasian.⁵⁷
- 2) Memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara.⁵⁸

⁵⁶ H.K. Martono dan Amad Sudiro., op.cit., hal. 127

⁵⁷ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot time) Bandar udara Pasal 1 angka 5

⁵⁸ Pasal 232 ayat 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

3) Pelayanan jasa fasilitas kebandarudaraan sebagaimana dimaksud adalah pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan.

4) Fasilitas untuk kegiatan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara

5) Fasilitas Terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos

6) Fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan.

7) Lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.⁵⁹

Pada point 4 dijelaskan bahwa kewajiban pengelola bandar udara untuk menyediakan fasilitas untuk kegiatan pendaratan, sebagai contoh penulis mengutip kejadian Kamis 22 Maret 2018 di bandara sam ratulangi manado terjadi kerusakan fasilitas lampu penerangan landas pacu bandar udara (*runway light*) sehingga mengakibatkan sejumlah maskapai penerbangan tidak dapat mendarat di bandar udara tersebut. Dengan kejadian tersebut, penulis berpendapat jelas sekali bahwa pihak bandar udara tidak memenuhi kewajibannya.

Pengelola bandar udara (debitur) dalam kapasitasnya sebagai pengusaha memberi pelayanan terhadap kegiatan penerbangan dengan

⁵⁹Pasal 232 ayat 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

memungut imbal jasa dari penerima jasa mempunyai kewajiban untuk memenuhi prestasinya terhadap pengguna jasa yaitu maskapai penerbangan (kreditur) sebagai penerima jasa.⁶⁰ Menurut penulis jika pengelola bandar udara tidak memenuhi prestasinya atau dianggap wanprestasi maskapai penerbangan mempunyai hak untuk menuntut ganti rugi akibat tidak terpenuhinya prestasi tersebut.

Menurut ketentuan Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, ganti kerugian karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan apabila debitur setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau sesuatu yang harus diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya. Ganti rugi yang muncul dari wanprestasi adalah jika ada pihak-pihak dalam perjanjian yang tidak melaksanakan komitmennya yang sudah dituangkan dalam perjanjian, maka menurut hukum dia dapat dimintakan tanggung jawabnya, jika pihak lain dalam perjanjian tersebut menderita kerugian karenanya

Yang dimaksud kerugian dalam pasal ini ialah kerugian yang timbul karena debitur melakukan wanprestasi (lalai memenuhi perikatan). Kerugian tersebut wajib diganti oleh debitur terhitung sejak ia dinyatakan lalai. Menurut M Yahya Harahap, kewajiban ganti-rugi tidak dengan sendirinya timbul pada saat kelalaian. Ganti-rugi baru efektif menjadi kemestian debitur, setelah debitur dinyatakan lalai. Fungsi Teori Ganti Rugi adalah untuk ganti

⁶⁰H. K. Martono dan Agus Pramono., *op.cit.*, hal. 302

kerugian karena tidak terpenuhinya suatu perikatan antara para pihak dan adanya wanprestasi kerugian tersebut wajib diganti.

Untuk menentukan apakah pengelola bandar udara (debitur) melakukan wanprestasi, perlu ditentukan keadaan sesungguhnya yang dialami oleh debitur. empat keadaan debitur dapat dikatakan wanprestasi adalah:

1. Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali
2. Debitur memenuhi prestasi, tapi tidak sebagaimana mestinya
3. Debitur memenuhi prestasi, tapi tidak tepat waktunya atau terlambat⁶¹
4. Memenuhi prestasi, tetapi melakukan yang dilarang dalam perjanjian

Wanprestasi menimbulkan akibat-akibat hukum. Ada tiga akibat adanya wanprestasi, yaitu :

1. Debitur harus membayar ganti rugi kepada kreditur
2. Beban risiko beralih untuk kerugian debitur, jika halangan itu timbul setelah debitur wanprestasi, kecuali jika ada kesenjangan atau kesalahan besar dari pihak kreditur. Oleh karena itu, debitur tidak dibenarkan untuk berpegang pada keadaan memaksa
3. Jika perikatan timbul dari perjanjian timbal balik, kreditur dapat membebaskan diri dari kewajibannya memberikan kontra prestasi

Selanjutnya penulis akan menganalisis perjanjian/ikatan kerja antara pengelola bandar udara dan maskapai penerbangan. Para pihak memiliki ikatan kerja dan mempunyai suatu perjanjian *Service Level Agreement*,

⁶¹Dedi Ismatullah, *Hukum Perikatan di Lengkapi Hukum Perikatan dalam Islam*, (Bandung : Pustaka Setia Bandung, 2011),hal. 103

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan PM 129 Tahun 2015 Tentang pedoman penyusunan perjanjian tingkat layanan (*Service Level Agreement*) dalam pemberian pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara, adapun yang dimaksud *Service Level Agreement* adalah :Kesepakatan akan layanan yang diberikan dan diterima antara penyedia layanan dan pengguna layanan sebagaimana dituangkan dalam dokumen kontrak⁶²

Perjanjian *Service Level Agreement* ini berkaitan dengan pelayanan bandar udara. terhadap maskapai penerbangan yang meliputi:

1. Pelayanan jasa kebandarudaraan
2. Pelayanan jasa terkait bandar udara

Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana yang dimaksud meliputi jasa pelayanan pesawat udara, penumpang, barang dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan:

1. Fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir dan penyimpanan pesawat udara;
2. Fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos;
3. Fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan; dan
4. Lahan untuk bangunan, lapangan dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.

Pelayanan jasa terkait bandar udara sebagaimana dimaksud meliputi:

⁶² Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 129 Tahun 2015 tentang pedoman penyusunan perjanjian tingkat layanan

1. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara;
2. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang;
3. Jasa terkait untuk membrikan nilai tambah bagi pengusaha bandar udara.⁶³

Berdasarkan Pasal 8 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan PM 129 Tahun 2015 yang dalam memberikan pelayanan tersebut pengelola bandar udara berkoordinasi dengan pengguna jasa bandar udara yang memiliki ikatan kerja dengan bandar udara yang dituangkan dalam bentuk perjanjian tingkat layanan (*Service Level Agreement*).

Berdasarkan Pasal 8 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan PM 129 dalam pemberian pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara sebagai mana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:

1. Pedoman dasar
2. Pihak yang menandatangani perjanjian
3. Bentuk layanan yang dijadikan bentuk perjanjian
4. Standar pelaksanaan layanan (Performance Standart)
5. Hal hal lain yang disepakati
6. Jangka waktu
7. Penilaian dan pelaporan

⁶³ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 129 Tahun 2015 tentang pedoman penyusunan perjanjian tingkat layanan

8. Hak dan kewajiban para pihak
9. Kompensasi
10. Keadaan kahar (Force majeure)

Berdasarkan Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan PM 129 Tahun 2015 pedoman dasar sebagaimana dimaksud pada pasal 8 huruf a merupakan ruang lingkup dan latar belakang dibuatnya perjanjian tingkat layanan tersebut, termasuk didalamnya meliputi latar belakang, maksud, tujuan dan dasar hukum.

Berdasarkan Pasal 10 Peraturan Menteri Perhubungan PM 129 Tahun 2015 dalam pemberian pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara yang pihak yang menandatangani perjanjian sebagaimana dimaksud pada pasal 8 huruf b dibuat oleh para pihak antara lain: Pengelola bandar udara dengan pengguna utama jasa bandar udara (maskapai penerbangan)

Berdasarkan Pasal 11 Peraturan Menteri Perhubungan PM 129 Tahun 2015 Bentuk Layanan yang dijadikan sebagai bentuk perjanjian sebagaimana dimaksud pada pasal 8 huruf c merupakan bentuk-bentuk layanan untuk menjamin terlaksanakannya pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.⁶⁴

Berkaitan dengan pelayanan tersebut maskapai penerbangan membayar biaya atas pelayanan kepada pengelola bandar udara. Besaran atas biaya pelayanan tersebut sesuai kesepakatan antarapengelola bandar udara dan

⁶⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 129 Tahun 2015 tentang pedoman penyusunan perjanjian tingkat layanan

maskapai penerbangan, hal ini ini diatur didalam pasal 245 UU No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yaitu: Besaran tarif jasa terkait pada bandar udara ditetapkan oleh penyedia jasa terkait berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa.⁶⁵

Berdasarkan perjanjian tersebut pengelola bandar udara memiliki kewajiban kepada maskapai penerbangan untuk memberikan layanan terkait kegiatan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir dan penyimpanan pesawat udara serta memberikan informasi kepastian kepada maskapai penerbangan terjadwal untuk dapat mendarat di bandar udara yang dimaksud.

Bandar udara memiliki jadwal rutin overlay atau perbaikan landas pacu, informasi penutupan bandar udara terjadwal yang dimaksud, pengelola bandar udara menginformasikan kepada *Air Navigation* dan *Air Navigation* akan mengeluarkan NOTAM (*Notice to Airmen*) yang disebarkan kepada seluruh maskapai penerbangan, untuk penutupan bandar udara yang bersifat mendadak dan diakibatkan oleh kendala teknis, kerugian yang timbul karena penutupan bandar udara secara mendadak tersebut menjadi tanggung jawab bandar udara.

Oleh karena itu apabila kerugian yang diderita maskapai penerbangan tersebut timbul karena tindakan sengaja (*willfull misconduct*) atau kecerobohan (*reckless*) dari pengelola bandar udara, maka pengelola bandar udara bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karenanya. Karena Penerbangan yang gagal melakukan pendaratan tentu saja menimbulkan

⁶⁵ Pasal 245 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

kerugian bagi maskapai penerbangan karena dalam penerbangan balik tersebut maskapai penerbangan harus menanggung biaya bahan bakar, perubahan jadwal penerbangan dan harus bertanggungjawab kepada kerugian penumpang pesawat udara tersebut.

Tanggung jawab pengelola bandar udara terhadap maskapai penerbangan akibat pesawat tidak dapat melakukan pendaratan yang berdampak pada kerugian maskapai penerbangan dapat diberlakukan bilamana di sebabkan oleh kesalahan pengoperasian bandar udara seperti kerusakan fasilitas runway untuk pendaratan, kerusakan instalasi listrik yang menyebabkan *runway light* padam dan kerusakan fasilitas pendaratan lainnya yang bersifat mendadak. Namun jika pesawat tidak dapat melakukan pendaratan karena kesalahan pengoperasian pesawat (*technical fault*), kesalahan manajemen maskapai penerbangan (*management fault*) dan akibat faktor kesalahan pilot (*human fault*) maka pengelola bandar udara tidak bertanggungjawab atas kerugian maskapai penerbangan tersebut.⁶⁶

Jadi pengelola bandar udara bertanggungjawab jika hal itu disebabkan oleh kesalahan pengoperasian bandar udara, oleh karena itu kerugian maskapai penerbangan ditanggung oleh pihak pengelola bandar udara sesuai dengan peraturan yang berlaku. Hal ini sejalan dengan ketentuan yang diatur didalam Pasal 17 Peraturan Menteri Perhubungan PM 129 Tahun 2015 yang menyatakan: Kompensasi didalam perjanjian tingkat pelayanan merupakan

⁶⁶Wawancara dengan Bapak Fajar Maruf, Mekanik Maskapai Lion Air. Bandar udara Halim Perdanakusuma, Sabtu 15 Februari 2020

ganti rugi yang harus dilaksanakan atas ketidaksesuaian Performance layanan.

Berdasarkan perjanjian dan ketentuan tersebut pengelola bandar udara bertanggungjawab atas kerugian yang diakibatkan kesalahan pengoperasian bandar udara atau ketidaksesuaian Performance layanan yang telah diperjanjikan. Maka dalam hal ini prinsip tanggungjawab yang digunakan dalam perjanjian tersebut adalah Prinsip Tanggung Jawab berdasarkan praduga selalu bertanggung jawab karena pengelola bandar udara dianggap bertanggungjawab atas segala kerugian yang timbul karena pesawat tidak dapat melakukan pendaratan yang disebabkan ketidaksesuaian Performance layanan bandar udara yang diperjanjikan, kecuali pengelola bandar udara dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atas kerugian tersebut.

Pada prinsipnya tanggungjawab berdasarkan praduga selalu bertanggung jawab adalah tergugat selalu dianggap bertanggung jawab, sampai ia dapat membuktikan, ia tidak bersalah, jadi beban pembuktian kepada pihak tergugat. Penggugat tidak perlu membuktikan kesalahan tergugat, cukup memberi tahu adanya kerugian yang terjadi pada saat proses pelaksanaan kegiatan dalam perjanjian, sehingga pengugat tidak perlu membuktikan kesalahan tergugat.

Dengan begitu maskapai penerbangan dapat meminta kompensasi ganti rugi atas kesalahan pengoperasian bandar udara atau ketidaksesuaian performance layanan yang telah diperjanjikan, kecuali pengelola bandar

udara dapat membuktikan bahwa peristiwa tersebut bukan karena kesalahannya.

Menurut penulis dalam mengajukan upaya ganti rugi atau menuntut pengelola bandar udara, maskapai penerbangan dapat melakukan upaya ganti rugi berdasarkan isi perikatan yang ada antara mereka, karena dasar tuntutan adalah perikatan yang memang sudah ada antara mereka. Menurut ketentuan tersebut maskapai penerbangan yang menderita kerugian akibat kesalahan pengoperasian bandar udara atau ketidaksesuaian Performance layanan yang telah diperjanjikan oleh pengelola bandar udara dapat mengajukan gugatan terhadap pengelola bandar udara, Gugatan tersebut dapat diajukan kepada, atas pilihan penggugat, di Pengadilan Negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia. Baik di pengadilan yang memiliki yurisdiksi atas alamat pengelola bandar udara atau domisili hukum yang ditunjuk dalam perjanjian antara para pihak.

Menurut penulis upaya Hukum maskapai Penerbangan untuk mendapatkan ganti kerugian juga tidak terbatas dalam jalur pengadilan, upaya hukum diluar pengadilan juga dapat dilakukan oleh maskapai penerbangan, yaitu dengan cara musyawarah (Negosiasi) antara para pihak agar mendapatkan hasil yang terbaik bagi maskapai penerbangan maupun pengelola bandar udara.⁶⁷

⁶⁷Wawancara dengan Bapak Fajar Maruf, Mekanik Maskapai Lion Air. Bandar udara Halim Perdanakusuma, Sabtu 15 Februari 2020

Ketentuan tanggung jawab tidak dimaksudkan sebagai penghambat dunia penerbangan, melainkan untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan penerbangan. Pembebanan tanggung jawab kepada pengelola bandar udara tidak berarti mengurangi tanggung jawab dari maskapai penerbangan. Tiap-tiap pihak tentu wajib tanggung jawab sesuai porsinya. Pada akhirnya, ketentuan hukum tidak dimaksudkan untuk mencari siapa yang salah dan benar saat terjadi kerugian atau insiden penerbangan. Hal ini diperlukan untuk menyempurnakan sistem transportasi udara untuk lebih aman.



BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Kesimpulan tentang aturan hukum yang mengatur tentang tanggung jawab pengelola bandara kepada maskapai penerbangan yang menderita kerugian, Pada ayat 1 Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 240 dikatakan bahwa Badan usaha bandar udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara. Pada Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan belum mengatur lebih spesifik mengenai tanggung jawab pengelola bandara udara. Namun lebih diatur pada Peraturan Menteri No. 7 Tahun 2011. Pada Peraturan Menteri No. 7 Tahun 2011 Pasal 2 huruf e mengatakan pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap keterlambatan angkutan udara. Kemudian pada Pasal 13 ayat 1 Peraturan Menteri No. 7 Tahun 2011 mengatakan pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional. Selanjutnya Pasal 13 ayat 3 Peraturan Menteri No. 7 Tahun 2011 mengatakan teknis operasional sebagaimana dimaksud ialah bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara. Disitulah letak tanggung jawab pengelola bandar

udara yaitu mengganti kerugian yang diderita oleh maskapai akibat bandar udara tidak dapat digunakan untuk operasional pesawat

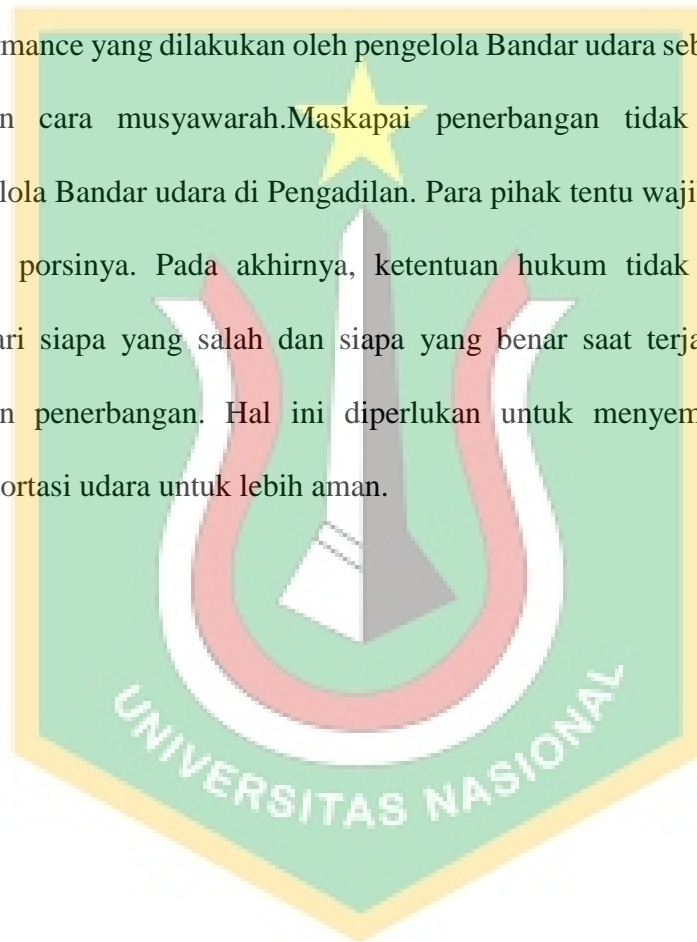
2. Kesimpulan tentang mekanisme pelaksanaan pembayaran ganti rugi terhadap maskapai penerbangan yang menderita kerugian akibat pesawat tidak dapat mendarat. Pengelola Bandar Udara membayar ganti rugi sesuai ketentuan yang diatur dalam Pasal 17 Peraturan Menteri Perhubungan PM 129 Tahun 2015 yang menyatakan: Kompensasi didalam perjanjian tingkat layanan merupakan ganti rugi yang harus dilaksanakan atas ketidaksesuaian performance layanan. Bila ia tak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu atau tidak tepatnya waktu dalam melaksanakan perikatan itu disebabkan oleh sesuatu hal yang tak terduga, yang tak dapat di pertanggungkan kepadanya walaupun tidak ada itikad buruk kepadanya, maka maskapai penerbangan dapat mengajukan upaya hukum dengan gugatan ke pengadilan negeri wilayah indonesia atau dengan cara mengadakan musyawarah (negosiasi) di luar pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian yang dimaksud.

B. SARAN

1. Saran tentang aturan hukum yang mengatur tentang tanggung jawab pengelola bandara kepada maskapai penerbangan yang menderita kerugian akibat pesawat tidak dapat mendarat. Pemerintah Republik Indonesia melalui kementerian Perhubungan harus mengawasi teknis pengoperasian bandar udara yang sistematis sehingga dapat secara terang diketahui bagian mana yang menjadi tanggung jawab pengelola bandar udara dan bagian mana yang

menjadi tanggung jawab maskapai penerbangan jika adanya peristiwa pesawat tidak dapat mendarat.

2. Saran tentang mekanisme pelaksanaan pembayaran ganti rugi terhadap maskapai penerbangan yang menderita kerugian akibat pesawat tidak dapat mendarat. Untuk melaksanakan pembayaran ganti rugi atas ketidaksesuaian performance yang dilakukan oleh pengelola Bandar udara sebaiknya dilakukan dengan cara musyawarah. Maskapai penerbangan tidak perlu menuntut pengelola Bandar udara di Pengadilan. Para pihak tentu wajib tanggung jawab sesuai porsi nya. Pada akhirnya, ketentuan hukum tidak dimaksud untuk mencari siapa yang salah dan siapa yang benar saat terjadi kerugian atau insiden penerbangan. Hal ini diperlukan untuk menyempurnakan sistem transportasi udara untuk lebih aman.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU :

- Ahmad, Beni dan Dewi Mayaningsih, *Perbandingan Hukum Perdata*, Bandung : Pustaka Setia, 2016.
- Fuady, Munir, *Konsep Hukum Perdata*, cetakan pertama, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2014.
- Hamzah, Andi, *Kamus Hukum*, Jakarta : PT Ghalia Indonesia, 2005.
- Hernoko, Agus Yudha, *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam kontrak Komersial*, Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2013.
- Ismatullah, Dedi, *Hukum Perikatan di Lengkapi Hukum Perikatan dalam Islam*, Bandung : Pustaka Setia Bandung, 2011.
- Khairandy, Ridwan, *Hukum Kontrak Indonesia dalam Perspektif Perbandingan* Yogyakarta : FH UII PRESS, 2014.
- Martono, H. K., *Hukum Angkutan Udara*, Jakarta : PT RajaGrafindo Persada, 2011.
- Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Jakarta : Mandar Maju, 2013.
- Martono, H.K., dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2013.
- Martono H.K., dan Ahmad Sudiro, *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2013.
- Miru, Ahmad, *Hukum Kontrak*, Jakarta : PT Rajawali Press, 2010.
- Nawawi, H., *Metode penelitian bidang sosial*, Yogyakarta : Gadjah Mada University Press, 1995.
- Sadily, Hasan, *Kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta : Gramedia, 1986.
- Sembiring, Sentosa, *Hukum Dagang Edisi Revisi Cetakan Ketiga*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2008.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Jakarta : PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, 2004.

Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: PT Intermedia, 2005.

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

Suherman, E., *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*, Bandung: CV. Mandar Maju, 1962.

Sunggono, Bambang, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003.

Wardiono, Kelik, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Yogyakarta : Penerbit Ombak, 2014.

UNDANG UNDANG :

Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 129 Tahun 2015 Tentang Perjanjian Tingkat Layanan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara

INTERNET :

<https://bisnis.tempo.co/read/1072320/lampu-landasan-bandara-sam-ratulangi-rusak-4-penerbangan-ditunda/full&view=ok>, diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

<https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/mrexur/pengamat-lion-air-gilas-sapi-kesalahan-pengelola-bandara> diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

<https://nasional.kontan.co.id/news/sby-usut-tuntas-kelalaian-di-bandara>, diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

<http://niasonline.net/2008/02/28/keterlambatan-penerbangan-pemberian-kompensansi-ditargetkan-berlaku-april-2008/>, diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

<https://afidburhanuddin.wordpress.com/2013/05/21/landasan-teori-kerangka-fikir-dan-hipotesis/>, diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

<http://radityowisnu.blogspot.com/2012/06/wanprestasi-dan-ganti-rugi>, diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

<https://yogipoltek.wordpress.com/2013/05/23/kerangka-konseptual/>, diunduh, Minggu, 12 Mei 2019

<https://www.dictio.id/t/apa-yang-dimaksud-dengan-wanprestasi-dalam-hukum-perdata/13413> (diunduh, Minggu, 12 Mei 2019)



UNIVERSITAS NASIONAL
FAKULTAS HUKUM

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional No.276/SK/BAN-PT/Akred/S/II/2018
Jl. Sawo Manila No. 61, Pejaten, Pasar Minggu, Jakarta Selatan 12520, Telp. (021) 78833074, 7806700, Fax. 7802718

Homepage : <http://www.unas.ac.id>, Email : hukum@unas.ac.id

KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS NASIONAL
NOMOR : *pb/*DK-FH/VI/2019

tentang
PENETAPAN DOSEN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS NASIONAL

Menyatakan bahwa untuk mencapai gelar Sarjana Hukum Program Studi Sarjana Fakultas





**UNIVERSITAS NASIONAL
FAKULTAS HUKUM**

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional
Nomor 276/SK/BAN-PT/Akred/S/1/2018
Jl. Sawo Mania Pejaten, Pasar Minggu, Jakarta 12520
Telp. (021) 78833074, 7806700, Fax. 7802718
Homepage: <http://www.unas.ac.id>, E-mail: hukum@unas.ac.id

PANITIA UJIAN SIDANG SKRIPSI PROGRAM SARJANA
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS NASIONAL

BERITA ACARA UJIAN SIDANG KOMPREHENSIF/SKRIPSI

Panitia Ujian Sidang Komprehensif/Skripsi Program Sarjana, Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Nasional, dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : Akhmad Iqbal Montasery

No. Pokok Mahasiswa : 163112330040206

Program Studi : Hukum

Fakultas : Hukum

Judul Skripsi : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB
PENGELOLA BANDAR UDARA KEPADA PENGGUNA
JASA YANG MENDERITA KERUGIAN AKIBAT
PESAWAT TIDAK DAPAT MENDARAT

Telah diadakan Ujian Sidang Komprehensif/Skripsi bagi mahasiswa yang bersangkutan pada :

Hari / Tanggal : Rabu, 26 Februari 2020

Waktu / Ruangan : 14.30 - 16.00 / Ruang 101/2

Hasil Ujian* : 83,33. Kelapaan, boleh saja karena bisa diulangi A

Dengan Catatan : Perbaiki sesuai lembar catatan
bertanda

Batas Waktunya : 7 Februari 2020. Apabila catatan perbaikan tidak dilakukan
perbaikan sesuai berita acara ujian sidang, maka ijazah ditunda
sampai dilakukan perbaikan.

Demikian Berita Acara Ujian Sidang Komprehensif/Skripsi Program Sarjana, dibuat untuk
dipergunakan seperlunya.

Jakarta, 26 Feb. 2020

Penguji:

Ketua,

Devarita, S.H., Sp.1., M.H. Drs. H.A. Taufiqurrahman, S.H., Sp.N., M.H. Surajiman, S.H., M.Hum. Akhmad I.M

Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum
Universitas Nasional,

Prof. Dr. Basuki Rekso Wibowo, S.H., M.H.

*) Jumlah nilai akhir dalam bentuk angka = $70 + 0,75 + 88,25 = \frac{250}{3} = 83,33$
Nilai akhir masing-masing Penguji
Jumlah Penguji

**Hasil Wawancara dengan Bapak Fajar Maruf, Mekanik Maskapai
Lion Air. Bandara Halim Perdana Kusuma, Sabtu 15 Februari
2020**

1. **Penulis:** Sebagai mekanik yang telah berkecimpung didunia aviasi, factor apa saja yang dapat menyebabkan pesawat tidak dapat mendarat?

Narasumber : Sebenarnya banyak sekali factor yang menyebabkan pesawat tidak dapat melakukan pendaratan, salah satunya ialah akibat factor teknis operasional, dan juga salah satunya factor alam seperti hujan lebat sekaligus angin yang kencang, sang pilot pun tidak berani mendaratkan pesawat, lebih memilih untuk delivert ke bandara terdekat. Yang jarang terjadi ialah factor factor lain yang tidak terduga seperti gunung meletus

2. **Penulis:** Jika ada pesawat yang telah lepas landas, namun saat ingin melakukan pendaratan, bandara yang dituju mengalami gangguan seperti lampu run way mati atau jalur pendaratan retak dan demi keselamatan penumpang, pilot memutuskan untuk tidak jadi mendarat di bandara tersebut. Pertanyaannya saya, siapakah yang bertanggung jawab dalam kejadian tersebut

Narasumber : bandar udara mempunyai kewajiban memberikan informasi kepastian pendaratan kepada maskapai penerbangan jika kerusakan fasilitas pendaratan yang disebabkan oleh pengoperasian bandar udara karena tidak memberikan informasi pada saat pesawat tinggal landas maka kerugian yang muncul tersebut menjadi tanggung jawab pengelola bandar udara

3. **Penulis :** Jika ada pesawat yang tidak dapat melakukan pendaratan pasti menimbulkan kerugian, apakah pihak pengelola bandara dapat bertanggung jawab

Narasumber : pesawat tidak dapat melakukan pendaratan yang berdampak pada kerugian maskapai penerbangan dapat diberlakukan bilamana disebabkan oleh kesalahan pengoperasian bandar udara seperti kerusakan fasilitas runway untuk pendaratan, kerusakan instalasi listrik yang menyebabkan *runway light* padam dan kerusakan fasilitas pendaratan lainnya yang bersifat mendadak. Namun jika pesawat tidak dapat melakukan pendaratan karena kesalahan pengoperasian pesawat (*technical fault*), kesalahan manajemen maskapai penerbangan (*management fault*) dan akibat faktor kesalahan pilot (*human fault*) maka pengelola bandar udara tidak bertanggungjawab atas kerugian maskapai penerbangan tersebut

4. **Penulis** : Jika pesawat tidak dapat mendarat akibat kesalahan pengelola Bandar udara, apakah maskapai penerbangan dapat meminta ganti rugi atau menuntut pengelola Bandar udara

Narasumber : selama saya bekerja sebagai mekanik pesawat, sejauh ini belum ada kasus yang menuntut pengelola Bandar udara ke pengadilan, walaupun jelas-jelas kesalahan tersebut akibat kelalaian pengelola Bandar udara. ya paling negosiasi atau musyawarah bertemunya antara direktur operasional maskapai dengan pihak pengelola bandara. Jika kita menuntut pengelola Bandar udara ke pengadilan, maka putuslah hubungan kerja kita dengan bandara, maka itu akan menimbulkan kerugian besar bagi maskapai karena tidak bisa menggunakan bandara tersebut.