

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Hukum internasional dapat dirumuskan sebagai suatu kaidah atau norma-norma yang mengatur hak-hak dan kewajiban-kewajiban para subjek hukum internasional yaitu negara, lembaga dan organisasi internasional serta individu dalam hal tertentu (Boer Mauna, 2005:3). Pada era globalisasi saat ini menjadikan dunia tanpa batas, dan Sebagian negara terus mengembangkan ilmu pengetahuan yang ada, serta kemajuan teknologi yang ada di negara tersebut membantu dalam menciptakan sesuatu yang baru.

Hukum internasional yang berlaku dicoba diterapkan pada bagian-bagian yang masih kurang atau belum diatur mengenai kepentingan-kepentingan pihak-pihak yang saling berhubungan. Dalam peran jasa pengangkutan untuk menghubungkan antara pulau yang satu dengan pulau yang lainnya memiliki beberapa keuntungan yang diberikan oleh jasa angkutan udara antara lain seperti jangkauan luas, waktu tempuh yang relative singkat, tarif yang terjangkau, serta keamanan dan keselamatan yang diberikan (Soekardono, 2011:6). Rangkaian gerak perubahan menuju kepada kemajuan. Salah satu sarana yang menjadi sasaran pembangunan nasional adalah bidang ekonomi, karena perekonomian suatu negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di negara tersebut.

Keberhasilan pembangunan perekonomian di suatu negara yang didukung dengan sektor moneter, fiskal dan stabilitas nasional yang bagus, memungkinkan negara tersebut akan lebih mudah dalam mencapai keberhasilan pembangunan disegala aspek kehidupan masyarakat sehingga kesejahteraan masyarakat dengan segera dapat terwujud. Sejalan dengan berkembangnya perekonomian terutama dalam peningkatan produksi barang dan jasa sebagai negara kepulauan yang sedang berkembang dalam menjalani hubungan dengan luar negeri maka setiap negara sangat membutuhkan jasa pengangkut udara antar negara. Kondisi dan keadaan seperti inilah yang mengakibatkan jasa pengangkutan udara menjadi sangat penting (Soekardono, 2011: 4).

Hukum udara diatur dalam perjanjian, baik perjanjian multilateral maupun bilateral. Perjanjian bilateral tentang penerbangan sipil biasanya mengatur mengenai hak-hak penerbangan, rute penerbangan, kapasitas pengangkut udara, dan tarif jasa pengangkut udara. Di dalam internasional hukum udara mengatur penerbangan militer dan sipil paling tidak sudah dijadikan landasan hukum yang utama dalam bagi terciptanya keselamatan permanfaatan di dalam ruang udara. Dalam ketentuan hukum udara yang mengatur navigasi dan transportasi udara, baik itu untuk saat ini maupun nanti saat pada masa lampau selalu diarahkan penerbangan sipil komersial atau sipil lainnya diluar penerbangan oleh pesawat udara (Abdurrasyid, 2008:424). Dalam prinsip hukum udara memiliki dasar konsep data teori fungsionalisme, hukum udara mengatur penerbangan pesawat udara berdasarkan pada paradigma konseptual yang harus mampu menciptakan perbedaan pengaturan bagi penumpang pesawat udara sipil.

Pesawat udara mempunyai karakteristik antara lain mampu mencapai tempat tujuan dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, tidak mengenal batas suatu negara memiliki tingkat keamanan dan keselamatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan model transportasi lainnya (Martono, 2007: 338). Akan tetapi dalam setiap penyelenggaraan pengangkutan udara pasti akan memiliki resiko kerugian seperti halnya keterlambatan penerbangan (*delay*) ataupun kejadian yang tidak diinginkan seperti kecelakaan pesawat yang kemudian berdampak pada konsekuensi hukum. Resiko tersebut khususnya yang berkaitan dengan penyelesaian terhadap pengguna jasa pengangkutan udara yang mengalami kerugian sebagai bentuk tanggung jawab hukum (*legal liability*) dari perusahaan pengangkutan udara (Martono, 2007: 338).

Pengangkutan udara adalah salah satu faktor penting dari kekuatan Negara di ruang udara yang tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga untuk mempersatukan bangsa dalam alat transportasi, dan juga untuk mempersatukan bangsa dalam pengertian politis, sebagai sarana untuk membantu efektifitas pemerintahan serta pendorong lanjutnya pembangunan. Kebijakan umum pengangkutan udara diarahkan untuk mewujudkan terselenggaranya pengangkutan udara secara selamat, aman, cepat, efisien, teratur, nyaman dan mampu berperan dalam rangka menunjang dan mendukung sektor-sektor pembangunan lainnya.

Pengangkutan udara pada saat ini merupakan alternatif pilihan yang paling efektif karena cepat, efisien, dan ekonomis bagi pengangkutan antar pulau dan negara lain di perlukanya sebagai sarana pengangkutan barang maupun pengangkutan orang atau penumpang (Bambang, 2015: 5). Semakin pesatnya

perkembangan industri penerbangan membuat semakin meningkat pula jumlah penggunaan jasa angkutan udara. Beberapa alasan yang membuat penggunaan jasa angkutan udara lebih memilih untuk menggunakan angkutan udara dikarenakan waktu yang di tempuh relatif singkat, tarif yang masih bisa dijangkau oleh masyarakat, serta untuk memudahkan dalam kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan kepentingan lainnya.

Tidak dapat dipungkiri bahwa, dengan adanya pesawat udara mempermudah penumpang atau pengguna jasa transportasi udara dalam menjalankan kegiatannya dalam hal penggunaan atau pengiriman barang. Pengangkutan di udara diperlukan peraturan hukum internasional yang mengatur hubungan kepentingan dalam penyelenggaraan angkutan udara guna keseragaman. Hal ini terbukti dengan ditetapkannya konvensi tentang angkutan udara antara lain *Konvensi Warsawa 1929*, *Konvensi Montreal 1999* beserta beberapa protokol lainnya oleh badan Internasional yakni *Internasional Civil Aviation Organization*. Angkutan Udara Internasional yang beroperasi disuatu negara mempergunakan ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam *Konvensi Montreal 1999* yang juga penyempurnaan atau revolusi hukum dari *Konvensi Warsawa 1929*. Salah satu ketentuan yang diatur dalam Konvensi tersebut adalah masalah keterlambatan.

Konvensi Warsawa 1929 unifikasi ketentuan-ketentuan tertentu sehubungan dengan pengangkutan udara internasional (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*). Indonesia merupakan salah satu negara yang ikut meratifikasi Konvensi Warsawa 1929. Ketentuan dalam Konvensi Warsawa mengenai masalah keterlambatan tersebut memberlakukan prinsip *presumption of liability* atau prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas

pradugayang artinya bahwa jika pengangkut tersebut dapat membuktikan bahwa pihaknya tidak besalah, maka pengangkut tersebut dapat terhindar dari tanggung jawabnya untuk memberikan ganti rugi yang diderita oleh penumpangnya. Adanya pembebasan dari tanggung jawab ini tentu saja menguntungkan bagi pengangkut dan merugikan bagi konsumen dan hal ini menjadi tidak seimbang (Suherman, 2011: 78).

Konvensi Warsawa sudah banyak mengalami perubahan. Perubahan-perubahan tersebut ada yang sudah berlaku seperti Protokol *The Haque* 1955 dan Konvensi (tambahan) *Guadatemala City* 1971 dan Protokol-protokol *Montreal* 1975 (4 buah Protokol). Kemudian disusul dengan lahirnya Konvensi *Montreal* 1999 yang sudah diratifikasi di Indonesia. Konvensi *Montreal* 1999 mengatur rezim hukum secara internasional mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh pengangkut. Baik itu pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo dalam penerbangan internasional dengan pesawat udara. Konvensi *Montreal* 1999 merupakan modernisasi dari berbagai aturan dan perjanjian sebelumnya dalam sistem konvensi Warsawa ke dalam satu dokumen secara lebih sederhana.

Salah satu angkutan udara yang dikenal adalah Pesawat udara AirAsia yang merupakan salah satu maskapai penerbangan di Indonesia. Namun selama pesawat udara AirAsia melakukan kegiatan penerbangan juga menghadapi hambatan dalam dunia penerbangan, seperti salah satu kasus yang terjadi pada penerbangan pesawat Air Asia dengan nomor penerbangan XT-8297. Pesawat AirAsia tujuan Kuala Lumpur, Malaysia dengan nomor penerbangan XT 8297 terjadi pada tanggal 28 Oktober 2016 mengalami delay di Bandara Juanda, Surabaya. Jadwal

penerbangan pesawat mundur yang dimana jadwal penerbangan sebenarnya pukul 08.40 WIB namun harus tertunda sampai pukul 14.20 WIB. Masalahnya adalah pesawat AirAsia tidak memberikan kompensasi yang sesuai kepada penumpang. Para penumpang hanya diberikan kompensasi makan siang (*lunch*) padahal dalam aturan seharusnya penumpang bisa mendapatkan refund tiket bila delay terjadi lebih dari 240 menit (4 jam) tetapi kompensasi itu tidak diberikan oleh pesawat AirAsia. Pesawat AirAsia dengan tujuan Kuala Lumpur juga tersedia pada pukul 12.25 WIB namun para penumpang yang terkena *delay* ingin pindah dengan penerbangan tersebut akan tetapi pihak AirAsia tidak mengabulkannya dan tidak memberikan kejelasan secara mendetail.

Hal ini secara mendalam memang harus diberikan ganti rugi atas keterlambatan sampainya penumpang atau barang ketempat tujuan dengan berpedoman bahwa penumpang meminta ada maksud-maksud penting yang akan menguntungkannya ditempat yang dituju pada hari dan waktu yang tepat, maka dengan timbulnya keterlambatan menjadikan kekecewaan dan kerugian kepada penumpang yang bersangkutan. Melihat adanya kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan udara akibat keterlambatan, maka sudah sepantasnya dalam hal ini pemberian ganti rugi harus diberikan bagi para pengguna jasa pengangkutan udara.

Berdasarkan penjelasan tersebut dari adanya keterlambatan maskapai penerbangan khususnya AirAsia, yang dimana keterlambatan penerbangan tersebut tanpa diinformasikan lebih detail kepada penumpang yang mengakibatkan penumpang harus menunggu kepastian dari pihak maskapai penerbangan dan penumpang mengalami kerugian besar karna hal tersebut.

Apa bila terjadi peristiwa atau kejadian yang menyebabkan kerugian bagi penumpang maka akan timbul tanggung jawab hukum dari pihak pengangkut untuk mengganti kerugian yang dialami penumpang. Wujud tanggung jawab tersebut adalah berupa pemberian ganti rugi atau disebut dengan kompensasi (Abdulkadir, 2013: 41). Ganti rugi yang harus dibayarkan oleh pihak pengangkut dengan dasar bila terlambat datang atau terlambat sampai ditempat tujuan, bukan hanya mengenai barang muatan dan bagasi saja, melainkan juga mengenai penumpang.

Berdasarkan penjelasan tersebut penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai pertanggungjawaban pengangkut udara terhadap pelaksanaan ganti rugi atas keterlambatan maskapai dengan mengambil judul:

PERTANGGUNG JAWABAN PENGANGKUTAN UDARA TERHADAP PELAKSANAAN GANTI RUGI ATAS KETERLAMBATAN ANGKUTAN UDARA DALAM HUKUM INTERNASIONAL (STUDI KASUS PESWAT UDARA AIRASIA XT-8297 KUALA LUMPUR-MALAYSIA TAHUN 2016).

1.2 IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah ditulis oleh penulis diatas, penulis memberikan identifikasi masalah yang akan dijadikan bahan penelitian sebagai berikut:

1. Adanya keterlambatan jadwal maskapai penerbangan pesawat udara AirAsia XT-8297.
2. Ketentuan tentang mengenai keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat menurut Hukum Internasional.
3. Bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang atas keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat.

4. Pentingnya pertanggung jawaban hukum atas keterlambatan maskapai penerbangan terhadap penumpang

1.3 PEMBATASAN MASALAH

Karya tulis yang bersifat ilmiah perlu ditegaskan mengenai materi yang diatur di dalamnya. Hal ini sangat diperlukan untuk menghindari agar isi atau materi yang terkandung di dalamnya tidak menyimpang dari pokok permasalahan yang telah dirumuskan sehingga dengan demikian dapat diuraikan secara sistematis.

Untuk menghindari pembahasan menyimpang dari pokok permasalahan. Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dikemukakan diatas, adapun masalah yang akan dibahas yaitu, bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang atas keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat.

1.4 RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana bentuk pertanggung jawaban pengangkut udara apabila terjadi keterlambatan penerbangan dalam hukum internasional?
2. Apa upaya hukum yang dapat dilakukan bagi penumpang yang mengalami keterlambatan angkutan apabila maskapai yang bersangkutan tidak memberikan ganti kerugian?

1.5 TUJUAN PENELITIAN

Penelitian mengenai pertanggungjawaban pengangkut terhadap pelaksanaan ganti rugi atas keterlambatan angkutan udara dalam hukum internasional (studi kasus pesawat udara AirAsia XT 8297 kuala lumpur-malasyia tahun 2015).

1.5.1 Tujuan Umum

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menambah wahana pengetahuan dalam bidang ilmu hukum terkait dengan pertanggungjawaban pengangkut terhadap pelaksanaan ganti rugi atas keterlambatan angkutan udara dalam hukum internasional (studi kasus pesawat udara AirAsia XT 8297 kuala lumpur-malasyia tahun 2015). Hal ini penting karena, kapasitas penulisan selaku mahasiswa diharapkan kejujuran dalam menulis karya tulis ilmiah.

Tujuan umum yang lebih mendalam juga sebagai wawasan dan pengetahuan mengenai pertanggungjawaban pengangkut terhadap ganti rugi keterlambatan angkutan udara.

1.5.2 Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui dan mengkaji pertanggungjawaban pengangkut apabila terjadi keterlambatan penerbangan dalam hukum internasional
- b. Untuk mengetahui dan mengkaji upaya apa yang dapat dilakukan bagi penumpang yang mengalami keterlambatan angkutan apabila maskapai yang bersangkutan tidak memberikan ganti kerugian.

1.6 MANFAAT PENELITIAN

1.6.1 Manfaat Teoritis

- a. Sebagai sarana untuk menambah wawasan keilmuan dibidang hukum yakni khususnya mengetahui dan memahami pertanggung jawaban pengangkut terhadap pelaksanaan ganti rugi atas keterlambatan angkutan udara dalam hukum Internasional (studi kasus pesawat udara AirAsia XT 8297 kuala lumpur-malasyia tahun 2015);

- b. Menjadi bahan informasi ilmiah yang dapat digunakan sebagai bahan pedoman bagi para pihak atau penelitian lain yang ingin melakukan kajian dan penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan penelitian yang diteliti;
- c. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran atau solusi dalam bidang hukum perdata yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pengangkut terhadap pelaksanaan ganti rugi atas keterlambatan angkutan udara dalam hukum internasional (studi kasus pesawat udara AirAsia XT 8297 Kuala Lumpur- Malaysia tahun 2015).

1.6.2 Manfaat Praktis

- a. Bagi penulis
Menambah wawasan penulisan mengenai pertanggungjawaban pengangkut terhadap pelaksanaan ganti rugi atas keterlambatan angkutan udara dalam hukum internasional (studi kasus pesawat udara AirAsia XT 8297 Kuala Lumpur- Malaysia tahun 2015) untuk kedepannya dapat dijadikan sebagai pegangan dalam pembelajaran;
- b. Bagi Masyarakat
Untuk dijadikan bahan masukan serta acuan bagi praktisi hukum, akademis, dan masyarakat luas yang menghadapi permasalahan terkait pertanggungjawaban pengangkut terhadap pelaksanaan ganti rugi angkutan udara;
- c. Bagi Pemerintah
Memberikan kontribusi bagi pemerintah dalam bentuk sumbangan pemikiran di bidang pertanggungjawaban hukum.