

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pesawat udara<sup>1</sup> merupakan sarana perhubungan yang cepat dan efisien, sehingga pesawat udara adalah pilihan yang tepat dalam transportasi. Pesawat udara memiliki karakteristik antara lain mampu mencapai tempat tujuan batas suatu negara dalam waktu cepat, dan menggunakan teknologi tinggi.<sup>2</sup> transportasi menggunakan pesawat udara adalah sarana transportasi berupa jasa yang disediakan oleh perusahaan penerbangan yang kegiatan utamanya adalah jasa pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengirim barang/orang dari satu tempat ke tempat lainnya.<sup>3</sup> Serta di dukung oleh sarana prasarana yaitu bandar udara.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan cukup menjanjikan terhadap pertumbuhan pengangkutan udara di Indonesia. Undang-Undang tersebut secara komprehensif mengatur kedaulatan wilayah udara Indonesia, dan berbagai aturan baru guna menjamin keselamatan penerbangan di Indonesia.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan UU No. 1 Tahun 2009 Pasal 1 (3)

<sup>2</sup> Abidin A. Kurnia Ecla Julianto, 2015, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang dan Bagasi Kabin dalam Kecelakaan Pengangkutan Udara di Indonesia*, Skripsi, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Hal 1

<sup>3</sup> Fadia Fitriyanti dan Sentot Yulianugroho, *Hukum Perniagaan Internasional*, Lab Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Yogyakarta : 2007 hal 71.

<sup>4</sup> H.K Martono & Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, hal 188

Pengangkutan udara merupakan sebuah perjanjian, Pasal 1 angka 29 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain. Badan usaha angkutan udara niaga (perusahaan penerbangan) berkewajiban mengangkut orang dan/atau kargo dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan. badan usaha angkutan udara niaga (perusahaan penerbangan) wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati.<sup>5</sup> Perjanjian ini menimbulkan hak konsumen untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi dan/atau pengantian, apabila jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.<sup>6</sup>

Regulasi penerbangan telah mengatur berbagai hal mengenai penerbangan namun masih saja terjadi kerugian dalam penerbangan karena kelonggaran pengaturan penerbangan. Kepentingan bisnis bertemu dengan kepentingan pribadi berlatar kewenangan atas kuasa menjadi pemicu terjadinya kecurangan. terjadilah kompromi terhadap regulasi ditengah keterbatasan sistem transportasi udara di Indonesia yang mengakibatkan kerugian dalam pengangkutan udara.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

<sup>6</sup> Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, hal 51

Beberapa waktu lalu di salah satu landas-pacu yang diusahakan oleh operator bandar udara terjadi kerusakan fasilitas *runway light* sehingga sejumlah perusahaan penerbangan swasta nasional tidak dapat mendarat di bandar udara tersebut. Mereka terpaksa mengalihkan penerbangan ke bandar udara lain atau sejumlah penerbangan terpaksa kembali ke bandar udara keberangkatan (*return to base*) yang dalam dunia penerbangan disingkat RTB, Bahkan akibat kerusakan fasilitas *runway light* tersebut sejumlah penerbangan tertunda dan sejumlah penerbangan tidak dapat diberangkatkan karena kerusakan *runwaylight* dan bandar udara ditutup, sehingga seluruh penumpang terganggu dan terpaksa diangkut dan menginap di hotel atas biaya perusahaan penerbangan yang bersangkutan.<sup>8</sup>

Peristiwa Hukum *Return To Base* lainnya adalah pada tanggal 1 Februari 2017 dimana Pesawat Garuda Indonesia tujuan Jakarta – Yogyakarta tergelincir pada Rabu malam Akibat dari peristiwa tersebut Bandar udara Adisutjipto Yogyakarta masih belum bisa beroperasi dikarenakan Badan pesawat masih berada di sekitar landasan bandara, hal ini memaksa Dirjen Perhubungan Udara menerbitkan Notice to Airmen (NOTAM) untuk penutupan sementara bandar udara Adisutjipto NO B0740/17 dari pukul 20.06 sampai dengan 23.00, Akibat kejadian tersebut beberapa penerbangan mengalami keterlambatan (*delay*), alih pendaratan (*divert*) dan kembali ke bandara asal (*Return To Base*), hal ini menyebabkan beberapa perusahaan penerbangan mengalami kerugian yang signifikan karena harus menanggung

---

<sup>8</sup> Ibid.

kerugian yang diterima oleh penumpang Perusahaan Penerbangan tersebut. Akibat Peristiwa ini PT. Angkasa Pura I mengalihkan semua penerbangan dan pendaratan ke Bandara Adi Soemarmo Solo.<sup>9</sup>

Peristiwa *Return To Base* lainnya adalah pada bulan oktober 2009 lalu pada penerbangan Garuda Indonesia dari Jakarta menuju Semarang, pilot salah satu perusahaan penerbangan sudah mengumumkan kepada penumpang bahwa sekitar 10 menit lagi pesawat akan mendarat namun tiba-tiba ada pengumuman bahwa pesawat tidak diizinkan mendarat dan harus kembali lagi ke Jakarta, ternyata Bandar udara Ahmad Yani Semarang ditutup setelah jam 21.00 karena landas pacu (*runway*) sedang direnovasi.<sup>10</sup> Peristiwa ini sangat merugikan perusahaan penerbangan karena perjanjian layanan di bandar udara yang telah disepakati antara badan usaha bandar udara dan perusahaan penerbangan tidak dijalankan sebagaimana mestinya.

Sebenarnya operator bandar udara telah beberapa kali mengalami kerusakan yang dapat menimbulkan kerugian terhadap perusahaan penerbangan. Pada tanggal 28 september 1986 saat *shadow operation* sumber daya listrik di bandar udara Soekarno – Hatta meledak, sehingga semua penerbangan dari atau ke Soekarno-hatta terganggu.

Satu diantara kasus kesalahan pengoperasian bandar udara lainnya adalah beberapa waktu lalu saat komputer bandar udara Soekarno-Hatta *unserviceable* (u/s) yang sempat menghebohkan dunia penerbangan juga

---

<sup>9</sup> <http://m.metrotvnews.com/jateng/peristiwa/RkjQnwVb-ratusan-penumpang-terlantar-di-bandara-adisucipto>

<sup>10</sup> [perahukayu.wordpress.com/2010/03/22/akibat-return-to-base/](http://perahukayu.wordpress.com/2010/03/22/akibat-return-to-base/) di unduh tanggal 19 September 2016

menimbulkan banyak kerugian terhadap perusahaan 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 perusahaan penerbangan, namun demikian belum ada perusahaan penerbangan yang mengajukan gugatan kepada operator bandar udara.<sup>11</sup>

Menurut data yang dapat ditemukan, tingkat kecelakaan pesawat udara berada di bandar udara dan sekitarnya, terutama pada saat tinggal landas dan atau pada saat mendarat (*approach*), menurut data tingkat kecelakaan pada saat tinggal landas mencapai 13-19% dari total kecelakaan pesawat udara sedangkan pada saat mendarat sejak *approach* mencapai 81-87% dari total kecelakaan pesawat udara. Memang pada saat terbang jelajah (*crusing level*) dapat juga terjadi kecelakaan pesawat udara, tetapi jumlahnya kecil sekali sehingga prosentasenya dapat di abaikan.<sup>12</sup> belum lagi soal keterlambatan, rekapitulasi penyebab keterlambatan yang didata dari 12 maskapai menunjukkan masalah teknis sebagai penyebab dominan, rata-rata 30,61%. Disusul oleh faktor bandar udara sebesar 10,45% dan faktor lain sebesar 11,96 % Sedangkan akses ke bandar udara hanya menyumbang 4 %. Faktor lain adalah faktor handling, sistem, groundhandling, slot time, akses

---

<sup>11</sup> H. K. Martono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 301

<sup>12</sup> H.K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Jakarta: Mandar Maju, hal 119

ke bandar udara, air traffic control (ATC), cuaca, Return to Base (RTB), dan jam operasi. Berdasarkan data dikemukakan bahwa banyak faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan penerbangan antara lain faktor teknis yang menyangkut kerusakan pesawat, kemudian faktor pengelola bandar udara.<sup>13</sup>

*Return To Base* merupakan peristiwa hukum yang tidak dapat diketahui sebelumnya oleh perusahaan penerbangan yang bertanggung jawab terhadap penumpang untuk mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang karena tidak dapat mendarat di bandar udara karena kelalaian dari badan usaha bandar udara sebagai operator bandar udara. Akibat hukum dari *Return To Base* dalam pengangkutan udara antara lain :

- a. Kerugian materiil berupa uang atau hak-hak lainnya.
- b. Pertanggungjawaban Perusahaan penerbangan terhadap Penumpang
- c. Terganggunya rute penerbangan angkutan udara lainnya.

Bandar udara dan perusahaan penerbangan mempunyai suatu perjanjian untuk perusahaan penerbangan dapat beroperasi dan mendapatkan pelayanan kebandarudaraan dan pelayanan terkait bandar udara, berkaitan dengan pelayanan tersebut perusahaan penerbangan membayar biaya tarif jasa atas pelayanan kepada badan usaha bandar udara, besaran biaya atas pelayanan tersebut diatur didalam perjanjian antara badan usaha bandar udara dan perusahaan penerbangan.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Dit Angud Ditjen Hubud Dephub, 27 Februari 2008, Di unduh 10 september 2016

<sup>14</sup> Pasal 245 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Maka badan usaha bandar sebagai pengelola bandar udara yang mengoperasikan tempat pesawat udara lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antromoda transportasi seharusnya memiliki standar fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan yang memadai. Pemerintah Indonesia perlu menerapkan secara sistematis penyelenggaraan kegiatan kebandarudaraan yang memadai dan menjamin keselamatan penyelenggaraan penerbangan sehingga tidak menimbulkan resiko kerugian. perusahaan penerbangan juga perlu untuk mengetahui secara jelas bagaimana upaya hukum yang dapat Perusahaan tempuh jika badan usaha bandar udara tidak melaksanakan kewajibannya mengganti kerugian atas peristiwa (*Return To Base*) RTB yang mengharuskan pesawat kembali ke bandar udara keberangkatan karena tidak dapat mendarat di bandar udara kedatangan karena kelalaian dari badan usaha bandar udara selaku (operator bandar udara).

## **B. Rumusan Masalah**

Sehubungan dengan hal tersebut, maka permasalahan yang menjadi fokus kajian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah tanggung jawab Badan usaha bandar udara terhadap perusahaan penerbangan akibat adanya *Return To Base* di Indonesia?
2. Bagaimanakah upaya hukum perusahaan penerbangan untuk mendapatkan ganti rugi jika terjadi kerugian terkait *Return To Base* di Indonesia?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan Penelitian ini secara obyektif adalah untuk menjawab rumusan masalah yaitu:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab badan usaha bandar udara terhadap perusahaan penerbangan terkait kerugian dalam *Return To Base* di Indonesia
2. Untuk mengetahui upaya hukum perusahaan penerbangan untuk mendapatkan ganti rugi jika terjadi kerugian terkait *Return To Base* di Indonesia

### **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat dan kontribusi yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian ini adalah untuk mengembangkan ilmu pengetahuan hukum bisnis, khususnya hukum pengangkutan udara, tentang tanggung jawab badan usaha bandar udara terhadap perusahaan penerbangan terkait dalam *Return To Base* di Indonesia

2. Manfaat Praktis

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

- a. Badan usaha bandar udara selaku penyedia fasilitas lalulintas pesawat udara
- b. Perusahaan penerbangan selaku pengguna jasa bandar udara
- c. Pemerintah selaku regulator