

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini memaparkan kesimpulan dan saran. Bagian kesimpulan akan merangkum hal-hal yang telah penulis paparkan dalam bab-bab sebelumnya. Bagian saran akan memaparkan hal-hal yang perlu diperhatikan oleh pemangku kepentingan dalam pengangkutan udara mengenai tanggung jawab badan usaha bandar udara terhadap perusahaan penerbangan akibat adanya *return to base* di Indonesia.

A. KESIMPULAN

1. Peristiwa *return to base* yang memaksa maskapai penerbangan untuk kembali mendarat ke bandar udara keberangkatan karena kesalahan pengoperasian bandar udara yang berdampak pada kerugian perusahaan penerbangan menjadi tanggung jawab badan usaha bandar udara selaku operator bandar udara. hal ini diatur guna mendukung tumbuhnya transportasi udara sehingga mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat banyak dan sekaligus mendapatkan kepastian atas jasa yang diperoleh tanpa merugikan pengguna jasa. Prinsip tanggung jawab hukum yang digunakan dalam tanggung jawab badan usaha bandar udara terhadap perusahaan penerbangan akibat adanya *return to base* di Indonesia adalah tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (*Presumption Of Liability*) badan usaha bandar udara dianggap bersalah atas peristiwa *Return to Base* yang diakibatkan ketidaksesuaian *Performance* layanan bandar udara yang sebelumnya telah

diperjanjikan, kecuali badan usaha bandar udara dapat membuktikan bahwasannya peristiwa *Return To base* tersebut terjadi bukan karena kesalahan pengoperasian bandar udara.

2. Berdasarkan KUHPerdara operator bandar udara juga bertanggung jawab (*liable*) terhadap orang atau badan hukum, termasuk perusahaan penerbangan. Menurut pasal 1244 KUH Perdata badan usaha bandar udara selaku operator bandar udara sebagai debitur harus dihukum untuk mengganti biaya dan kerugian yang diterima oleh perusahaan penerbangan akibat adanya *Return To Base*. 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 perusahaan penerbangan dapat mengajukan upaya hukum dengan gugatan ke pengadilan negeri wilayah indonesia dengan menggunakan hukum indonesia atau dengan cara mengadakan musyawarah (negosiasi) di luar pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian yang dimaksud.

B. SARAN

Pertama, dalam Undang-Undang Penerbangan di Indonesia berikutnya sebaiknya diatur secara jelas dan tegas hubungan hukum antara badan usaha bandar udara dan perusahaan penerbangan dalam pengangkutan udara sehingga dapat menghindari penafsiran ganda terhadap hubungan hukum tersebut apakah perusahaan penerbangan termasuk konsumen bandar udara atau hanya pengguna jasa bandar udara melalui ikatan kerja.

Kedua, dalam Undang-Undang Penerbangan di Indonesia berikutnya sebaiknya diatur secara jelas dan tegas mengenai *return to base* dalam pengangkutan udara baik itu bentuk ganti kerugian dan penyelesaian ganti kerugian bagi pihak yang menanggung kerugian akibat adanya *return to base* pesawat udara.

Ketiga, 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 badan usaha bandar udara dan bagian mana yang menjadi tanggung jawab perusahaan penerbangan jika terjadi *return to base* pesawat udara.