



UTAMA

JUDICIAL

GALAU KONSTITUSI MAHKAMAH KONSTITUSI DALAM MENJALANKAN TUGAS DAN KEWENANGANNYA

Sulistiyowati

PEMBUBARAN PERSEROAN DAN PEMBATALAN AKTA PENDIRIAN PERSEROAN BERDASARKAN KEPUTUSAN RUPS

Titik Setyaningrum dan Sufiarina

TANGGUNGJAWAB SOSIAL PERUSAHAAN ATAU CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY (CSR) SEBAGAI SALAH SATU UPAYA MEMBANTU JALANNYA KEADILAN SOSIAL BAGI MASYARAKAT

Tihadanah

PERLINDUNGAN HAK KEKAYAAN INTELEKTUAL TERHADAP DESAIN WEBSITE

Erna Amalia

PERBANDINGAN FILSAFAT ILMU MODERN DAN FILSAFAT ILMU ISLAMI

Nursyamsuddin

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DI INDONESIA

Sri Menda Sinulingga

ALAMAT REDAKSI :

LPPM Universitas Tama Jagakarsa

Jl. Letjen T.B. Simatupang No. 152, Tanjung Barat, Jakarta Selatan 12530

Telp. (021) 7890965 – 66

Fax. (021) 7890965, Email : info@jagakarsa.ac.id

Website : <http://jagakarsa.ac.id>

Volume XII, Nomor 1, September 2016

ISSN : 1858-4551



JUDICIAL

Pelindung:

Rektor Universitas Tama Jagakarsa (UTAMA)

Penanggung jawab:

Dekan Fakultas Hukum

DEWAN REDAKSI

Ketua Dewan Redaksi:

Ketua LPPM UTAMA

Wakil Ketua Dewan Redaksi:

Wakil Ketua LPPM UTAMA

Anggota Dewan Redaksi:

Prof. Dr. Abdussalam. SH, MH (UTAMA)

Dr. Surahman, SH, MH, MM (UTAMA)

Dr. Sufiarina SH., MH.

Redaksi Pelaksana:

Dr. Dra. Istiyani, MM

Dr. Maspul Aini Kambry, M.Sc.

H. Hamidullah Mahmud, Lc, MA

Penerbit:

Universitas Tama Jagakarsa (UTAMA)

Alamat Redaksi:

LPPM Universitas Tama Jagakarsa

Jl.Letjen T.B. Simatupang No. 152, Tanjung Barat, Jakarta Selatan 12530

Telp.(021) 7890965-66

Fx.(021) 7890966, Email : info@jagakarsa.ac.id

Website : <http://www.jagakarsa.ac.id>



DAFTAR ISI

GALAU KONSTITUSI MAHKAMAH KONSTITUSI DALAM MENJALANKAN TUGAS DAN KEWENANGANNYA

Sulistiyowati 1 - 14

PEMBUBARAN PERSEROAN DAN PEMBATALAN AKTA PENDIRIAN PERSEROAN BERDASARKAN KEPUTUSAN RUPS

Titik Setyaningrum dan Sufiarina.....15 - 28

TANGGUNGJAWAB SOSIAL PERUSAHAAN ATAU CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY (CSR) SEBAGAI SALAH SATU UPAYA MEMBANTU JALANNYA KEADILAN SOSIAL BAGI MASYARAKAT

Tihadanah..... 29 - 40

PERLINDUNGAN HAK KEKAYAAN INTELEKTUAL TERHADAP DESAIN WEBSITE

Erna Amalia..... 41 - 50

PERBANDINGAN FILSAFAT ILMU MODERN DAN FILSAFAT ILMU ISLAMI

Nursyamsuddin..... 51 - 62

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DI INDONESIA

Sri Menda Sinulingga..... 63 -70

Alamat Redaksi:

LPPM Universitas Tama Jagakarsa

J1.Letjen T.B. Simatupang No. 152, Tanjung Barat, Jakarta Selatan 12530

Telp.(021) 7890965-66

Fx.(021) 7890966, Email : info@jagakarsa.acid

Website : <http://www.jagakarsa.ac.id>

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG
ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL
DI INDONESIA**

Sri Menda Sinulingga
Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Tama Jagakarsa

Abstract

There are still many flight delays today is mainly due to the absence of sanctions relating to transport passengers, the problem is (1) How do the responsibilities of the transport in the event of delay; (2) How is the effectiveness of Regulation of the Minister of Transport in order to protect users of aviation services. The purpose and benefits of this research are (1) To determine the reasons for the carrier to be responsible in case of delays; (2) Determine the extent to which the effectiveness of the Regulation of the Minister of Transportation No. PM 89 Year 2015 provide compensation or redress so that users of aviation services protected rights. Through the Minister of Transportation No. 89 PM 2015 the government expected more firm in applying sanctions and supervision for all airlines scheduled flights in Indonesia. It is also based on activities that are international flights.

Keywords: responsibility, carrier, flight delays

A. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan letak geografis antar pulau satu dan lainnya berjauhan, dimana laut menjadi penghubung antar dua pulau. Untuk terjalannya hubungan antar daerah yang luas tersebut, Indonesia membutuhkan sarana transportasi baik darat, laut, dan udara. Kondisi ini mendorong dan mengharuskan negara menggunakan alat pengangkut untuk kepentingan bangsa Indonesia. Peranan dan fungsi transportasi udara merupakan sarana penting bagi pengembangan industri pariwisata dan perekonomian di Indonesia. Dalam industri penerbangan, penumpang merupakan salah satu aset penting bagi maskapai penerbangan untuk mencapai keuntungan, oleh karenanya penumpang yang

menggunakan jasa penerbangan perlu dilindungi haknya. Terlaksananya penerbangan pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal di Indonesia karena adanya perjanjian antara pihak pengangkut dan penumpang yaitu Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan (UUP). Apabila penumpang yang menggunakan jasa penerbangan berakibat terjadinya pelanggaran hak hak penumpang yang menimbulkan kerugian maka pengangkut bertanggung jawab seperti yang tertera dalam Undang Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Tanggung jawab pengangkut dimulai sebelum masa penerbangan (*pre flight service*), dan setelah penerbangan (*post-flight service*), dan setelah penerbangan, pindah pesawat (*transfer*). Transportasi

udara niaga berjadwal merupakan salah satu transportasi yang melayani angkutan penumpang sampai keseluruhan wilayah yang tidak bisa dijangkau oleh moda transportasi lain. Oleh karena itu dalam pengoperasiannya keselamatan, kenyamanan, dan keamanan menjadi hak penumpang. Sejalan dengan hal itu, khususnya angkutan udara niaga berjadwal di Indonesia diharapkan dapat menjalankan penerbangan dengan penuh tanggung jawab, aman, nyaman, dan selamat. Di Indonesia banyak contoh kasus yang sering terjadi keterlambatan (*delay*) yang sering dijumpai pada penerbangan angkutan niaga berjadwal. Dalam beberapa kasus seperti pada tanggal 10 Desember 2012, Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GA-223 jurusan Solo-Jakarta mengalami keterlambatan hingga 5 jam. Pada tanggal 5 Juli 2012 Lion Air dengan No Penerbangan JT-230 jurusan Padang-Medan yang mengalami keterlambatan 3 jam. Garuda Citilink, pada tanggal 26 juni 2014, dengan nomor penerbangan GA-018 jurusan Surabaya-Jakarta mengalami keterlambatan 3 jam.² Pada tanggal 5 Juli 2015 Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GA 830 Singapura - Jakarta mengalami keterlambatan 6 jam. Dari beberapa contoh kasus tersebut, menunjukkan bahwa penumpang pengguna jasa penerbangan semakin mengerti untuk menuntut haknya sehingga apabila terjadi keterlambatan di luar batas kewajiban. Dengan demikian, jika penumpang pengangkutan dirugikan oleh maskapai penerbangan, maka ia dapat menuntut haknya untuk memperoleh ganti rugi, yang menjadi persoalan kerugian konsumen tersebut belum sepenuhnya mendapat perlindungan hukum. Hubungan hukum antara penumpang

dengan pengangkut yang dilakukan melalui perjanjian masuk dalam bidang hukum perdata (*privat*), sehingga pada hakekatnya dengan pengangkut(perusahaan penerbangan) bersifat individu dengan individu.

Pemerintah seharusnya tidak terlibat, sesuai dengan asas kebebasan berkontrak yang dianut dalam hukum privat, maka seharusnya pemerintah tidak boleh turut campur tangan terhadap hubungan antara penumpang dan pengangkut yang telah bersepakat. Akan tetapi pada perkembangannya, pengangkut seringkali menyalah gunakan kebebasan berkontrak yang akhirnya menimbulkan kerugian kepada penumpang atau pengguna jasa penerbangan. Kewajiban pengangkut adalah sebagai konsekuensi kewajiban kontraktual (*strict contractual duty*) yaitu mengangkut penumpang dan mengirim barang sampai di tempat tujuan dengan selamat. Namun pada saat sekarang, perusahaan penerbangan pada umumnya merupakan perusahaan besar dengan modal berjumlah multi-milyar rupiah dan didukung dengan sistem asuransi resiko kepada berbagai pihak, sehingga posisi ekonomi perusahaan penerbangan jauh lebih kuat dibanding posisi pengguna jasa angkutan penerbangan individual. Dunia penerbangan merupakan salah satu bidang yang memakai alat moderen yang canggih sehingga tingkat keselamatan penerbangan sudah jauh lebih baik dibanding pada waktu Ordonansi dibuat (Konvensi Warsawa 1939). Oleh karena itu sudah sewajarnya apabila ordonansi tersebut perlu pembaharuan sesuai perkembangan zaman. Usaha memperkecil tingkat keterlambatan sebagai upaya peningkatan pelayanan kepada penumpang juga didukung dengan

upaya yuridis yang tertera dalam Undang Undang Penerbangan No.1 Tahun 2009 yang mengatur berbagai pasal yang menjadi kewajiban pengangkut untuk memberikan pelayanan dan pertanggung jawaban serta kerugian yang diderita penumpang dalam hal keterlambatan. Demikian pula halnya dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal di Indonesia, terdapat berbagai Pasal yang mengatur tentang keterlambatan dan ganti kerugian bagi penumpang jasa penerbangan/ Peraturan PM 89 Tahun 2015 ini menggantikan Peraturan Menteri Perhubungan PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Dengan adanya Konvensi Internasional, Undang Undang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan, diharapkan kerugian pada penumpang pesawat udara atas keterlambatan penerbangan, mendapat perhatian lebih baik dari pihak yang bertanggung jawab. Tetapi dengan banyaknya contoh kasus keterlambatan penerbangan yang terjadi akhir akhir ini artinya penumpang belum dilindungi secara benar. Sampai saat ini perusahaan penerbangan belum dapat mempertanggung jawabkan terhadap kerugian penumpang atas keterlambatan jadwal keberangkatan, sehingga penumpang merasa dirugikan atas keterlambatan yang dialami. Penumpang pesawat udara berhak mendapatkan perlindungan hukum atas kerugian yang disebabkan keterlambatan, karena tanggung jawab pengangkut sudah diatur secara khusus dalam peraturan Undang Undang Penerbangan dan Peraturan Menteri

Perhubungan. Dengan demikian, jika penumpang pengangkutan udara dirugikan oleh maskapai penerbangan, maka ia dapat menuntut haknya untuk memperoleh ganti rugi. Persoalannya apakah aturan tersebut sudah dijalankan dengan benar, dan apakah sudah memberikan kepastian hukum jika penumpang pengangkutan udara dirugikan oleh maskapai penerbangan. Mandat yang diamanatkan oleh Undang Undang kepada para penyelenggara negara adalah melindungi hak-hak warganya yaitu antara lain hak dijamin keselamatannya selama menggunakan jasa penerbangan termasuk hak untuk mendapat ganti rugi. Hal ini perlu mendapatkan perhatian karena tentunya perusahaan penerbangan memerlukan kepastian hukum atas tanggung jawab hukum dalam menjalankan usaha pelayanan jasa penerbangan.

B. Pembahasan

1. Bentuk Tanggung Jawab Pengangkut dalam Keterlambatan

Pada dasarnya Penerapan PM No.89 Tahun 2015 diharapkan dapat mengatasi persoalan keterlambatan atau *delay* penerbangan yang merugikan pengguna jasa angkutan udara yang selama ini sudah sangat sering terjadi. Namun kenyataannya, pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan ini belum dilaksanakan dengan benar oleh pihak maskapai penerbangan. Ini terbukti banyaknya kasus kasus keterlambatan yang disebabkan oleh faktor non teknis. Pihak maskapai dianggap menyepelekan soal pemberian ganti rugi (kompensasi) yang telah diatur di dalam Peraturan menteri Perhubungan ini, sehingga timbul pemikiran apabila maskapai sudah memberikan kompensasi, itu hanyalah mengugurkan tanggung jawab belaka.

a) Definisi Penerbangan

1. Keterlambatan Penerbangan (*delay*) berdasarkan Undang Undang Penerbangan adalah terjadinya perbedaan waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.
2. Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, pos, dan kargo untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara lainnya atau
3. Keselamatan Penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.

b). Dasar Hukum Penerbangan dan Konsep Tanggung Jawab Pengangkutan Udara

Penyelenggaraan penerbangan membutuhkan keselamatan dan keamanan untuk para penumpang, penerbangan merupakan perihal menjaga keselamatan. Prosedur dari angkutan udara memang lebih rumit daripada angkutan transportasi lainnya karena guna mengupayakan keselamatan penumpang. Regulasi yang mengatur Hukum Udara dari perspektif Hukum Internasional, yaitu:

1. Konvensi Chicago 1944
2. Konvensi Warsawa 1929
3. Konvensi Montreal 1999

Menurut K. Martono, pakar hukum udara konsep tanggung jawab hukum yang meliputi:

1. Dasar kesalahan (*based on fault liability*)

2. tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*)
3. Tanggung jawab tanpa bersalah (*liability without fault*)
4. Semua merupakan ajaran hukum (*doctrine*)

Menurut konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) perusahaan penerbangan dianggap bersalah (*presume*), sehingga perusahaan otomatis membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan pengirim barang. Dikarenakan dalam konvensi Warsawa tahun 1929 tidak dikenal konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan dimana penumpang dapat membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan. Sedangkan dalam tanggung jawab ini, perusahaan penerbangan wajib membuktikan bahwa perusahaan tidak melakukan kesalahan. Dikenal dengan sistem “pembuktian terbalik” yang digunakan pula dalam tindak pidana korupsi dan pencucian uang di Indonesia.

Berdasarkan pasal 17 Konvensi Warsawa 1929, bentuk bentuk kerugian yang dapat ditimbulkan oleh suatu kecelakaan pesawat udara dan dapat diberikan santunan adalah:

1. kerugian yang diderita dalam hal penumpang meninggal dunia
2. kerugian yang diderita dalam hal penumpang luka luka
3. kerugian material dan kerugian immaterial

c) Ketentuan Ganti rugi bagi Penumpang Jika Penerbangan Terlambat (*Delay*)

Kompensasi yang wajib di berikan Badan Usaha angkutan Udara akibat keterlambatan penerbangan beragam

tergantung dari lamanya keterlambatan yang terjadi. Ada hanya diberikan minuman ringan, makanan dan minuman, hingga dialihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket. Jenis jenis keterlambatan kemudian diperjelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 yaitu tentang penanganan keterlambatan Penerbangan (*delay management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia. Menurut pasal 2, PERMENHUB 89/2015, keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan niaga berjadwal terdiri dari:

1. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
2. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*)
3. Pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan (*flight delayed*) Badan Usaha Angkutan Udara wajib memberikan kompensasi dan ganti rugi kepada penumpangnya. Keterlambatan penerbangan dikelompokkan menjadi 6 (enam) kategori keterlambatan, yaitu:

- a) Kategori 1, keterlambatan 30 menit sd 60 menit
- b) Kategori 2, keterlambatan 61 menit s/d 120 menit
- c) Kategori 3, keterlambatan 121 menit sd 180 menit
- d) Kategori 4, keterlambatan 181 menit s/d 240 menit
- e) Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit, dan
- f) kategori 6, pembatalan penerbangan.

Keterlambatan yang wajib diberikan Badan Usaha Angkutan Udara

akibat keterlambatan penerbangan berupa:

1. Keterlambatan kategori 1, kompensasi berupa minuman ringan
2. Keterlambatan kategori 2 kompensasi berupa minuman dan makanan ringan,
3. Keterlambatan kategori 3, kompensasi berupa minuman dan makanan berat
4. Keterlambatan kategori 4, kompensasi berupa minuman dan makanan berat dan ringan
5. Keterlambatan kategori 5, kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp.300.000,-
6. Keterlambatan kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*)
7. Keterlambatan kategori 2 sampai dengan 5, penumpang dapat dialihkan ke penerbangan berikutnya atau menembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*)

Badan Usaha Angkutan Udara dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan karena faktor teknis operasional (faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan), faktor cuaca, dan faktor lain lain yang disebabkan di luar faktor manajemen airlines, kerusakan dan atau demonstrasi di wilayah bandar udara.

C. Efektifitas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 89 Tahun 2015

Dalam Melindungi Pengguna Jasa Penerbangan

Penerapan PM 89 Tahun 2015 diharapkan dapat mengatasi persoalan

keterlambatan atau delay penerbangan yang merugikan pengguna jasa angkutan/konsumen transportasi udara yang selama ini sering terjadi. Keterlambatan penerbangan ini bisa disebabkan bebrapa faktor, salah satunya adalah pesawat mengalami keterlambatan landing karena landasan/traffic di bandara padat. Namun dalam hal ini masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan udara harus tetap dilindungi. Namun dalam kenyataan, pelaksanaan Peraturan Menetri Perhubungan ini belum sepenuhnya dijalankan dengan baik oleh pihak maskapai penerbangan. Ini terbukti masih banyak kasus keterlambatan yang masih terjadi seperti yang sudah dipaparkan diatas.

Kendala yang ditemui dalam pelaksanaan PM 89 Tahun 2015, adalah:

- a. Kurang maksimalnya sosialisasi PM 89 Tahun 2015 kepada seluruh maskapai penerbangan
- b. Kurang maksimalnya sosialisasi PM 89 Tahun 2015 terhadap penumpang angkutan udara dan masyarakat luas
- c. Kurang Maksimalnya pengawasan dari Sumber Daya Manusia (SDM) maskapai penerbangannya sendiri apabila terjadi delay di suatu bandar udara
- d. Sanksi dan aturan yang sudah ada belum diterapkan sepenuhnya apabila terjadi keterlambatan, jelas maskapai penerbangan tidak melaksanakan ketentuan ketentuan yang terdapat dalam PM No. 89 Tahun 2015

Dalam kenyataan sering terjadi peristiwa dimana pihak maskapai penerbangan tidak bersikap fair terhadap penumpang angkutan udara, contoh pertama (1) ; penumpang diwajibkan datang ke bandara dan check in di counter 2 jam sebelum keberangkatan,

dengan tujuan memudahkan maskapai dalam penyelenggaraan check-in. Tapi kenyataannya apabila jadwal keberangkatan pesawat ditunda keberangkatannya tidak ada pemberitahuan kepada penumpang tersebut sampai penumpang mengetahuinya setelah di bandara. Contoh kedua (2) ; Apabila terjadi delay penerbangan yang sudah memasuki kategori 3, diatas 120 menit (sesuai PM 89 Tahun 2015) yang seharusnya ganti kerugiannya berupa minuman dan makanan berat (heavy meal), tetapi yang didapatkan hanya minuman dan snacks saja.

Ini diperkuat dalam salah satu butir aturan Peraturan Menteri Perhubungan pasal (13) yang dianggap tidak berpihak kepada penumpang adalah dibebaskannya maskapai penerbangan dari tanggung jawab ganti rugi akibat keterlambatan jadwal penerbangan, jika penyebabnya adalah faktor teknis operasional (faktor yang disebabkan kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan) terjadinya kerusakan, demonstrasi di wilayah bandara, antrian pesawat saat take off dan landing, dianggap sangat memberatkan penumpang. Kelemahan ini dikarenakan kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan tidak melibatkan pemilik/CEO dari perusahaan dalam penyusunan peraturan. Dalam upaya mengatasi kendala kendala yang ada dalam pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan ini, pihak regulator dalam hal ini Kementrian Perhubungan harus mengadakan sosialisasi yang serius kepada seluruh maskapai penerbangan niaga berjadwal yang ada di Indonesia. Namun sosialisasi tersebut tidak berhenti sampai pada saat itu saja, pemerintah mengupayakan untuk memberikan informasi lebih lanjut

melalui media elektronik, tabloid, papan pengumuman ruang tunggu bandara di seluruh Indonesia. Melaksanakan monitoring airport secara berkala NAC (*Notice of Airport capacity*)

Kendala yang terjadi selama dilapangan adalah banyak maskapai penerbangan yang tidak memenuhi jadwal penerbangannya sesuai slot time (rencana penerbangan) yang sudah diberikan oleh Kementerian Perhubungan, sehingga banyak maskapai merubah jadwal/rute berdasarkan persetujuan bandara saja tetapi tidak dilaporkan ke Kementerian Perhubungan. Kendala lain banyaknya maskapai penerbangan tidak memperketat pengawasan terhadap OTP (*On Time Performance*), dimana banyak maskapai penerbangan berebut penumpang pada jam jam padat dan sibuk sehingga banyak maskapai yang merubah jadwal keberangkatannya sendiri tanpa ada pengawasan yang berarti. Disisi lain, maskapai penerbangan mengungkapkan bahwa keterlambatan penerbangan dapat terjadi dengan berbagai alasan, diantaranya:

1. Faktor mesin
2. Keterlambatan penanganan tiketing
3. Keterlambatan para awak kabin
4. Cuaca buruk
5. Padatnya lalulintas udara

Namun yang sering terjadi adalah pihak maskapai penerbangan tidak memberikan informasi yang jelas terhadap keterlambatan yang akhirnya tidak jarang penumpang mengeluh karena tidak adanya kepastian keberangkatan dan pemberian kompensasi yang sesuai dengan aturan undang undang

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan kepada penumpang

udara apabila melakukan kesalahan, dalam hal ini merupakan bentuk tanggung jawab atas dasar praduga bersalah adalah (*presumption of liability*) yang harus ditaati oleh seluruh maskapai penerbangan niaga berjadwal di Indonesia Hal ini di temukan dalam pasal

2. Peraturan PM 89 Tahun 2015 belum efektif dengan baik dalam memberikan perlindungan terhadap penumpang pesawat udara niaga berjadwal di Indonesia, karena dalam praktiknya maskapai masih belum menerapkan aturan PM 89 tersebut, Hal ini karena masih lemahnya pengawasan dan tidak maksimal dalam pemberian sanksi oleh pemerintah kepada maskapai penerbangan.

B. Saran

1. Kepada Kementerian Perhubungan Republik Indonesia c.q Direktorat Jenderal Perhubungan Udara perlu dilakukan evaluasi mengenai Peraturan Menteri Perhubungan PM 89 khususnya Pasal yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut dan ganti rugi hal keterlambatan dan pembatalan dan penundaan penerbangan.dalam hal cuaca buruk, rusaknya sistem pesawat, karena hal ini dapat disebabkan oleh kesalahan dan kelalaian manusianya (human error)
2. Setiap penerbangan harus memiliki standar keselamatan tidak mendahulukan hal hal yang bersifat keuntungan dan selalu mendahulukan keselamatan, pengawasan dan pemberian sanksi kepada seluruh maskapai penerbangan di lapangan lebih diperketat. Perlu dilakukan evaluasi pengawasan berkaitan dalam hal keterlambatan. Seluruh maskapai

penerbangan juga dituntut harus menemukan sistem penyelesaian ganti rugi yang cepat, efisien dan efektif.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmadi Miru, Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan konsumen*, Jakarta, 2011, Raja Grafindo Persada
Agus Pramono , *Dasar Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Bogor,2011 Ghalia Indonesia
E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*

Bandung:1998, Remadja Karya
K. Martono *Hukum Penerbangan*, Bandung 2009, Mandar Maju
.....*Hukum Angkutan Udara*, Jakarta, 2011 Rajawali Press
Yaddy Supriyadi. *Keselamatan Penerbangan*, Jakarta 2014
Fordik BPSDMP
Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara*, Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972