

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Angkutan udara merupakan salah satu sarana penunjang dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Dengan adanya angkutan udara dapat membantu perjalanan antar daerah, pulau, maupun antar negara. Definisi pengangkutan udara itu sendiri adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan.<sup>1</sup> Peranan utama dari pengangkutan udara adalah melayani kebutuhan perhubungan nasional dan internasional dan menyediakan fasilitas transit penumpang untuk tempat tujuan tertentu.<sup>2</sup> Dalam pengangkutan udara, untuk terjadinya pengangkutan udara dengan pesawat udara niaga perlu adanya perjanjian pengangkutan lebih dahulu yang dibuktikan dengan tiket penumpang dan tiket bagasi.<sup>3</sup>

Waktu keberangkatan sering ditunda<sup>4</sup> bahkan pembatalan tanpa alasan yang logis<sup>5</sup> dan tanpa pemberitahuan sebelumnya yang menjadi permasalahan untuk saat ini. Ini menunjukkan kurang siapnya pengangkut udara dalam penyediaan pesawat udara. Tidak disiplin waktu ini amat membosankan dan

---

<sup>1</sup> Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, Hlm. 263.

<sup>2</sup> *Ibid.*, Hlm. 265.

<sup>3</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra aditya Bakti, Bandung, 1998, Hlm. 26.

<sup>4</sup> <http://bisnis.liputan6.com>, *Kasus Delay Lion Air Masalah Besar Dunia Penerbangan*, diakses pada tanggal 13 Januari 2016.

<sup>5</sup> <http://news.detik.com>, *Gagal Terbang Penumpang Ini Ancam Gugat Lion Air Ke Pengadilan*, diakses pada tanggal 13 Januari 2016.

merugikan penumpang karena tidak dapat tiba ditempat tujuan sesuai dengan waktu yang diharapkan. Padahal angkutan udara merupakan sektor vital dalam bidang transportasi.<sup>6</sup> Dalam pengaturannya kewajiban pengangkut adalah memberikan tanggung jawab penuh pada penumpang, salah satunya menjamin pengangkutan tepat pada waktunya.<sup>7</sup> Semua telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan peraturan pelaksanaannya Peraturan Menteri Perhubungan, Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara kecuali apabila mengalami *force majeure*. Terdapat pengecualian yaitu, perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab memberi ganti rugi atas keterlambatan penerbangan yang disebabkan oleh faktor cuaca seperti hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang dibawah standar minimal atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal.<sup>8</sup>

Memang benar keadaan *force majeure* adalah keadaan yang tidak disangka dan tak bisa dihindarkan sehingga memberikan kerugian bahkan mendapat resiko bagi penumpang angkutan udara terlebih penumpang yang perjalanannya lebih dari satu destinasi atau melakukan transit di suatu daerah. Bukan hanya itu, kerugian yang lainnya adalah maskapai penerbangan dapat membatalkan perjalanan dan atau melakukan pemindahan jadwal yang tentunya sebagai alasan keselamatan penumpang. Penumpang yang melakukan transit tidak menutup kemungkinan dapat diberikan pengalihan

---

<sup>6</sup>*Ibid.*, Hlm. 159.

<sup>7</sup>Zainal Asikin, *Op. Cit.*, Hlm. 264.

<sup>8</sup>H. K. Martono, Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, Hlm. 211.

penerbangan esok hari (*reschedule*) dan tanpa ada ganti rugi apapun. Artinya, maskapai tidak memberikan tempat penginapan yang layak, konsumsi, dan akomodasi lainnya. Bagi penumpang yang baru pertama kali datang ke daerah transit menjadi kalang kabut dalam mencari tempat penginapan dikarenakan kurang memahami daerah transit tersebut. Pengaturan perlindungan penumpang pesawat udara diatur dalam Undang-Undang Penerbangan dan Peraturan Menteri, namun peraturan tersebut belum mengakomodir penumpang dengan baik yaitu kurang memberikan perlindungan terhadap penumpang yang mengalami pemindahan jadwal yang disebabkan *force majeure*.

Sedangkan, inti dalam perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang/pengirim<sup>9</sup> artinya hak dari satu pihak merupakan kewajiban pihak lain. Salah satu asas hukum umum yakni prinsip *bonafide* (iktikad baik atau *good faith*) yang artinya segala perjanjian harus dilaksanakan dengan iktikad baik.<sup>10</sup> Perlu adanya perubahan pemenuhan perlindungan terhadap hak-hak penumpang angkutan udara tanpa pengecualian. Sebab penumpang yang mengalami pemindahan jadwal akibat keadaan *force majeure* juga perlu mendapat aspek keselamatan, kenyamanan, keamanan, sesuai dengan aspek-aspek dalam unsur jasa perlindungan konsumen angkutan udara. Perlu perubahan peraturan yang terkait dan perlu meningkatkan kepedulian dan penyetaraan perlindungan penumpang itu sendiri. Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka penulis

---

<sup>9</sup><https://www.academia.edu>, *PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA DI INDONESIA*, diakses pada tanggal 06 Oktober 2015.

<sup>10</sup>H. K. Martono, Agus Pramono, *Hukum Udara...*, *Op. Cit.*, Hlm. 6.

tertarik untuk mengadakan penelitian dengan membuat penelitian yang berjudul : **Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Udara Atas Pemindahan Jadwal Dalam Hal *Force Majeure* (Studi Kasus Pada PT. Sriwijaya Airlines Cabang Kota Pangkalpinang).**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas,maka rumusan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana perlindungan hukum penumpang yang dirugikan akibat pemindahan jadwal penerbangan (*reschedule*) dalam hal *force majeure* oleh maskapai penerbangan di Indonesia?
2. Bagaimana upaya hukum yang dapat dilakukan oleh penumpang yang dirugikan akibat resiko pemindahan jadwal penerbangan (*reschedule*) dalam hal *force majeure* ?

## **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Dalam penelitian ini, yang menjadi tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui perlindungan hukum penumpang yang dirugikan akibat pemindahan jadwal penerbangan (*reschedule*) disebabkan oleh *force majeure* oleh maskapai penerbangan di Indonesia.
2. Untuk mengetahui upaya hukum yang dapat dilakukan oleh penumpang yang dirugikan akibat resiko oleh pemindahan jadwal penerbangan

(*reschedule*) dalam hal *force majeure* ditinjau dari peraturan perundang-undangan di Indonesia

Dalam penelitian ini dimaksudkan untuk memberikan beberapa manfaat antara lain :

1. Secara teoritis, penelitian ini berguna dalam sumbangan pemikiran pengembangan ilmu hukum khususnya mengenai kewajiban dan pemenuhan tanggung jawab angkutan udara terhadap penumpang yang dirugikan dikarenakan hal *force majeure*.
2. Secara praktisi, hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan udara, yakni :
  - a. Sumbangsih pemikiran untuk pemerintah selaku regulator dalam penyusunan kebijakan mengenai tanggungjawab angkutan udara terhadap penumpang dalam keadaan *force majeure*
  - b. Perusahaan angkutan udara dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam memperhatikan kepentingan keamanan, kenyamanan penumpang
  - c. Penumpang selaku konsumen yang memakai jasa transportasi udara dapat dijadikan pedoman dalam mempertahankan hak-hak sebagai konsumen
  - d. Penelitian ini dapat dijadikan bahan informasi awal dalam melakukan pengkajian yang lebih mendalam bagi akademisi, mahasiswa hukum lainnya

- e. Menambah wawasan keilmuan dan kajian mengenai permasalahan tanggung jawab angkutan udara di Indonesia bagi peneliti sendiri

## **D. Kerangka Teori**

### **1. Perlindungan Hukum**

Perlindungan hukum adalah pemberian pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum atau dengan kata lain perlindungan hukum adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun. **Satjipto Raharjo** mendefinisikan Perlindungan Hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum. Menurut **Philipus M. Hadjon** Perlindungan Hukum adalah sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi suatu hal dari hal lainnya. Berkaitan dengan konsumen, berarti hukum memberikan perlindungan terhadap hak-hak pelanggan dari sesuatu yang mengakibatkan tidak terpenuhinya hak-hak tersebut.<sup>11</sup> Perlindungan hukum merupakan suatu hal yang melindungi

---

<sup>11</sup><http://tesishukum.com>, *Pengertian Perlindungan Hukum Menurut Para Ahli*, diakses pada tanggal 11 Januari 2016.

subyek-subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Perlindungan hukum adalah penyempitan arti dari perlindungan, dalam hal ini hanya perlindungan oleh hukum saja. Perlindungan yang diberikan oleh hukum, terkait pula dengan adanya hak dan kewajiban, dalam hal ini yang dimiliki oleh manusia sebagai subyek hukum dalam interaksinya dengan sesama manusia serta lingkungannya. Sebagai subyek hukum manusia memiliki hak dan kewajiban untuk melakukan suatu tindakan hukum. Menurut **Muchsin**, perlindungan hukum merupakan suatu hal yang melindungi subyek-subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a. Perlindungan Hukum Preventif, perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini terdapat dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan-batasan dalam melakukan suatu kewajiban.
- b. Perlindungan Hukum Represif merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup><http://digilib.unila.ac.id>, Tinjauan Pustaka BAB 20II.pdf, diunduh pada tanggal 12 Januari 2016.

**Sudikno Mertokusumo** mengemukakan dalam fungsinya sebagai perlindungan kepentingan manusia hukum mempunyai tujuan. Hukum mempunyai sasaran yang hendak dicapai. Adapun tujuan pokok hukum adalah menciptakan ketertiban dan keseimbangan. Dengan tercapainya ketertiban dan keseimbangan didalam masyarakat diharapkan ketertiban manusia akan terlindungi. Dalam mencapai tujuannya itu hukum bertugas membagi hak dan kewajiban antar perorangan didalam masyarakat, membagi wewenang dan mengatur cara memecahkan masalah hukum serta memelihara kepastian hukum. Jadi, fungsi hukum itu sendiri adalah melindungi kepentingan manusia dan tujuannya adalah tertib, ketertiban dan keseimbangan.<sup>13</sup>

## **2. Angkutan Udara**

Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara (Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan). Dasar hukum pengangkutan udara diatur dalam beberapa peraturan yaitu :

- a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. Selain itu juga terdapat dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S.100 tahun 1939.

---

<sup>13</sup>Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Rajawali Press, Jakarta, Hlm. 269.



c. Sebagian besar aturan-aturan tersebut mengacu pada Konvensi Warsawa tahun 1929

Tanggung jawab perusahaan penerbangan diatur dalam Pasal 141 sampai dengan Pasal 184 dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Tanggung jawab perusahaan penerbangan tersebut terdiri atas tanggung jawab terhadap penumpang dan/atau pengirim barang dan terhadap pihak ketiga,<sup>14</sup> disamping itu juga mengatur keseragaman dokumen pengangkutan udara. Dokumen angkutan udara terdiri atas tiket penumpang udara, tanda bukti calon penumpang telah melapor untuk berangkat dan dipergunakan sebagai tanda masuk ke pesawat udara (*boarding pass*), tanda bukti pengambilan bagasi tercatat milik penumpang (*baggage identification/claim tag*); dan surat muatan udara (*airway bill*).<sup>15</sup>

Seperti yang disebutkan, pengangkut wajib menyerahkan tiket penumpang pesawat udara sebagai salah satu alat bukti adanya perjanjian antara penumpang dengan pengangkut, namun demikian tiket bukan satu-satunya alat bukti adanya perjanjian karena masih dapat dibuktikan dengan alat bukti yang lain misalnya tanda terima uang pembelian tiket penumpang pesawat udara. Berdasarkan perjanjian tersebut pengangkut berhak menerima pembayaran pengangkutan penumpang dari bandara keberangkatan sampai bandara tujuan, sebaliknya penumpang wajib

---

<sup>14</sup>Pasal 184 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>15</sup>Pasal 150 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

membayar biaya pengangkutan dan berhak menikmati jasa pengangkutan dari bandara keberangkatan sampai bandara tujuan dengan selamat,<sup>16</sup> karena itu dalam hal penumpang tidak selamat sampai di bandara tujuan, maka pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, karena pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki atau mata, cacat tetap termasuk cacat mental atau luka-luka yang diakibatkan yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara didalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.<sup>17</sup>

Secara teoritis sebagaimana telah dirumuskan dalam forum internasional yang menghasilkan konvensi-konvensi acuan pengangkutan udara dunia, dikenal adanya prinsip-prinsip sebagai berikut:

a. *Liability based on fault principle*

Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan, dalam hal ini penggugatlah yang harus membuktikan gugatannya.

b. *Rebuttable presumption of liability principle*

Tanggung jawab atas dasar praduga, berlaku asas pembuktian terbalik, dimana pihak yang tergugatlah yang harus membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah.

c. *Strict liability*

---

<sup>16</sup>H. K. Martono, Agus Pramono, *Op. Cit.*, Hlm. 194.

<sup>17</sup>*Ibid.*, Hlm. 194.

Prinsip tanggung jawab mutlak, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah.<sup>18</sup>

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hancur atau musnah atau hilang atau rusak sebagian atau seluruhnya sehingga tidak dapat digunakan yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada sejak barang diterima oleh pengangkut pada saat pelaporan (*check in*) sampai dengan barang tersebut diambil oleh penumpang di bandar udara tujuan. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penerima kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut.<sup>19</sup>

Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang dibawah standar minimal atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan dan teknis operasional<sup>20</sup> antara lain : (a) bandara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara; (b) lingkungan menuju

---

<sup>18</sup>Zainal Asikin, *Op. Cit.*, Hlm. 266.

<sup>19</sup>Pasal 145 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>20</sup>Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

bandara atau landasan pacu terganggu fungsinya misalnya retak, banjir atau kebakaran; (c) terjadinya antrean pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau lokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandara; atau (d) keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*),<sup>21</sup> sedangkan yang tidak termasuk teknis operasional antara lain : (a) keterlambatan pilot, co-pilot, dan awak kabin; (b) keterlambatan jasa bosa (*catering*); (c) keterlambatan penanganan didarat; (d) menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check-in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan (e) ketidaksiapan pesawat udara.

Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang sesuai jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara. Tanggung jawab pengangkut tersebut dapat memberikan ganti rugi kepada penumpang berupa: (a) mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau (b) memberikan konsumsi, akomodasi dan biaya pengangkutan apabila tidak ada penerbangan dengan pesawat udara lain milik pengangkut atau pengangkut lainnya ke tempat tujuan.<sup>22</sup>

### 3. Perjanjian Pengangkutan

Pengertian perjanjian menurut **Yahya Harahap** adalah Perjanjian mengandung pengertian atau suatu hubungan hukum kekayaan harta benda

---

<sup>21</sup>Pasal 13 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

<sup>22</sup>Pasal 11 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

antara dua orang atau lebih, yang memberi kekuatan hak atau sesuatu untuk memperoleh prestasi atau sekaligus kewajiban pada pihak lain untuk menunaikan kewajiban pada pihak lain untuk memperoleh suatu prestasi.<sup>23</sup> Dalam perjanjian pengangkutan terdapat hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan dengan baik. Hak dan kewajiban timbul karena adanya hubungan hukum diantara para pihak.<sup>24</sup>

Seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan. Lahirnya suatu tanggung jawab hukum berawal dari adanya perikatan yang melahirkan hak dan kewajiban.<sup>25</sup> Menurut ketentuan Pasal 1233 KUH Perdata hak dan kewajiban (perikatan) bersumber dari perjanjian dan undang-undang. Perikatan yang bersumber dari undang-undang terbagi lagi menjadi perbuatan menurut hukum dan perbuatan melawan hukum, sedangkan timbulnya perikatan yang lahir karena perjanjian membebankan kepada para pihak yang melakukan perjanjian untuk melaksanakan hak dan kewajiban atau yang dikenal dengan prestasi, apabila salah satu pihak tidak melaksanakan prestasi maka dapat dikatakan telah melakukan wanprestasi.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup><http://blajarhukumperdata.blogspot.co.id>, *Perjanjian Dalam Hukum Perdata*, diakses pada tanggal 12 Januari 2016.

<sup>24</sup>Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, *Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003, Hlm. 165.

<sup>25</sup>Lukman Santoso, *Hukum Perjanjian Kontrak*, Cakrawala, Jakarta, 2012, Hlm. 9.

<sup>26</sup>Munir Fuady, *Hukum Kontrak*, PT. Citra Adhya Bakti, Bandung, 2001, Hlm. 87.

Menurut **PNH Simanjuntak** wanprestasi adalah keadaan di mana seorang debitur (pihak yang berutang) tidak memenuhi atau melaksanakan prestasi sebagai mana mestinya sebagaimana telah ditetapkan dalam suatu perjanjian. Wanprestasi (lalai/alpa) dapat timbul karena kesengajaan atau kelalaian debitur sendiri itu sendiri dan karena factor adanya keadaan memaksa (*overmacht/force majeure*). Adapun yang menjadi kriteria seorang debitur dikatakan telah melakukan wanprestasi apabila:

- a. Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali;
- b. Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak sebagaimana mestinya;
- c. Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat waktunya; dan
- d. Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak diwajibkan dalam perjanjian.

Pada umumnya, wanprestasi baru terjadi jika debitur dinyatakan telah lalai memenuhi prestasi atau dengan kata lain wanprestasi ada kalau debitur tidak dapat membuktikan bahwa ia telah melakukan wanprestasi itu di luar kesalahannya atau karena keadaan memaksa. Wanprestasi yang dilakukan oleh debitur tentu saja menimbulkan kerugian kepada pihak kreditur.<sup>27</sup>

Prinsip yang juga tak boleh di kesampingkan adalah prinsip itikad baik dalam suatu perjanjian. Berdasarkan Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata menyatakan adanya prinsip itikad baik ketika dalam membuat suatu perjanjian dan dalam pelaksanaannya. Prinsip-prinsip dari wanprestasi di atas juga dapat saja terjadi dalam perjanjian pengangkutan udara. Dengan

---

<sup>27</sup>Ahmadi Miru dan Saka Pati, *Hukum Perikatan Penjelasan Makna Pasal 1233 samapai 1456 BW*, Rajawali Press, Juni, 2011, Hlm. 20.

demikian, pihak pengangkut wajib untuk mengganti kerugian yang dialami penumpang.<sup>28</sup>

#### 4. *Force Majeure*

Keadaan terpaksa; keadaan darurat; atau disebut pula *overmacht* atau *noodweer* (bld); hal ini diatur dalam KUHPerdara pasal 1245 dan KUHPidana Pasal 48 dan Pasal 49 ayat 1. “*Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apabila lantaran suatu kejadian tak disengaja si berutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal – hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang.*”<sup>29</sup>

Dalam KUHPerdara Pasal 1245 menyebutkan “*Tidak ada pergantian biaya, kerugian dan bunga, bila dalam keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara kebetulan, debitur terhalang untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melaksanakan suatu perbuatan yang terlarang baginya.*” Syarat dapat dikatakan *overmacht* atau *force majeure* itu sendiri adalah:

- a. Pemenuhan prestasi terhalang atau tercegah;
- b. Terhalang pemenuhan prestasi tersebut diluar kesalahan debitor; dan
- c. Peristiwa yang menyebabkan terhalangnya prestasi tersebut bukan merupakan resiko debitor.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup><http://mell-benu.blogspot.co.id>, *Buku Ajar Hukum Pengangkutan*, diakses pada tanggal 12 Januari 2016.

<sup>29</sup>Sudarsono, *Kamus Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2007, Hlm. 131.

<sup>30</sup>Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian*, Kencana, Jakarta, 2010, Hlm. 272.

Dari pasal-pasal yang mengatur tentang *Force Majeure* tersebut, terdapat persyaratan sehingga suatu kejadian dapat dikatakan sebagai *Force Majeure* antara lain :

- a. Peristiwa yang menyebabkan terjadinya *Force Majeure* tersebut haruslah “tidak terduga” oleh para pihak;
- b. Peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggung jawabkan kepada pihak yang harus melaksanakan prestasi (pihak debitur) tersebut;
- c. Peristiwa yang menyebabkan terjadinya *Force Majeure* tersebut diluar kesalahan pihak debitur;
- d. Peristiwa yang menyebabkan terjadinya *Force Majeure* tersebut diluar kesalahan para pihak;
- e. Tidak ada itikad buruk dari pihak debitur.

Dalam kontrak biasanya *Force Majeure* ini meliputi: bencana alam (Banjir, Gempa Bumi, Kebakaran dan Angin Topan, dan lain-lain), Keadaan Perang, Huru Hara; dan/atau Kebijakan Pemerintah dalam bidang keuangan atau moneter dan ekonomi yang secara langsung mempengaruhi pelaksanaan pekerjaan.

Apabila *Force Majeure* ini sehingga isi perjanjian ini tidak dapat dilaksanakan, baik seluruhnya maupun sebagian, maka tidak berarti perjanjian otomatis menjadi batal tetapi biasanya seluruh kerugian yang timbul akan diselesaikan secara musyawarah oleh kedua belah pihak.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup><http://thepresidentpostindonesia.com>, *Force Majeure Keadaan Kahar Dalam Suatu Kontrak*, diakses pada tanggal 12 Januari 2016.



## **E. Metode Penelitian**

Suatu laporan penelitian akan disebut ilmiah dan dipercaya kebenarannya apabila disusun dengan metode yang tepat. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

### **1. Jenis Penelitian**

Penelitian ini termasuk penelitian hukum yuridis empiris yaitu penelitian hukum yang mengkaji pelaksanaan atau implementasi hukum positif (perundang-undangan) secara faktual pada peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Penerapan atau implementasi ketentuan hukum normatif (*in abstracto*) pada peristiwa hukum tertentu dan hasilnya.<sup>32</sup> Penelitian ini difokuskan pada penelitian lapangan dengan cara melakukan wawancara untuk menunjang pembahasan mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang yang atas pemindahan jadwal akibat *force majeure*.

### **2. Metode Pendekatan**

Pendekatan sosiologi hukum merupakan pendekatan yang menganalisis tentang bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu bekerja di dalam masyarakat. disamping itu, dikenal juga pendekatan sosiologi tentang hukum. pendekatan ini dikonstruksikan sebagai sesuatu perilaku masyarakat yang ajek, terlembagakan serta mendapatkan legitimasi secara sosial.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Dan Penelitian Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, Hlm. 136.

<sup>33</sup>Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Op. Cit.*, Hlm. 303.

Penelitian menggunakan pendekatan sosiologi hukum merupakan penelitian yang menitikberatkan perilaku individu atau masyarakat dalam kaitannya dengan hukum.

### **3. Sumber Data**

Data yang dikumpulkan adalah data sekunder dan data primer. Data primer merupakan data yang berasal dari data lapangan. Data lapangan itu diperoleh dari para responden. Responden yaitu, orang atau kelompok masyarakat yang memberikan jawaban terhadap pertanyaan yang diajukan peneliti. Responden merupakan orang atau masyarakat yang terkait secara langsung dengan masalah. Informan adalah orang atau individu yang memberikan informasi data yang dibutuhkan oleh peneliti sebatas yang diketahuinya dan peneliti tidak dapat mengarahkan jawaban sesuai dengan yang diinginkan. Informan diperlukan dalam penelitian hukum empiris untuk mendapat data secara kualitatif. Pengumpulan data primer dilakukan melalui observasi atas penerapan tolak ukur normatif dan wawancara dengan responden (informan staff PT. Sriwijaya Airlines Cabang Pangkalpinang) yang terlibat dengan peristiwa hukum yang bersangkutan. Bahkan peneliti dapat menjadi partisipan dalam kasus yang diteliti.<sup>34</sup> Narasumber adalah orang yang memberikan pendapat atas objek yang diteliti. Dia bukan bagian dari unit analisis, tetapi ditempatkan sebagai pengamat.

---

<sup>34</sup>Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, Hlm. 151.

Data sekunder merupakan data yang tingkatannya kedua, yaitu data pendukung dari data primer misalnya, data tentang hasil musyawarah yang dilakukan oleh para pihak.

#### **4. Teknik Pengumpulan Data**

Pengumpulan data yang dilakukan adalah:<sup>35</sup>

- a. Data Primer, dengan melakukan wawancara, observasi di lokasi penelitian terhadap peristiwa hukum yang menjadi objek kajian.
- b. Data Sekunder, mengambil data-data yang ada dilapangan dan studi kepustakaan yang meliputi perundang-undangan dan buku karya tulis dibidang hukum yang relevan dengan rumusan permasalahan.

#### **5. Analisis Data**

Data yang diperoleh baik dari studi lapangan maupun studi dokumen pada dasarnya merupakan data tataran yang dianalisis secara kualitatif, yaitu setelah data terkumpul kemudian dituangkan dalam bentuk uraian logis dan sistematis, selanjutnya dianalisis untuk memperoleh kejelasan penyelesaian masalah, kemudian ditarik kesimpulan deduktif yaitu dari hal yang bersifat umum menuju hal yang bersifat khusus.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Op. Cit.*, Hlm. 304.

<sup>36</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1982, Hlm. 52.