BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Angkutan udara sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional, yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan. Transportasi udara mempunyai karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat, berteknologi tinggi dan memerlukan tingkat keselamatan tinggi, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat.

Pada era reformasi sekarang ini, kebijakan angkutan udara cenderung liberal. Perusahaan penerbangan tumbuh dengan pesat, jumlah perusahaan penerbangan milik pemerintah bersama milik swasta meningkat menjadi 103 dalam tahun 2004. Dengan keluarnya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2001 yang disempurnakan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 81 Tahun 2004, yang mengatur angkutan udara niaga (commercial airlines) dan bukan niaga (general aviation), jumlah perusahaan penerbangan meningkat lagi dari 103 dalam tahun 2004 menjadi 157 perusahaan penerbangan yang terdiri atas perusahaan penerbangan milik

¹Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 81 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

pemerintah, swasta dan penerbangan umum. Akibat kebijakan relaksasi angkutan udara yang cenderung liberal ini perusahaan penerbangan terpaksa bersaing secara keras, mereka saling menurunkan tarif batas bawah, saling memakan antarkawan, sehingga secara langsung mereka saling mematikan perusahaan penerbangan lain, disamping terhadap moda angkutan darat, kereta api, dan angkutan laut. Untuk itu disempurnakanlah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 81 Tahun 2004 menjadi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 dan selanjutnya diterbitkan Undangundang UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan²

Angkutan udara sipil domestik diselenggarakan melalui penerbangan komersial dan non komersial. Jenis penerbangan komersial terdiri dari penerbangan yang diberi konsesi untuk melakukan penerbangan rute-rute tetap yang disebut sebagai penerbangan teratur atau berjadwal. Di samping itu, penerbangan komersial dapat juga dilakukan dengan penerbangan tidak berjadwal.

Perusahaan penerbangan tidak berjadwal umumnya mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- 1. Penerbangan dilakukan untuk mengangkut barang, orang dan atau pos ke seluruh wilayah Republik Indonesia dengan tidak ada pembatasan rute tertentu secara tetap.
- 2. Penerbangan tidak dilakukan sesuai dengan daftar perjalanan terbang (jadwal penerbangan).
- 3. Penjualan karcis atau surat muatan udara sekaligus seluruh kapasitas pesawat udara tersebut.
- 4. Penumpang merupakan suatu rombongan dan bukan merupakan penumpang umum yang dihimpun oleh pencharter atau biro perjalanan.

-

² K. Martono dan Amad Sudiro. *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009.* Jakarta, 2010, hal. 15.

- 5. Pesawat udara mengangkuta penumpang, barang dan atau pos dari suatu tempat langsung ke tempat tujuan dengan tidak diperkenankan menurunkan dan atau menaikkan penumpang dalam perjalanan
- 6. Tidak boleh memasang iklan di surat kabar, majalah maupun media massa lainnya.
- 7. Tarif angkutan tidak berdasarkan surat keputusan pemerintah yang telah ditetapkan terlebih dahulu.
- 8. Jenis penerbangan ini dimaksudkan untuk melayani masyarakat yang lebih mengutamakan nilai uang daripada nilai waktu. Mereka pada umumnya tidak terikat pada keterbatasan waktu. Mereka biasanya adalah pelancong atau perusahaan-perusahaan untuk menunjang usaha mereka yang tidak mempunyai pesawat sendiri.³

Penerbangan komersial yaitu penerbangan dengan memungut bayaran yang dapat dibagi dalam 4 (empat) golongan, yaitu:

- 1. Penerbangan teratur (scheduled operated)
- 2. Penerbangan tidak teratur (non-scheduled operation)
- 3. Penebangan suplementer (dilakukan sebagai suplemen 1 dan 2 dengan pesawat berkapasitas maksimum 15 orang)
- 4. Kegiatan keudaraan (*aerial work*) seperti penyemprotan, survey udara dan sebagainya.⁴

Penerbangan non-komersial menurut SK MenHub Nomor 31/U/1970, tanggal 10 Februari 1970, adalah merupakan penerbangan dengan menggunakan pesawat udara sipil, dan memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- 1. Bahwa dalam penerbangan non-komersial, penjualan seluruh atau sebagian dari kapasitas pesawat udara atau penyewaan maupun penggantian dengan uang untuk pemakaiannya dengan cara apapun tidak dibenarkan, kecuali ada izin khusus dari Menteri Perhubungan
- 2. Penerbangan hanya dilakukan antara kantor pusat dan tempat-tempat dimana kegiatan usaha itu berada
- 3. Dalam penerbangan termaksud (b) pasal ini hanya boleh diangkut pimpinan, karyawan/pegawai/petugas/dan barang/peralatan milik badan atau perusahaan yang memiliki pesawat udara tersebut.

⁴Pasal 1 Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 81 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara

³K. Martono. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Alumni. Bandung, 1987, hal. 66.

Salah satu aspek penting dalam perlindungan hukum bagi pemakai jasa angkutan udara dan pihak ketiga, yang menderita kerugian sebagai akibat dari kegiatan penerbangan dan angkutan udara adalah menyangkut masalah tanggung jawab terhadap kerugian-kerugian yang timbul.

Peraturan mengenai pengangkutan udara dalam negeri adalah Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) Stb. Nomor 100 Tahun 1939, yang merupakan hasil Ratifikasi dari Perjanjian Warsawa Tahun 1929, yang mengatur masalah tanggung jawab pengangkutan udara dan masalah domumen angkutan. Di samping itu ada beberapa Keputusan Menteri Perhubungan yang berkaitan dengan masalah charter pesawat udara, yaitu:

- Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK.31/U/1970, tentang syarat-syarat dan ketentuan mengenai Penerbangan Umum yang bersifat non komersial dalam wilayah NKRI.
- Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK.20/S/1970 tentang izin khusus untuk penerbangan internasional tidak tetap ke dan/atau dari wilayah NKRI.
- PT. Whitesky Aviation sebagai salah satu perusahaan penerbangan komersial yang ada di Jakarta, baru beroperasi pada tahun 2001 dengan mengoperasikan dua jenis pesawat yaitu jenis CESSNA 420 B yang serta jenis CESSNA 4028.

Sebagai perusahaan penerbangan komersial PT. Whitesky Aviation dalam usahanya memungkinkan dilakukannya transaksi charter pesawat tanpa dan menggunakan awaknya, perjanjian charter yang terjadi selama ini dibuat

secara lisan dengan dokumen booking yang cukup ditulis pada buku pesanan charter pesawat yang dilakukan antara PT. Whitesky Aviation dengan konsumen umumnya berlangsung secara baik, walaupun pada kenyataannya terjadi beberapa perbedaan kepentingan di lapangan yang berkaitan dengan tanggung jawab para pihak, permasalahan yang timbul sering menyangkut jadwal keberangkatan yang tidak tepat waktu, penyebabnya bisa dari penyewa, seperti belum lengkapnya rombongan yang akan berangkat dan juga dapat dari perusahaan penyewa pesawat, seperti lambatnya pemeriksaan mekanik layak terbang pesawat oleh Tekniksi PT. Whitesky Aviation.

Persoalan lain adalah menyangkut penyelesaian pembayaran, yang sering tidak terjadwal sebagaimana yang diperjanjikan atau pada kasus-kasus tertinggalnya barang di pesawat yang tidak diketahui baik oleh teknisi atau kru penerbangan PT. Whitesky Aviation, bahkan sampai pada persoalan tidak dapat dilanjutkan perjalanan karena cuaca buruk.

Perbedaan-perbedaan kepentingan tersebut, menjadi persoalan yang rutin antara pihak-pihak yang bertanggungjawab dalam perjanjian, dari kenyataan-kenyataan tersebut terlebih lagi pengaturan charter pesawat belum ada dasar hukum yang khusus mengaturnya, maka penulis meneliti persoalan charter pesawat terbang dengan judul: TANGGUNG JAWAB PARA PIHAK DALAM PERJANJIAN CHARTER PESAWAT PADA PT. AIRBORNE INFORMATICS DENGAN PT. WHITESKY AVIATION.

B. Rumusan Masalah

Atas dasar uraian latar belakang di atas dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

- 1. Bagaimanakah tanggungjawab PT. Airborne Informatics sebagai pencharter untuk kerugian yang timbul terhadap PT. Whitesky Aviation?
- 2. Hambatan-hambatan apa saja yang dihadapi oleh PT. Airborne Informatics dalam pelaksanaan pengangkutan udara dengan charter pesawat udara?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian adalah untuk:

- Mengetahui dan menganalisis tanggungjawab PT. Airborne Informatics sebagai pencharter untuk kerugian yang timbul terhadap PT. Whitesky Aviation.
- Mengetahui dan menganalisis hambatan-hambatan yang dihadapi oleh PT.
 Airborne Informatics dalam pelaksanaan pengangkutan udara dengan charter pesawat udara.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Praktis

Bagi PT. Airborne Informatics hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan masukan dalam rangka pembuatan kesepakatan atau perjanjian pendahuluan dalam melakukan perjanjian charter pesawat terbang.

2. Manfaat Teoritis

Bagi institusi hukum diharapkan memberi sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum, khususnya bidang hukum perjanjian dalam charter pesawat terbang komersiil.

E. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis empiris, yaitu suatu penelitian yang menekankan pada tataran kaidah hukum yang berlaku pada masyarakat, pendekatan yuridis dimulai dengan analisa terhadap perundang-undangan yang mengatur permasalahan yang terkait dengan judul skripsi ini. Penelitian yuridis dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang merupakan data sekunder dan juga disebut penelitian kepustakaan.

Pendekatan yuridis digunakan untuk menganalisa berbagai peraturan tentang tanggung jawab para pihak dalam perjanjian charter pesawat pada PT. Airborne Informatics dengan PT. Whitesky Aviation. Sedangkan pendekatan empiris digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat dari perilaku masyarakat, berbagai temuan dari lapangan. Penulis juga menggunakan sumber data yang diperoleh dari kaidah-kaidah yang berlaku pada masyarakat.

2. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian dalam penulisan skripsi ini termasuk dalam deskriptif analisis, bersifat deskriptif karena penelitian ini di maksudkan

untuk memberi gambaran secara rinci, sistematis dan menyeluruh mengenai segala hal yang berhubungan segala hal yang berhubungan dengan perjanjian charter pesawat terbang, istilah analitis mengandung makna mengelompokkan, menghubungkan, membandingkan dan memberi makna atau definisi terhadap perjanjian charter pesawat terbang.

Menurut Soerjono Soekamto penelitian deskriptif dimaksudkan untuk memberikan data seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainya.⁵

3. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan jenis data yang berasal dari dua sumber yang berbeda, yaitu:

a. Data Primer

Yaitu data-data yang berupa keterangan-keterangan yang berasal dari pihak-pihak yang terlibat dengan objek yang diteliti. Dalam hal ini adalah data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan pimpinan PT. Airborne Informatics, staf hukum dan staf pemasaran PT. Airborne Informatics.

b. Data Sekunder

Yaitu data yang diambil dari buku-buku, literatur, peraturan perundang-undangan dan sumber-sumber lainnya yang ada hubungannya dengan objek penelitian.

⁵ Soerjono Soekamto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Penerbit Universitas Indonesia: UI Press. Jakarta.1986. hal 10

4. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer dan data sekunder dalam penelitian ini menggunakan beberapa alat pengumpulan data yaitu :

a. Studi Pustaka

Yaitu mempelajari dokumen-dokumen, buku-buku, dan peraturan yang ada sebelumnya, yang berkaitan dengan permasalahan yang di teliti.

b. Wawancara

Alat pengumpulan data lain yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara. Wawancara yaitu mengajukan pertanyaan secara lisan kepada pihak yang bersangkutan, yaitu staf hukum dan staf pemasaran PT. Airborne Informatics di Yogyakarta.

5. Metode Analisis Data

Analisis data merupakan kegiatan pengkajian terhadap hasil pengolahan data untuk menarik kesimpulan dari hasil penelitian, data yang diperoleh dengan analisa kualitatif, analisa kualitatif ini dilakukan dengan mengumpulkan data-data yang diperoleh, kemudian dihubungkan dengan literatur yang ada atau teori-teori yang masalah yang diteliti, berhubungan dengan kemudian dicari pemecahanya dengan cara menganalisa dan pada akhirnya akan ditentukan kesimpulan.

F. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan di dalam memahami isi dan tujuan dari penelitian, maka penulis memaparkan rancangan dari bentuk dan isi dari skripsi secara keseluruhan.

BAB I: PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang Masalah
- B. Perumusan Masalah
- C. Tujuan Penelitian
- D. Manfaat Penelitian
- E. Metode Penelitian
- F. Sistematika Penulisan

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

- A. Tinjauan Umum tentang Perjanjian
 - 1. Pengertian Perjanjian
 - 2. Syarat-syarat Sahnya Suatu Perjanjian
 - 3. Asas Umum Perjanjian
- B. Tinjauan Pengangkutan Udara
 - 1. Pengertian Pengangkutan
 - 2. Pengangkut dan Perusahaan Pengangkutan
 - 3. Perjanjian Angkutan Udara
 - 4. Dokumen Angkutan pada Pengangkutan Udara
- C. Tinjauan Umum tentang Charter Pesawat Udara
 - 1. Pengertian Charter Pesawat Udara

- 2. Pengaturan Charter Pesawat Udara
- 3. Perjanjian Charter Pesawat Udara
- 4. Hak dan Kewajiban Pemilik Pesawat Udara
- 5. Hak dan Kewajiban Pencharter Pesawat Udara
- 6. Jenis-jenis Charter Pesawat Udara

BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- A. Tanggung jawab perusahaan Penerbangan PT. Airborne
 Informatics sebagai Pencharter untuk kerugian yang timbul
 terhadap PT. Whitesky Aviation
 - Prosedur Charter Pesawat antara PT. Airborne Informatics dengan PT. Whitesky Aviation
 - Perjanjian Charter Pesawat pada PT. Airborne Informatics dengan PT. Whitesky Aviation
- B. Hambatan-hambatan yang Dihadapi PT. Airborne Informatics sebagai Pencharter Pesawat Udara

BAB IV: PENUTUP

- A. Kesimpulan
- B. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN