

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Dalam hidup ini, manusia akan sering mengalami perpindahan tempat dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan wahana atau digerakkan oleh mesin, yang disebut dengan transportasi. Semua manusia melakukan kegiatan perjalanan. Perjalanan tersebut bisa dilakukan melalui jalur darat, laut dan udara.

Namun, pada zaman sekarang transportasi udara sudah semakin berkembang pesat. Pertumbuhan global tidak akan memiliki arti sama sekali, bahkan nyaris menjadi sulit berkembang tanpa terselenggaranya sistem angkutan udara yang baik.

Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Persaingan dalam banyak hal, terutama dibidang pembangunan ekonomi global ternyata telah merangsang para ilmuwan untuk menyediakan sistem transportasi yang dapat melayaninya. Demikian, kemudian terjadilah perlombaan besar-besaran dalam teknologi penerbangan. Sekedar menambah pengetahuan saja terutama sekali tentang pesatnya kemajuan teknologi penerbangan.

Pembangunan hukum nasional dalam rangka mewujudkan masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan undang-undang dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 diarahkan pada terwujudnya sistem hukum nasional, yang dilakukan dengan pembentukan hukum baru, khususnya produk hukum yang dibutuhkan untuk mendukung pembangunan perekonomian nasional. Perkembangan perekonomian dan perdagangan serta pengaruh globalisasi yang melanda dunia usaha ini, dan mengingat modal yang dimiliki oleh para pengusaha pada umumnya sebagian besar merupakan pinjaman yang berasal dari berbagai sumber, baik dari bank, penanaman modal, penerbitan obligasi maupun cara lain yang diperbolehkan, telah menumbulkan banyak permasalahan penyelesaian

utang piutang dalam masyarakat. Bahwa krisis moneter yang melanda Negara asia termasuk Indonesia sejak pertengahan tahun 1997 telah menimbulkan kesulitan yang besar terhadap perekonomian dan perdagangan nasional. Kemampuan dunia usaha dalam mengembangkan usahanya sangat terganggu. Bahkan untuk mempertahankan kelangsungan kegiatan usahanya juga tidak mudah, hal tersebut sangat mempengaruhi kemampuan untuk memenuhi kewajiban pembayaran utangnya. Keadaan tersebut berakibat timbulnya masalah-masalah yang berantai, yang apabila tidak segera diselesaikan akan berdampak lebih luas, antara lain hilangnya lapangan kerja dan permasalahan sosial lainnya.

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional, diperlukan sistem transportasi nasional yang memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan nasional yang berwawasan lingkungan. Transportasi juga merupakan sarana dalam memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat.<sup>1</sup>

Dunia penerbangan di Indonesia semakin marak sejak kehadiran perusahaan-perusahaan penerbangan dengan konsep biaya murah (*low coast carrier/low cost airlines*) sejak pertengahan tahun 2000. Dampak kehadiran perusahaan-perusahaan penerbangan berbiaya murah tersebut adalah terciptanya kompetisi antar perusahaan yang sebelumnya hanya dilayani oleh beberapa perusahaan penerbangan (*airline*) saja. Persaingan antar perusahaan penerbangan dalam rangka mendapatkan pasar dapat dilihat dari terjadinya ”perang tarif” antar perusahaan. Bagi masyarakat, perang tarif itu tentu membawa berkah tersendiri. Yang tadinya tidak pernah bermimpi sekalipun untuk naik pesawat, saat ini hal itu sudah menjadi suatu yang lumrah. Perang tarif antar maskapai penerbangan perlu dikaji dan dicermati, sehingga tidak merugikan baik konsumen selaku pengguna

---

<sup>1</sup> Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, *Penjelasan Umum*

jasa maupun perusahaan penyedia jasa itu sendiri.<sup>2</sup> Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah.

Beroperasinya maskapai penerbangan murah di Indonesia berdampak pada pertumbuhan penumpang angkutan udara. Sejak kebangkitan dari krisis ekonomi dan perkembangan maskapai penerbangan murah, yakni dari tahun 2001 sampai dengan 2004, penumpang pesawat udara mengalami pertumbuhan yang sangat pesat. Dalam kurun waktu 3 tahun telah terjadi peningkatan jumlah penumpang pesawat udara sebesar lebih dari 150%. Hadirnya maskapai-maskapai penerbangan baru juga telah berhasil menurunkan biaya penerbangan per penumpang kilometer. Pada tahun 1996, biaya per penumpang kilometer mengalami penurunan sebagai akibat turunnya daya beli masyarakat dan maskapai penerbangan yang mengurangi operasinya. Pada tahun 1998, biaya penumpang kilometer mencapai US\$ 0,8. Seiring dengan pulihnya perekonomian, biaya per penumpang kilometer juga mengalami peningkatan.

Meningkatnya biaya per penumpang kilometer ini dikhawatirkan oleh pemerintah akan menyebabkan menurunnya produktivitas angkutan udara, sehingga Departemen Perhubungan merasa perlu untuk mengeluarkan kebijakan yang melindungi konsumen penerbangan. Pada tanggal 1 Februari 2002, pemerintah menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM8/2002, tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi dan dengan keputusan tersebut Menteri Perhubungan (Menhub) menetapkan tarif batas atas. Maskapai penerbangan dilarang menetapkan tarif lebih dari yang ditetapkan Menhub (Pasal 7 ayat 2). Perhitungan tarif dasar berpijak pada prinsip biaya per unit yakni biaya per penumpang kilometer yang diperoleh dari biaya total operasi pesawat udara dengan faktor muat 60%, dan biaya total operasi pesawat udara dihitung berdasarkan biaya penuh termasuk tingkat keuntungan maksimal 10%.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup>Ahmad Bahrawi, Tri Tjahjono, dan A. Djoko Purwanto, *Angkutan Penumpang Pesawat Udara di kaitkan dengan Perkembangan Perusahaan Penerbangan Berbiaya Murah: Studi Kasus Provinsi Sumatera Utara*, Jurnal Transportasi Vol 7 No. 1, Jakarta, 2007, hal. 67

<sup>3</sup>*Ibid.*, hal.73

Untuk kepentingan dunia usaha dalam menyelesaikan masalah utang-piutang secara adil, cepat, terbuka, dan efektif, sangat diperlukan perangkat hukum yang mendukungnya. Pada tanggal 22 April 1998 berdasarkan Pasal 22 ayat (1) undang-undang dasar 1945 telah dikeluarkan peraturan pemerintahan undang-undang nomor 1 tahun 1998 tentang perubahan atas undang-undang tentang kepailitan, yang kemudian ditetapkan menjadi Undang-Undang Nomor 4 tahun 1998 tentang Perubahan Atas Undang-Undang tentang Kepailitan, yang kemudian ditetapkan menjadi Undang-Undang dengan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1998. Perubahan dilakukan oleh karena Undang-Undang tentang Kepailitan yang merupakan peraturan perundang-undangan peninggalan pemerintahan Hindia Belanda, sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum masyarakat untuk penyelesaian utang piutang. Perubahan terhadap Undang-Undang tentang Kepailitan tersebut di atas yang dilakukan dengan memperbaiki, menambah dan meniadakan ketentuan-ketentuan yang dipandang sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, jika ditinjau dari segi materi yang diatur, masih terdapat berbagai kekurangan dan kelemahan.

Untuk mengatasi adanya permasalahan yang timbul dalam dunia usaha yang bangkrut dan akan berakibat pula tidak dapat terpenuhinya kewajiban-kewajiban yang sudah jatuh tempo, maka pemerintah melakukan perubahan-perubahan dalam peraturan perundang-undangan yakni dengan melakukan revisi terhadap Undang-Undang Kepailitan yang ada. Sistem yang dipergunakan dalam perubahan Undang-Undang Kepailitan adalah tidak melakukan perubahan secara total, tetapi hanya mengubah Pasal-Pasal tertentu yang perlu diubah dan menambah berbagai ketentuan baru kedalam Undang-Undang yang sudah ada.<sup>4</sup> Dengan berkembangnya waktu dalam hal ini perlu adanya perubahan Undang-Undang dengan memperbaiki, menambah, dan meniadakan ketentuan-ketentuan yang tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, maka timbullah gagasan untuk mengubah Undang-Undang yang telah

---

<sup>4</sup> Imran Nating, *Peranan dan Tanggung Jawab Kurator dalam Pengurusan dan Pembersihan Kepailitan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005, hal. 7-8

ada menjadi Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

Pailit merupakan suatu keadaan di mana debitur tidak mampu melakukan pembayaran-pembayaran terhadap utang-utang dari para krediturnya. Keadaan tidak mampu membayar lazimnya disebabkan karena kesulitan kondisi keuangan (*financial distress*) dari usaha debitur yang telah mengalami kemunduran.<sup>5</sup> Sedangkan kepailitan merupakan suatu putusan yang dikeluarkan oleh Pengadilan yang mengakibatkan sita umum atas seluruh kekayaan yang dimiliki maupun kekayaan yang akan dimiliki oleh debitur di kemudian hari. Pengurusan dan pemberesan kepailitan dilakukan oleh kurator dibawah pengawasan hakim pengawas, kedua pejabat tersebut yang ditunjuk langsung pada saat putusan pailit dibacakan.

Dengan berkembangnya kemajuan transportasi, terutama transportasi udara menimbulkan banyaknya perusahaan-perusahaan baru yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa pelayanan atau perjalanan melalui udara sehingga terjadi persaingan antar perusahaan. Dalam proses operasional suatu perusahaan, pasti sering terjadi kendala terutama terkait dengan pembiayaan. Perusahaan yang tidak mampu untuk memutar keuangan hingga akhirnya terjadi kesulitan pembayaran hutang, maka perusahaan tersebut akan mengalami kepailitan.

Salah satu contoh kasus yang pernah terjadi terkait dengan perusahaan maskapai penerbangan yang dinyatakan pailit, yaitu dalam putusan Pengadilan Niaga Jakarta Pusat Nomor 48/Pdt.Sus.Pailit/2014/PN.Niaga.JakartaPusat. Putusan tersebut memuat mengenai putusan pailit terhadap PT. Mandala Airlines yang merupakan sebuah perseroan terbatas yang bergerak dalam bidang angkutan udara niaga berjadwal, yang meliputi mengangkut penumpang, barang dan muatan (padat, cair, benda, pos, hewan, dll) di dalam negeri dan luar negeri. Dalam putusan tersebut PT. Mandala Airlines mengajukan permohonan pailit terhadap perusahaannya sendiri dikarenakan PT. Mandala Airlines mengalami kesulitan financial yang berlarut-larut. Bahwa PT. Mandala Airlines pernah mengajukan permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (KPPU) melau

---

<sup>5</sup> M. Hadi Shubhan, *Hukum Kepailitan: Prinsip, Norma, dan Praktik di Peradilan*, Kencana, Jakarta, 2009, hal.1

Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat untuk melakukan restrukturisasi atas utang-utang kepada kreditur.

Hal-hal yang menyebabkan kesulitan keuangan dan ketidak mampuan PT. Mandala Airlines untuk melunasi utang-utangnya kepada para kreditur adalah antara lain biaya yang besar yang timbul untuk perawatan (maintenance) pesawat-pesawat pihak milik ketiga yang digunakan oleh pemohon berdasarkan perjanjian leasing, kenaikan tajam biaya pembelian bahan bakar pesawat sejak tahun 2008 sampai dengan 2014. Selanjutnya faktor lainnya yang menyebabkan PT. Mandala Airlines mengajukan pailit adalah adanya utang pemohon kepada kreditur yang telah jatuh waktu dan belum dibayar. Dengan dipailitkannya PT. Mandala Airlines maka akan menimbulkan banyak dampak terhadap kinerja dan keberlangsungan operasional perusahaan, termasuk berakibat hukum kepada calon penumpang yang telah membeli tiket karena mengalami kendala dalam proses pengembalian (*refund*) uang tiket pesawat.

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan diatas, maka penulis merumuskan dalam judul **“TANGGUNG JAWAB PT.MANDALA AIRLINES YANG DINYATAKAN PAILIT DALAM HAL PENGEMBALIAN UANG TIKET CALON PENUMPANG.”**

## **I.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang penulis telah kemukakan di atas, maka beberapa pokok permasalahan yang akan penulis rumuskan adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana tanggung jawab perusahaan maskapai penerbangan yang dinyatakan pailit berdasarkan Putusan Nomor 48/Pdt.Sus.Pailit/2014/PN.Niaga.Jkt Pst?
- b. Bagaimana perlindungan hukum terhadap calon penumpang PT. Mandala Airlines dalam hal pengembalian uang tiket?

## **I.3 Ruang Lingkup Penulisan**

Dalam ruang lingkup penulisan, penulis member batasan penulisan. Yaitu mengenai tanggung jawab perusahaan maskapai penerbangan yang dinyatakan

pailit berdasarkan Putusan Nomor 48/Pdt.Sus.Pailit/2014/PN.Niaga.Jkt.Pst dan perlindungan hukum terhadap calon penumpang PT. Mandala Airlines dalam hal pengembalian uang tiket.

## **I.4 Tujuan dan Manfaat Penulisan**

### **I.4.1 Tujuan Penulisan**

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah:

- a. Untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan maskapai penerbangan yang dinyatakan pailit berdasarkan Putusan Nomor 48/Pdt.Sus.Pailit/2014/PN.Niaga.Jkt.Pst.
- b. Untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap calon penumpang PT. Mandala Airlines dalam hal pengembalian uang tiket.

### **I.4.2 Manfaat Penulisan**

Melalui penelitian ini diharapkan dapat member manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis dalam pengembangan ilmu hukum pada umumnya.

- a. Secara teoritis, pembahasan terhadap masalah-masalah yang telah dirumuskan diharapkan dapat dijadikan sebagai sumbangan dibidang hukum, khususnya perusahaan maskapai penerbangan yang dinyatakan pailit. Selain itu hasil pemikiran dari penulisan ini juga menambah manfaat kepustakaan di bidang perlindungan terhadap konsumen pada khususnya.
- b. Secara praktis, pembahasan terhadap permasalahan ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi Perusahaan maskapai penerbangan dan khususnya Pemerintah sebagai bahan pertimbangan di dalam menentukan kebijakan dan langkah-langkah untuk memberikan perlindungan hukum yang baik terhadap calon penumpang yang berkaitan dengan pengembalian uang tiket penerbangan (*refund*).

## **I.5 Kerangka Teori dan Konseptual**

### **1.5.1 Kerangka Teori**

#### **a. Teori Perlindungan Hukum**

Teori perlindungan hukum *Salmond* yang dijelaskan oleh *Fitgerald*, bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan hukum yang dapat bertabrakan satu sama lain. Sehingga dengan hukum yang diintegrasikan sedemikian rupa dapat menekan terjadinya tabrakan kepentingan tersebut. Dalam lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan-kepentingan tertentu hanya dapat dilakukan dengan cara membatasi kepentingan di lain pihak. Hukum melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam rangka kepentingannya sendiri. Pengalokasian kekuasaan ini dilakukan secara terukur, dalam arti ditentukan keluasan dan kedalamannya, sehingga kekuasaan yang demikian yang disebut dengan hak. Dalam penulisan ini akan dibahas mengenai perlindungan hukum atau hak seseorang.

#### **b. Teori Pertanggungjawaban**

Menurut Atmadja, "Pertanggungjawaban sebagai suatu kebebasan bertindak untuk melaksanakan tugas yang dibebankan, tetapi pada akhirnya tidak dapat melepaskan diri dari resultante kebebasan bertindak, berupa penuntutan untuk melaksanakan secara layak apa yang diwajibkan kepadanya". Tanggung jawab adalah kata dasar dari pertanggung jawaban, yang berat keadaan wajib menanggung segala sesuatu yang terjadi. Istilah yang berkaitan dengan pertanggung jawaban dalam kamus hukum, yaitu *liability*, yang merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang, dan *responsibility*, yang berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung atas undang-undang yang dilaksanakan.

Tanggung jawab adalah kata dasar dari pertanggung jawaban, yang berat keadaan wajib menanggung segala sesuatu yang terjadi. Istilah yang berkaitan

dengan pertanggung jawaban dalam kamus hukum, yaitu *liability*, yang merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang, dan *responsibility*, yang berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggung jawaban politik.<sup>6</sup>

Secara teoritik, dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen diatur beberapa macam tanggung jawab (*liability*) sebagai berikut<sup>7</sup>:

a. *Contractual Liability*

Dalam hal terdapat hubungan perjanjian antara pelaku usaha (barang dan jasa) dengan konsumen, maka tanggung jawab pelaku usaha didasarkan pada *Contractual Liability* (Pertanggungjawaban Kontraktual), yaitu tanggung jawab perdata atas dasar perjanjian/kontrak dari pelaku usaha, atas kerugian yang dialami konsumen akibat mengkonsumsi barang yang dihasilkannya atau memanfaatkan jasa yang diberikannya. Selain berlaku UUPK, khususnya ketentuan tentang pencantuman klausul baku sebagaimana diatur dalam Pasal 18 UUPK, maka tanggung jawab atas dasar perjanjian dari pelaku usaha, diberlakukan juga hukum perjanjian sebagaimana termuat didalam Buku III KUHPperdata.

b. *Product Liability*

Dalam hal tidak terdapat hubungan perjanjian (*no privity of contract*) antara pelaku usaha dengan konsumen, maka tanggung jawab pelaku

---

<sup>6</sup>Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, h.334-335.

<sup>7</sup>Harjono, Jurnal “*Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen yang Menderita Kerugian dalam Transaksi Properti menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen*”, 2006, diunduh dari <http://eprints.uns.ac.id/1811/1/41-fullteks.pdf> diakses tanggal 20 September 2017 pukul 03.00 WIB.

usaha didasarkan pada *Product Liability* (Pertanggungjawaban Produk), yaitu tanggung jawab perdata secara langsung (*Strict Liability*) dan pelaku usaha atas kerugian yang dialami konsumen akibat mengkonsumsi barang yang dihasilkannya.

c. *Professional Liability*

Dalam hal tidak terdapat hubungan perjanjian antara pelaku usaha dengan konsumen, tetapi prestasi pemberi jasa tersebut tidak terukur sehingga merupakan perjanjian ikhtiar (*inspanningsverbintenis*), maka tanggung jawab pelaku usaha didasarkan pada *Professional Liability* (Pertanggungjawaban Profesional), yang menggunakan tanggung jawab perdata secara langsung (*Strict Liability*) dari pelaku usaha atas kerugian yang dialami konsumen akibat memanfaatkan jasa yang diberikannya. Sebaliknya, dalam hal terdapat hubungan perjanjian antara pelaku usaha dengan konsumen, dan prestasi pemberi jasa tersebut terukur sehingga merupakan perjanjian hasil (*resultaants verbintennis*), maka tanggung jawab pelaku usaha didasarkan pada *Professional Liability*, yang menggunakan tanggung jawab perdata atas dasar perjanjian (*Contractual liability*) dan pelaku usaha atas kerugian yang dialami konsumen akibat memanfaatkan jasa yang diberikannya.

d. *Criminal Liability*

Dalam hal hubungan pelaku usaha dengan negara dalam memelihara keselamatan dan keamanan masyarakat atau konsumen, maka tanggung jawab pelaku usaha didasarkan pada *Criminal Liability* (pertanggungjawaban pidana), yaitu tanggung jawab pidana dari pelaku usaha atas terganggunya keselamatan dan keamanan masyarakat (konsumen).

Prinsip tanggung jawab merupakan perihal yang sangat penting di dalam hukum terutama dalam bidang perlindungan konsumen. Dalam kasus adanya pelanggaran hak konsumen, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisa siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat

dibebankan kepada pihak-pihak terkait.<sup>8</sup> Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan menjadi:<sup>9</sup>

a. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*liability based on fault*).

Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Pasal 1365 Kitan Undang-Undang Hukum Perdata, yang lazim dikenal sebagai Pasal tentang perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhinya 4 (empat) unsur pokok, yaitu:

- 1) Adanya perbuatan;
- 2) Adanya unsur kesalahan;
- 3) Adanya kerugian yang diderita;
- 4) Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.<sup>10</sup>

Kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian hukum dalam hal ini tidak hanya bertentangan dengan Undang-Undang, tetapi juga kepatutan dan kesusilaan dalam masyarakat.<sup>11</sup>

b. Prinsip Tanggung Jawab Praduga Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of liability*).

Prinsip ini menyatakan Tergugat selalu dianggap bertanggung jawab (*presumption of liability principle*), sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah.<sup>12</sup> Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat. Berkaitan dengan prinsip tanggung jawab ini, dalam doktrin hukum pengangkutan khususnya, dikenal 4 (empat) variasi:

- 1) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan, kerugian ditimbulkan oleh hal-hal diluar kekuasaannya;

---

<sup>8</sup> Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grasindo, Jakarta, 2000, h. 59

<sup>9</sup> Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, h.92.

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> *Ibid.*, h.93,

<sup>12</sup> *Ibid.*, h. 94.

- 2) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, ia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian;
  - 3) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya;
  - 4) Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan/ kelalaian penumpang atau karena kualitas/ mutu barang yang diangkut tidak baik.<sup>13</sup>
- c. Prinsip Tanggung Jawab Praduga Selalu Tidak Bertanggung Jawab (*preseption of nonliability*).
- Prinsip praduga tidak selalu bertanggung jawab (*presumption nonliability*) hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan pembatasan demikian biasanya secara *common sense* dapat dibenarkan.<sup>14</sup>
- d. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Stich Liability*).
- Menurut R.C Hoerber, biasanya prinsip tanggung jawab mutlak ini diterapkan karena:
- 1) Konsumen tidak dalam posisi menguntungkan untuk membuktikan adanya kesalahan dalam suatu proses produksi dan distribusi yang kompleks;
  - 2) Diasumsikan produsen lebih dapat mengantisipasi jika sewaktu-waktu ada gugatan atas kesalahannya, misalnya dengan asuransi atau menambah komponen biaya tertentu pada harga produknya;
  - 3) Asas ini dapat memaksa produsen untuk lebih hati-hati.<sup>15</sup>
- e. Prinsip Tanggung Jawab Pembatasan Tanggung Jawab (*limitation of liability*).

Prinsip tanggung jawab ini sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausul eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya.<sup>16</sup> Prinsip

<sup>13</sup> *Ibid.*, h. 95.

<sup>14</sup> Shidarta, *Op. Cit.*, h.62.

<sup>15</sup> *Ibid.*, h. 78.

<sup>16</sup> *Ibid.*

tanggung jawab ini sangat merugikan konsumen bila ditetapkan secara sepihak. Dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen seharusnya pelaku usaha tidak boleh secara sepihak menentukan klausul yang merugikan konsumen, termasuk membatasi maksimal tanggung jawabnya.

### 1.5.2 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan pedoman yang lebih konkrit dari teori, yang berisikan definisi-definisi operasional yang menjadi pegangan dalam proses penelitian yaitu pengumpulan, pengelolaan, analisis dan kontruksi data dalam skripsi ini serta penjelasan tentang konsep yang digunakan. Adapun beberapa definisi dan konsep yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- a. Perlindungan Hukum adalah segala upaya pemenuhan hak dan pemberian bantuan untuk memberikan rasa aman kepada saksi atau korban, perlindungan hukum korban kejahatan sebagai bagian dari perlindungan masyarakat, dapat diwujudkan dalam berbagai bentuk, seperti melalui pemberian restitusi, kompensasi, dan bantuan hukum.<sup>17</sup>
- b. Perusahaan Maskapai adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerjasama dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.<sup>18</sup>
- c. Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.<sup>19</sup>
- d. Konsumen adalah setiap orang pemakai barang atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan sendiri, maupun orang lain.<sup>20</sup>

3

---

<sup>17</sup> Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka

<sup>18</sup> *Ibid.*, Pasal 1 angka 4.

<sup>19</sup> *Ibid.*, Pasal 1 angka 8.

<sup>20</sup> *Ibid.*, Pasal 1 angka 8.

- e. Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.<sup>21</sup>
- f. Kepailitan adalah sita umum atas semua kekayaan debitor pailit yang pengurusan dan pemberesannya dilakukan oleh kurator dibawah pengawasan hakim pengawas sebagaimana diatur dalam undang-undang.<sup>22</sup>
- g. Calon Penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut.

Penumpang bisa dikelompokkan dalam dua kelompok:

- 1. Penumpang yang naik suatu mobil tanpa membayar, apakah dikemudikan oleh pengemudi atau anggota keluarga.
  - 2. Penumpang umum adalah penumpang yang ikut dalam perjalanan dalam suatu wahana dengan membayar, wahana bisa berupa taxi, bus, kereta api, kapal ataupun pesawat terbang.
- h. PT Mandala Airlines adalah PT MANDALA AIRLINES yang bergerak dalam bidang angkutan udara niaga yang melayani penerbangan domestik maupun internasional. Dimana PT MANDALA AIRLINES ni telah memperoleh seluruh persetujuan dan izin untuk menjalankan usahanya. Dalam melakukan kegiatan usaha angkutan udara niaga ini PT.MANDALA AIRLINES ini mengalami banyak permasalahan dan kesulitan keuangan karena sangat ketatnya persaingan usaha dalam kegiatan penerbangan di Indonesia.

## I.6 Metode Penelitian

---

<sup>21</sup> Ibid. Pasal 1 angka 27

<sup>22</sup>Indonesia, Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, Pasal 1 angka 1.

Didalam mengungkapkan permasalahan dan pembahasan yang berkaitan dengan materi penulisan dan penelitian, diperlukan data atau informasi yang akurat. Maka dari itu digunakan sarana penelitian ilmiah yang berdasarkan pada metode penelitian. Penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

a. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kepustakaan yaitu yuridis normatif yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder yang akan dikumpulkan serta dianalisa dan diteliti. Penelitian ini mengandung teori-teori yang diperoleh dari bahan pustaka.

b. Pendekatan Masalah

Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif analitis yang dilakukan untuk memperoleh gambaran yang jelas mengenai yang selanjutnya akan dihubungkan dengan teori-teori, dan praktik implementasi penyelesaian sengketa pada umumnya dan khususnya mengenai acara yang berkaitan dengan perlindungan konsumen.

c. Sumber Data

Mengenai sumber data yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah data sekunder. Menurut kekuatan mengikatnya, data sekunder dapat digolongkan menjadi tiga golongan, yaitu:

1) Sumber Bahan Hukum Primer

Sumber bahan hukum primer yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penudaan Kewajiban Pembayaran Utang.

2) Sumber Bahan Hukum Sekunder

Sumber bahan hukum sekunder yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu bahan-bahan yang membahas atau menjelaskan sumber bahan hukum primer yang berupa buku teks,

jurnal hukum, majalah hukum, pendapat para pakar serta berbagai macam referensi yang berkaitan dengan kepailitan, perusahaan maskapai penerbangan, ganti rugi tiket penumpang.

Alat pengumpulan data yang digunakan penulis adalah studi dokumen atau penelusuran literatur dan wawancara. Studi dokumen penting dilakukan untuk merumuskan kerangka teori dan konsep, wawancara dilakukan dengan narasumber untuk memperoleh data guna untuk mendukung data sekunder, wawancara akan penulis lakukan secara langsung, yaitu berhadapan dengan narasumber

### 3) Sumber Bahan Hukum Tersier

Sumber bahan hukum tersier yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu bahan-bahan penunjang yang menjelaskan dan memberikan informasi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, berupa kamus-kamus hukum, media internet, buku petunjuk atau buku pegangan, ensiklopedia serta buku mengenai istilah-istilah yang sering dipergunakan mengenai kepailitan, perusahaan maskapai penerbangan, dan ganti rugi tiket penumpang.

## **I.7 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan ini berisi 5 bab yang terdiri atas;

### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup penulisan, tujuan dan manfaat penulisan, kerangka teori dan konseptual, metode penelitian dan sistematika penulisan.

### **BAB II TINJAUAN UMUM PERUSAHAAN MASKAPAI PENERBANGANDAN KEPAILITAN DALAM HAL PENGEMBALIAN UANG TIKET**

Dalam bab ini diuraikan mengenai tinjauan umum mengenai perlindungan hukum, definisi perlindungan hukum, teori, tinjauan umum mengenai konsumen berupa definisi dan istilah konsumen, tinjauan umum mengenai kepailitan, tinjauan umum mengenai maskapai penerbangan, dan tinjauan umum mengenai penyelesaian sengketa.

**BAB III           STUDI KASUS MENGENAI PERUSAHAAN MASKAPAI PENERBANGAN YANG DINYATAKAN PAILIT DALAM PUTUSAN PENGADILAN NIAGA JAKARTA PUSAT NO. 48/Pdt.Sus.Pailit/2014/PN.Niaga.Jkt.Pst**

Dalam bab ini menguraikan mengenai kasus posisi dalam putusan dan analisa kasus beserta uraian mengenai penyelesaian sengketa.

**BAB IV           ANALISIS HUKUM TERHADAP CALON PENUMPANG MASKAPAI PENERBANGAN YANG DINYATAKAN PAILIT DALAM HAL PENGEMBALIAN UANG TIKET**

Dalam bab ini menguraikan dan menjelaskan mengenai jawaban atas rumusan masalah yaitu mengenai akibat hukum perusahaan maskapai penerbangan yang diputuskan pailit berdasarkan putusan nomor 48/Pdt.Sus.Pailit/2014/PN.Niaga.Jkt.Pst dan menguraikan mengenai perlindungan terhadap calon penumpang PT. Mandala Airlines dalam hal pengembalian uang tiket.

**BAB V           PENUTUP**

Dalam bab ini menguraikan mengenai kesimpulan dari pembahasan pada bab sebelumnya beserta saran.