

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kemajuan dibidang penerbangan yang sangat pesat telah merubah wajah dan peta perkembangan perekonomian, mobilitas penduduk, dan pembangunan secara luas . Lalu lintas pesawat udara dan penumpang udara dilakukan melalui suatu bandar udara (*airport*). Bandar udara merupakan simpul penerbangan yang melayani kegiatan lalu lintas penumpang udara dan pesawat udara. Untuk melayani kegiatan pendaratan dan lepas landas pesawat udara disediakan landasan pacu. Untuk melayani kegiatan penumpang yang melakukan perjalanan udara (keberangkatan dan kedatangan) dibangunlah suatu terminal penumpang. Transportasi udara mempunyai peranan yang sangat penting dalam menyediakan jasa pelayanan transportasi untuk pengangkutan manusia dan barang antara bandar udara asal ke bandar udara tujuan yang berjauhan letaknya dalam suatu negara ataupun antar negara, menggunakan sarana pesawat udara melalui rute penerbangan.¹

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan, dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang, dan fasilitas umum lainnya Permintaan jasa penerbangan dewasa ini

¹Sakti AdjiAdisasmita. *Penerbangan dan Bandar Udara*, Yogyakarta: Graha Ilmu. 2013. Hlm. 3.

sudah sangat meluas, bukan hanya melayani perjalanan antar kota besar, tetapi telah berkembang melayani perjalanan udara ke kota-kota kecil yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Masyarakat selaku pengguna jasa transportasi udara dalam hal ini di kategorikan ke dalam konsumen.

Masyarakat selaku konsumen dewasa ini sering berada pada posisi yang lemah, sebab tidak adanya perlindungan yang seimbang terhadap posisinya jika di hadapkan dengan pelaku usaha. Tidak jarang kerugian yang di timbulkan oleh pihak maskapai penerbangan terhadap masyarakat yang menggunakan jasa mereka untuk bepergian. Seperti *delayed*, masyarakat selaku konsumen dirugikan tidak hanya dari segi materi, namun juga dari segi waktu yang terbuang karena selisih waktu keberangkatan dan waktu kedatangan yang berbeda dari waktu yang telah dijadwalkan. Kerugian pada saat menggunakan jasa transportasi udara selama ini tidak hanya di alami oleh masyarakat pada umumnya, penyandang disabilitas pada saat menggunakan jasa transportasi udara juga selama ini kerap kali mengalami diskriminasi yang cukup merugikan mereka, seperti fasilitas publik yang tidak sesuai dengan kebutuhan konsumen penyandang disabilitas pada khususnya.²

Kenyataan dilapangan menunjukkan kondisi sebaliknya, minimnya sarana pelayanan sosial dan kesehatan serta pelayanan lainnya yang dibutuhkan oleh

²Mariam Darus Badruzaman. "Aneka HukumBisnis". Bandung: Alumni. 1994. hlm 47.

para penyandang disabilitas, termasuk aksesibilitas terhadap pelayanan umum yang dapat mempermudah kehidupan difabel dimana sebagian besar hambatan aksesibilitas tersebut berupa hambatan arsitektural, membuat difabel kehilangan haknya dalam mendapatkan pelayanan yang baik. Seperti contoh kasus yang pernah terjadi yaitu pendiskriminasian terhadap seorang anak penyandang disabilitas yang diduga ditelantarkan petugas maskapai Garuda Indonesia sehingga tertinggal di Bandara Ngurah Rai Bali, pada hari Minggu tanggal 23 Agustus 2015. Anak laki-laki yang identitasnya sengaja tidak dipublikasikan oleh Koalisi Nasional Masyarakat itu tersebut, tertinggal pesawat tujuan Surabaya. Terdapat miskomunikasi dalam kejadian ini, dibutuhkan waktu yang lama untuk mengantar penumpang penyandang disabilitas untuk masuk ke dalam pesawat, naik lift dan dijemput menggunakan kendaraan menuju pesawat.

Anak ini dibantu oleh petugas training dan masalah timbul karena petugas tidak membawa radio komunikasi, sebab di informasikan lewat radio komunikasi bahwa pesawat yang hendak mengangkut anak laki-laki ini, dikatakan sudah dengan penumpang yang lengkap dan informasi itu baru diberitahukan pada saat pesawat hendak *take-off*. Peristiwa itu bermula pada saat *boarding*. Saat anak laki-laki tersebut sudah melewati petugas Garuda Indonesia untuk disobek boarding pass-nya, namun karena Bandara Ngurah Rai Bali tidak aksesibel bagi pengguna kursi roda, maka sang anak dengan kursi rodanya harus turun tangga terlebih dahulu, naik bus, dan kemudian naik tangga lagi untuk masuk pesawat. Dalam kondisi itu tidak ada petugas, baik dari Garuda Indonesia maupun Bandara

Ngurah Rai Bali itu sendiri yang membantu, sehingga ia tertinggal pesawat yang hendak ia naiki menuju Surabaya.³

Dalam kasus diatas, yang mana masih sangat kurangnya perhatian pemerintah baik pihak maskapai penerbangan maupun badan usaha pengangkutan niaga tersebut dalam memberikan pelayanan atau kewajibanya terhadap penyandang disabilitas hingga saat ini, dengan kata lain masih adanya sikap diskriminatif para pihak tersebut kepada penyandang disabilitas karena ketidak adanya aksesibilitas bagi beliau untuk menaiki pesawat tersebut dan timbulah miskomunikasi dan keterlambatan masuk pesawat terhadap anak penyandang disabilitas tersebut. Pada dasarnya penyandang disabilitas ialah seseorang yang harus di berikan perhatian dan perlakuan yang sama dalam hak nya sebagai penyandang disabilitas seperti yang dikatakan dalam Undang – Undang Nomor 8 tahun 2016 pada Pasal 1 ayat (1) tentang Penyandang Disabilitas bahwa “setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak.”

Hak-hak yang sama dimaksudkan dalam persoalan ini ialah hak penyandang disabilitas dalam pelayanan khusus terhadap dirinya yang memiliki keterbatasan dan ingin melakukan perjalanan menggunakan maskapai penerbangan selayaknya orang normal pada umumnya tanpa adanya sikap

³<https://www.viva.co.id/berita/nasional/666292-penumpang-disabilitas-telantar-bandara-itu-urusan-garuda/> diakses pada tanggal 10 Februari 2020 Pukul 13.38 WIB

diskriminatif pihak maskapai maupun badan usaha niaga, yang mana telah tertulis di dalam Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan pada pasal 134 ayat (1) yang berisi bahwa “Penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak di bawah usia 12 (dua belas) tahun, dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha angkutan udara niaga.”

Yang mana penyandang disabilitas perlu diberikan akses sendiri berupa fasilitas – fasilitas pembantu agar dapat beraktivitas atau berkegiatan di dalam bandar udara secara fleksibel dan mandiri, serta memberikan kenyamanan pada seluruh pengguna jasa angkutan udara di bandar udara tanpa terkecuali. Perlakuan khusus tersebut dipandang sebagai upaya maksimalisasi penghormatan, pemajuan, perlindungan dan pemenuhan hak asasi manusia universal. Bentuk pelayanan publik kepada para penyandang disabilitas di bandar udara perlu diperhatikan secara khusus agar tidak terjadi lagi persoalan yang serupa dan mengakibatkan kerugian terhadap salah satu pihaknya yaitu si penyandang disabilitas (konsumen) itu sendiri.

Karena menyikapi kenyataan yang ada para penyandang disabilitas mengalami kesulitan dan menyebabkan kerugian dalam hal ini yang disebabkan tidak adanya ruang gerak mereka yang memadai. Selanjutnya berdasarkan uraian diatas mengenai tindakan diskriminasi terhadap konsumen penyandang disabilitas, pada akhirnya mendorong penulis untuk mengkaji lebih mendalam lagi mengenai bagaimana bentuk perlindungan terhadap konsumen penyandang disabilitas angkutan udara.

Berdasarkan hal tersebut di atas maka penulis tertarik dan menuangkan dalam penelitian skripsi dengan judul “PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KETIADAAN AKSESIBILITAS PENYANDANG DISABILITAS SEBAGAI PENUMPANG PESAWAT UDARA OLEH MASKAPAI PENERBANGAN DI INDONESIA DITINJAU DARI UU NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN”.

B. RUMUSAN MASALAH

Dengan berdasarkan pada uraian-uraian tersebut diatas, maka dapat dirumuskan problematikanya sebagai berikut :

1. Bagaimana kah pertanggung jawaban terhadap ketiadaan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas?
2. Tuntuan apa saja kah yang dapat dimintai pertanggung jawaban sebagai akibat dari ketiadaan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas?

C. TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mengetahui siapa yang dapat dimintai pertanggung jawaban terhadap ketiadaan aksesibilitas bagi para penyandang disabilitas dalam melakukan perjalanannya menggunakan maskapai penerbangan di Indonesia.
2. Dan tuntuan apa yang dapat dimintai oleh pihak penyandang disabilitas terhadap pihak pengangkutan udara dalam melakukan perjalanan menggunakan maskapai penerbangan di Indonesia.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Sebagai masukan dan menambah pengembangan ilmu pengetahuan yang telah penulis peroleh selama di bangku kuliah.
2. Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu masyarakat untuk memecahkan masalah-masalah yang timbul, khususnya masalah yang berhubungan dengan penyandang disabilitas dan juga penerbangan yang ada di Indonesia ini.
3. Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar sarjana dibidang ilmu hukum pada Fakultas Hukum Universitas HKBP Nommensen.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Pengangkutan Udara

1. Pengertian Pengangkutan Udara

Menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.⁴ Berawal dari kata ‘angkut’ ini kemudian dikembangkan lebih lanjut menjadi kata ‘pengangkutan’ dan kata transportasi yang mengangkut. Contohnya seperti pengangkutan kereta api, pengangkutan kapal, pengangkutan bus, dan lain sebagainya. Menurut Abdul Kadir Muhammad, pengertian pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang memiliki arti mengangkat atau membawa, memuat dan membawa atau mengirim.⁵ Pengertian lain dari pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan.⁶ Hukum pengangkutan juga dapat didefinisikan sebagai sebuah perjanjian timbal-balik, pada mana pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-

⁴ Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang “*Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*”, Bab I, Pasal 1, Ayat 3.

⁵ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, 1991, hlm 19.

⁶ Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan, Pustaka Bangsa Press, 2005, Hlm. 4.

penerima;pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁷Sedangkan, pengangkutan menurut R. Soekardono berisikan bahwa pengangkutan ialah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan itu dimulai sampai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.⁸

Jika dikaitkan dengan definisi pengangkutan diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa definisi pengangkutan udara itu sendiri ialah sebuah perjanjian timbal-balik, pada mana pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu menggunakan moda atau alat transportasi jenis pesawat terbang yang melalui lintas udara, dan pihak penumpang atau penerima angkutan berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut dan mendapatkan hak nya untuk di angkut sepenuhnya di mulai dari tempat ia diangkut baik itu dari mulai pemuatan ke alat angkut sampai ke tempat tujuan dan turun dari alat angkut tersebut dengan selamat sampai tujuan selesai dan berakhir.

⁷ Sution Usman Adji, dkk, "*Hukum Pengangkutan Di Indonesia*", Jakarta: Rineka Cipta, 1990, hal.5-7.

⁸R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta : CV Rajawali, 1981,Hlm. 5.

2. Asas- asas Pengangkutan Udara

Asas-asas hukum pengangkutan menurut Abdulkadir Muhammad adalah sebagai berikut:

1. Konsensual.
Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.
2. Koordinatif.
Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.
3. Campuran.
Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
4. Retensi.
Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemilikinya.
5. Pembuktian dengan dokumen.
Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa karcis/tiket penumpang.⁹

⁹Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, PT Citra Aditya Bakti, 1998, Hal 18-19

3. Pihak – Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Udara.

Pihak- pihak dalam pengangkutan penumpang udara dapat dikatakan sebagai subjek hukum dalam pengangkutan subjek hukum disebut sebagai pendukung hak dan kewajiban. Dalam Pasal 1 Ayat 29 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

Dalam pengangkutan penumpang udara subjek atau pihak dari hubungan hukum tersebut yaitu:¹⁰

1. Pengangkut (*carrier*)

Dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan kepada penumpang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan.

Terbagi menjadi dua yaitu :

a. Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran. Yang disebut juga sebagai Maskapai Penerbangan. Menurut R. S. Damardjati,¹¹ maskapai penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang umum baik yang berjadwal (*schedule*

¹⁰<http://soegeng-poernomo.blogspot.com/2015/03/pihak-pihak-terkait-dalampengangkutan.html/>, diakses pada Tanggal 24 April 2020 Pukul 14.04 WIB

¹¹Damardjati, R.S. “*Istilah-Istilah Dunia Pariwisata*”. Ghalia Indonesia. Jakarta, 2001.

service/regular flight) maupun yang tidak berjadwal (*non schedule service*). Penerbangan berjadwal menempuh rute penerbangan berdasarkan jadwal waktu, kota tujuan maupun kota – kota persinggahan yang tetap. Sedangkan penerbangan tidak berjadwal sebaliknya, dengan waktu, *route*, maupun kota – kota tujuan dan persinggahan bergantung kepada kebutuhan dan permintaan pihak penyewa. Sedangkan, menurut Widadi A. Suwarno, berpendapat bahwa maskapai penerbangan atau airlines perusahaan penerbangan yang menerbitkan dokumen penerbangan untuk mengangkut penumpang beserta bagasinya, barang kiriman (kargo), dan benda pos (*mail*) dengan pesawat udara.¹²

b. Badan Usaha Bandar Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum.¹³ Menurut Sakti Adji Adisasmita Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan atau bongkar muat kargo dan atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.¹⁴

2. Penumpang (*passanger*)

Penumpang adalah pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang ditetapkan. Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Pihak pengangkut

¹²A.Suwarno. Widadi. “*Tata operasi Darat*”. Grasindo, Jakarta. 2001

¹³R.I., Undang-undang Nomor 01 Tahun 2009, tentang “*Penerbangan*”, Bab I, Pasal 1, Ayat 20 & 43

¹⁴Adji. Sakti. Adisasmita.*Op. cit* Hal. 98

dalam pengangkutan udara niaga merupakan pendukung dari hak dan kewajiban masing-masing para pihak, dan setiap masing-masing pihak harus melaksanakan kewajibannya serta mendapatkan haknya, sehingga dalam proses penyelenggaraan pengangkutan tersebut berjalan dengan semestinya. Pihak pengangkut dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, atau perseorangan. Sedangkan pihak penumpang dalam pengangkutan udara niaga selalu berstatus perseorangan.¹⁵

B. Tinjauan Umum Penyandang Cacat (Disabilitas)

1. Pengertian Cacat (Disabilitas)

Undang-Undang Indonesia Nomor 4 tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat menjelaskan bahwa Penyandang Cacat adalah setiap orang yang mempunyai kelainan fisik dan/ atau mental, yang dapat mengganggu atau merupakan rintangan dan hambatan baginya untuk melakukan kegiatan secara selayaknya, yang terdiri dari:¹⁶

- a. Kelainan fisik
adalah kecacatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi tubuh antara lain gerak tubuh, penglihatan, pendengaran, dan kemampuan bicara.
- b. Kelainan mental
adalah kelainan dalam tingkah laku, baik kelainan bawaan maupun akibat dari penyakit.
- c. Kelainan fisik dan mental

¹⁵<http://soegeng-poernomo.blogspot.com/2015/03/pihak-pihak-terkait-dalam-pengangkutan.html>

Diakses pada Tanggal 06 Mei 2020 Pukul 13.49 Wib

¹⁶Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1998 Tentang “*Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat.*”

adalah keadaan seseorang yang menyandang dua jenis kelainan sekaligus.

Selain itu, pengertian cacat sebagaimana digambarkan sejak tahun 1998 memperoleh sebutan baru yang dipopulerkan oleh beberapa aktivis penyandang cacat dengan istilah “*difabel*” yang merupakan singkatan dari “*different ability people*”. Istilah tersebut secara bebas diterjemahkan dengan “orang yang berbeda kemampuan”. Istilah *difabel* didasarkan pada realita bahwa setiap manusia diciptakan berbeda. Sehingga yang ada sebenarnya hanyalah sebuah perbedaan bukan kecacatan. Di kalangan penyandang cacat sendiri istilah *difabel* belum seluruhnya setuju, karena istilah tersebut hanyalah bentuk penghalusan bahasa (*eufeminisme*) sebagai akibat kurangnya keberpihakan, baik dari pemerintah maupun masyarakat pada umumnya. Namun tanpa mengabaikan mereka yang berpendapat belum setuju atas istilah tersebut, dalam uraian selanjutnya pengertian penyandang cacat dan *difabel* digunakan secara bergantian.¹⁷ Adapun ketentuan Undang-Undang baru yang melindungi hak hak penyandang cacat (disabilitas) pengganti Undang - undang sebelumnya yaitu Undang- undang Nomor 8 tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas yang mana dimaksud Penyandang Disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan

¹⁷<http://samarinda.lan.go.id/jba/index.php/jba/article/view/64/76> Diakses pada Tanggal 06 Mei 2020 Pukul 14.26 Wib

dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga Negara lainnya berdasarkan kesamaan hak.¹⁸

Menurut John C. Maxwell, difabel ialah seseorang yang mempunyai kelainan fisik dan atau mental yang dapat mengganggu atau merupakan suatu rintangan dan hambatan baginya untuk melakukan aktifitas secara layak atau normal.

Secara kodrati, Penyandang Cacat sama saja dengan manusia biasa lainnya, namun pemahaman mengenai konsepsi hukum kodrat bisa diinterpretasikan berbeda - beda oleh setiap manusia. Oleh karena itu diperlukan susunan peraturan yang lebih konkret untuk menjabarkan norma-norma dalam hukum kodrat yakni norma-norma hukum positif. Namun hukum positif disini bukan hukum positif seperti yang dipahami oleh aliran positivistik dimana ada pemisahan tegas antara moral dan norma positif. Hukum positif dalam konteks hukum kodrat hanya berlaku apabila hukum positif bersumber dari dan tidak bertentangan dengan hukum abadi atau hukum Tuhan.¹⁹

Dalam kedudukanya pandangan seseorang penyandang cacat yang sering disebut sebagai difabel memiliki hak dan kedudukan yang sama di mata hukum dan hukum Tuhan (kedudukan kodrat manusia di mata Tuhan) sebagai mana mestinya sesuai dengan Hak Asasi Manusia itu sendiri, dalam hal ini penulis meyakini bahwa setiap orang semua mau diperlakukan sama (*equality*) kesamaan yang dimaksud dalam hal ini ialah sesuai dengan kemampuan dan keterbatasan

¹⁸R.I., Undang-undang Nomor 08 Tahun 2016 , tentang “*Penyandang Disabilitas*”, Bab I, Pasal 1, Ayat 1

¹⁹<https://media.neliti.com/media/publications/34431-ID-tinjauan-yuridis-hak-hak-penyandang-cacat-sebagai-penumpang-pesawat-udara-oleh-m.pdf> Diakses pada Tanggal 06 Mei 2020 Pukul 15. 21 Wib.

yang mereka miliki, tidak terlepas dari siapakah dirinya, status sosialnya maupun fisiknya. Ia berhak mendapatkan kemudahan dan aksesibilitas dalam melakukan kegiatannya di luar rumah dengan mandiri.

Isu Penyandang Cacat ini masih sangat banyak kita temukan tidak hanya dalam bidang pengangkutan transportasi udara saja melainkan diberbagai sektor dan bidang yang lain sebagainya. Tak luput masih banyak orang yang kurang peduli akan orang-orang yang memiliki keterbatasan atau yang kita kenal sebagai penyandang cacat (disabilitas) di kehidupan sehari-harinya, sudah seharusnya kita sebagai umat manusia mengakui bahwa diskriminasi atas dasar cacat atau disabilitas merupakan pelanggaran terhadap martabat kemanusiaan, mengakui adanya perbedaan karakter Penyandang Cacat atau Disabilitas, dan mengakui pentingnya promosi dan perlindungan hak Penyandang Cacat termasuk mereka yang membutuhkan dukungan dan perlindungan khusus.

2. Asas - Asas Penyandang Disabilitas

Prinsip - prinsip pokok hak asasi manusia yang termasuk ke dalam asas penyandang disabilitas antara lain :²⁰

- a. *Universality*
Beberapa moral dan nilai-nilai etik tersebar di seluruh dunia. Negara dan masyarakat di seluruh dunia seharusnya memahami dan menjunjung tinggi hal ini. Universalitas hak berarti bahwa hak tidak dapat berubah atau hak tidak dialami dengan cara yang sama oleh semua orang.
- b. *Equality*
Konsep kesetaraan mengekspresikan gagasan menghormati martabat yang melekat pada setiap manusia. Secara spesifik pasal 1 DUHAM

²⁰<https://herlambangperdana.files.wordpress.com/2008/06/prinsip-prinsip-ham.pdf> Diakses pada tanggal 21 Agustus 2020 Pukul 16.28 WIB

menyatakan bahwa :“setiap umat manusia dilahirkan merdeka dan sederajat dalam harkat dan martabatnya”.

c. *Non Discrimination*

Non diskriminasi terintegrasi dalam kesetaraan. Prinsip ini memastikan bahwa tidak seorangpun dapat meniadakan hak asasi orang lain karena faktor-faktor luar, seperti misalnya ras, warna kulit, jenis kelamin, bahasa, agama, politik atau pandangan lainnya, kebangsaan, kepemilikan, status kelahiran atau lainnya.

d. *Interdependence*

Pemenuhan dari satu hak seringkali bergantung kepada pemenuhan hak lainnya, baik secara keseluruhan maupun sebagian. Contohnya, dalam situasi tertentu, hak atas pendidikan atau hak atas informasi adalah saling bergantung satu sama lain. Oleh karena itu pelanggaran HAM saling bertalian; hilangnya satu hak mengurangi hak lainnya.

3. Hak – hak Penyandang Disabilitas

Dalam isu penyandang cacat (disabilitas) yang sudah dibahas diatas juga menjadi dorongan bagi para pemerintah dalam pengupayaan pemberian perlindungan khusus terhadap para penyandang cacat (disabilitas) agar tidak terjadinya ke tidak-adilan atau ketiadaan pemenuhan kebutuhannya sebagai difabel secara mandiri di luar rumah. Dalam penerapannya, pemerintah dan atau masyarakat juga berkewajiban untuk ikut andil dalam mengupayakan terwujudnya hak-hak penyandang cacat (disabilitas) itu sendiri.

Yang dimaksudkan dalam hal ini ialah merupakan Hak-hak penyandang cacat dalam melakukan perjalanan menggunakan moda pesawat terbang atau transportasi udara yang terdapat pada Pasal 134 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyebutkan bahwa:²¹

²¹ Undang-undang Nomor 01 Tahun 2009 Tentang “Penerbangan” Pasal 134 (Ayat 1)

1. Penyandang Cacat, lanjut usia, anakanak di bawah usia 12 (dua belas) tahun, dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha angkutan udara niaga.
2. Pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit meliputi:
 - a. Pemberian prioritas tambahan tempat duduk;
 - b. Penyediaan fasilitas kemudahan untuk naik ke dan turun dari pesawat udara;
 - c. Penyediaan fasilitas untuk Penyandang Cacat selama berada di pesawat udara;
 - d. Sarana bantu bagi orang sakit;
 - e. Penyediaan fasilitas untuk anakanak selama berada di pesawat udara;
 - f. Tersedianya personel yang dapat berkomunikasi dengan Penyandang Cacat, lanjut usia, anak-anak, dan/atau orang sakit; dan
 - g. Tersedianya buku petunjuk tentang keselamatan dan keamanan penerbangan bagi penumpang pesawat udara dan sarana lain yang dapat dimengerti oleh Penyandang Cacat, lanjut usia, dan orang sakit.

Penyandang cacat juga berhak mendapatkan perlindungan hukum sebagai bagian dari konsumen itu sendiri tanpa terkecuali dalam hal ini, dapat dilihat melalui undang-undang yang merasa dirugikan.

C. Tinjauan Umum Aksesibilitas Penerbangan

1. Pengertian Aksesibilitas

Apa sebenarnya arti dari aksesibilitas itu? Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Aksesibilitas merupakan kemudahan yang disediakan bagi difabel guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Sedangkan yang dimaksud dengan kesamaan kesempatan adalah keadaan yang memberikan peluang kepada difabel untuk mendapatkan kesempatan yang sama dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.²²

²² Undang-undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang “Penyandang Disabilitas” Pasal 18 ayat 1 dan 2

Menurut beberapa pakar, yaitu salah satunya Black J.A berpendapat bahwa aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata gubahan dalam berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi.²³ Pendapat lain, aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah system.²⁴

Menurut Kartono, aksesibilitas yang baik diharapkan dapat mengatasi beberapa hambatan mobilitas, baik berhubungan dengan mobilitas fisik, misalnya mengakses jalan raya, pertokoan, gedung perkantoran, sekolah, pusat kebudayaan, lokasi industri dan rekreasi baik aktivitas non fisik seperti kesempatan untuk bekerja, memperoleh pendidikan, mengakses informasi, mendapat perlindungan dan jaminan hukum.²⁵

Maka dapat disimpulkan dengan lebih singkat lagi bahwa aksesibilitas adalah wadah (*akses*) bagi para orang-orang yang berkebutuhan khusus untuk melakukan kegiatannya diluar rumah dengan mandiri dan mendapatkan kesempatan yang sama dengan orang-orang normal lainnya tanpa memandang ras, agama, suku dan status sosial nya.

2. Asas – asas Aksesibilitas

Aksesibilitas memiliki beberapa asas yang mengamanahkan kemudahan aksesibilitas kepada difabel. Beberapa asas tersebut diantaranya:

1. Kepentingan Umum

²³J.A., Black, *Urban Transport Planning: Theory and Practice*, London : Cromm Helm, 1981.

²⁴Magribi. *Geografi Transportasi (Bagian Pertama dan Kedua)*. Rangkuman terjemahan Transportatioan Geography Comments and Readings. Edited by Michael E. Elliot Hurst. Fak. Pasca Sarjana UGM. Yogyakarta, 1999.

²⁵Kartono, kartini, "*Tentang Patologi Sosial*" Jilid I, Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2001.

Yaitu, pemberian pelayanan tidak boleh mengutamakan kepentingan pribadi dan/atau golongan.

2. Kepastian Hukum

Yaitu,jaminanterwujudnya hak dan kewajiban dalam penyelenggaraan pelayanan.

3. Kesamaan Hak

Yaitu, pemberian pelayanan tidak membedakan suku, ras, agama, golongan, gender dan status ekonomi

4. Keseimbangan Hak dan Kewajiban

Yaitu, pemenuhan hak harus sebanding dengan kewajiban yang harus dilaksanakan, baik oleh pemberi maupun penerima pelayanan.

5. Keprofesionalan

Yaitu, pelaksanaan pelayanan harus memiliki kompetensi yang sesuai dengan bidang tugas.

6. Partisipatif

Yaitu, peningkatan peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan dengan memperhatikan aspirasi, kebutuhan dan harapan masyarakat.

7. Persamaan perlakuan/tidak diskriminatif

Yaitu, setiap warga Negara berhak memperoleh pelayanan yang adil.

8. Keterbukaan

Setiap penerima pelayanan dapat dengan mudah mengakses dan memperoleh informasi mengenai pelayanan yang diinginkan.

9. Akuntabilitas

Yaitu, proses penyelenggaraan pelayanan harus dapat di pertanggung jawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

10. Fasilitas dan Perlakuan Khusus Bagi Kelompok Rentan

Yaitu, pemberian kemudahan terhadap kelompok rentan sehingga tercipta keadilan dalam pelayanan.

11. Ketetapan Waktu

Yaitu, penyelesaian setiap jenis pelayanan dilakukan tepat waktu sesuai dengan standar pelayanan.

12. Kecepatan Kemudahan dan Keterjangkauan

Yaitu, setiap jenis pelayanan dilakukan secara cepat, mudah dan terjangkau.

Asas-asas aksesibilitas tersebut dikuatkan kembali dalam Pasal 29 ayat (1) dan ayat (2) yang menyebutkan bahwa penyelenggara diwajibkan memberikan pelayanan dengan perlakuan khusus kepada anggota masyarakat tertentu (difabel) sesuai dengan peraturan perundang-undangan, serta pemanfaatan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik dengan perlakuan khusus atau bagi para difabel dilarang dipergunakan oleh orang lain yang tidak berhak.²⁶

3. Ketiadaan Aksesibilitas

Jika ingin menarik kesimpulan terhadap apa yang dimaksud dari ketiadaan aksesibilitas itu? Maka tidak terlepas dari apa itu aksesibilitas. Jika kita melihat kembali dalam tinjauan sebelumnya yang sudah dijabarkan, Menurut Undang-

²⁶ Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009. Tentang “ *Pelayanan Publik* “. Pasal 29 ayat 1 dan 2

Undang Nomor 4 Tahun 2007 tentang Penyandang Disabilitas, aksesibilitas ialah kemudahan yang disediakan bagi difabel guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Sedangkan yang dimaksud dengan kesamaan kesempatan adalah keadaan yang memberikan peluang kepada difabel untuk mendapatkan kesempatan yang sama dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

Oleh karena itu pemerintah menjamin hak yang harus diperoleh penyandang cacat, termasuk didalamnya aksesibilitas dalam pelayanan yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat, lebih lanjut dalam Pasal 6 disebutkan bahwa setiap penyandang cacat berhak memperoleh aksesibilitas dalam rangka kemandiriannya. Dalam Pasal 6 tersebut dikatakan bahwa aksesibilitas merupakan salah satu amanah yang harus ditunaikan pemerintah kepada difabel, disamping kewajiban lainnya yang tidak kalah pentingnya.

Penyediaan aksesibilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diselenggarakan oleh Pemerintah dan/atau masyarakat dan dilakukan secara menyeluruh, terpadu, dan berkesinambungan. Pasal 29 mengatur tentang sanksi kepada pihak yang mengabaikan kesempatan pendidikan kepada para difabel, yaitu:²⁷

1. Barang siapa tidak menyediakan aksesibilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 atau tidak memberikan kesempatan dan perlakuan yang sama bagi penyandang cacat sebagai peserta didik

²⁷ Undang-undang Nomor 4 Tahun 1997 , tentang “*Penyandang Cacat*”, Pasal 6 dan 29

pada satuan, jalur, jenis, dan jenjang pendidikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 dikenakan sanksi administrasi.

2. Bentuk, jenis, dan tata cara pengenaan sanksi administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Maka dapat disimpulkan bahwa ketiadaan aksesibilitas adalah keadaan dimana tidak adanya (*NoI*) kemudahan yang disediakan bagi para penyandang disabilitas dalam pemenuhan kebutuhannya diluar rumah secara mandiri dan mewujudkan kesamaan kesempatan yang ada bagi mereka, oleh karena itu pemerintah mengeluarkan undang-undang untuk melindungi para difabel dalam mendapatkan hak nya, karena dalam realitanya masih banyak sekali hak-hak yang tidak didapatkan oleh para difabel dalam melakukan kegiatan nya, salah satunya yaitu “ketiadaan aksesibilitas” tersebut dalam melakukan perjalanannya menggunakan transportasi udara (pesawat terbang) di Indonesia. Oleh karena itu pemerintah menjamin pemberian akses kepada para difabel dan akan memberikansanksi tegas terhadap siapa saja pihak-pihak yang terkait terutama instansi pemerintah dalam pemberian aksesibilitas bagi para difabel yang menimbulkan adanya pelanggaran hak penyandang disabilitas disana, yang selanjutnya akan dibahas di dalam babberikutnya.

BAB III

METODE PENELITIAN

1. METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup

Fokus yang akan di kaji dalam penelitian ini ialah bagaimanakah pertanggung jawab atas ketiadaan aksesibilitas penumpang pesawat yaitu penyandang disabilitas. Dan bagaimana tuntutan yang berlaku untuk pihak yang bertanggung jawab dalam persoalan ketiadaan aksesibilitas ini. Dan tujuannya berguna untuk mengetahui siapa yang dapat bertanggung jawab dengan menggunakan sumber-sumber data dibawah ini.²⁸

B. Sumber Data

a. Sumber Data

Yang diperoleh dari data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan. Pada penulisan ini, penulis menggunakan bahan hukum primer antara lain:

1. Kitab Undang – Undang Hukum Perdata;
2. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan;

²⁸Bambang Sunggono. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 1997.

3. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 8 tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas;
4. Undang-undang Nomor 08 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen .
5. Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik .
6. Peraturan Pemerintah RI Nomor 43 Tahun 1998 Tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat.
7. Peraturan Menteri RI Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

b. Bahan Hukum Sekunder

Merupakan bahan hukum berupa pendapat hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer yang berkaitan dengan Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Penyandang Disabilitas Dalam Penyelenggaraan Angkutan Udara yang diperoleh dari buku, internet, surat kabar, dan hasil penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier

Merupakan bahan hukum untuk memeperjelas bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti, kamus hukum, dan Kamus Besar Bahasa Indonesia.

C. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan bahan hukum diperoleh dengan melakukan studi kepustakaan, yaitu dengan mempelajari bahan hukum primer dan sekunder. Analisis Data Data yang diperoleh dalam penelitian kepustakaan diolah dan dianalisis secara kualitatif, artinya analisis dengan menggunakan ukuran kualitatif. Data yang diperoleh dari kepustakaan secara tertulis, kemudian diarahkan, dibahas, dan diberi penjelasan dengan ketentuan yang berlaku, kemudian disimpulkan dengan metode deduktif, yaitu menarik kesimpulan dari hal yang umum ke hal yang khusus.

D. Metode Analisis Data

Yang diperoleh dari bahan hukum sekunder akan dianalisis dengan mendeskripsikan dan membandingkan pendapat hukum yang diperoleh dari narasumber dengan bahan primer sehingga berdasarkan analisis tersebut akan ditarik kesimpulan, dengan mempergunakan metode berpikir deduktif, yaitu metode berpikir yang berangkat dari proposisi umum yang kebenarannya telah diakui yang berakhir pada suatu kesimpulan yang bersifat khusus, dalam hal ini untuk mengetahui, menganalisis, dan mengkaji bagaimana Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Penyandang Disabilitas dalam Penyelenggaraan Angkutan Udara.