



ANALISIS YURIDIS BATASAN USIA ANAK SEBAGAI PENUMPANG TANPA PENDAMPING DALAM PENGANGKUTAN UDARA NIAGA

Dimas Fajriansyah Akbar

Program Studi S1 Ilmu Hukum Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
dimasfajriansyahakbar@gmail.com

Indri Fogar Susilowati

Program Studi S1 Ilmu Hukum Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
indrifogar@unesa.ac.id

Abstrak

Penumpang terbagi atas penumpang tidak berkebutuhan khusus, dan penumpang berkebutuhan khusus. Salah satu penumpang berkebutuhan khusus adalah anak-anak. Terdapat ketentuan mengenai batasan usia anak-anak yang berhak mendapatkan pelayanan khusus dari maskapai bagi mereka yang bepergian tanpa pendamping, yaitu pada Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan yang menyebutkan bahwa yang berhak mendapatkan pelayanan khusus adalah anak-anak dibawah usia 12 tahun dan Pasal 42 ayat (5) Permenhub 185 Tahun 2015 yang menyebutkan bahwa yang berhak mendapatkan pelayanan khusus adalah hanya anak-anak yang berusia 6-12 tahun. Kedua aturan tersebut dapat menimbulkan masalah karena memungkinkan anak-anak dalam rentan usia tersebut tidak terakomodir hak-haknya sebagai penumpang tanpa pendamping angkutan udara niaga. Penelitian ini bertujuan agar pembaca mengetahui batasan usia yang tepat untuk digunakan oleh maskapai dan perlindungan hukum apabila maskapai membuat batasan usia sendiri diluar ketentuan peraturan perundang-undangan.

Metode Penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif, dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Bahan yang digunakan adalah bahan hukum primer, sekunder, dan bahan non-hukum. Teknik pengolahan bahan hukum menggunakan metode deduktif, dan teknik analisis penelitian ini menggunakan metode analisis preskriptif.

Hasil penelitian yang didapat adalah terdapat dua maskapai yang memiliki perbedaan batasan usia anak sebagai penumpang tanpa pendamping dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu Citilink 7-12 tahun dan dikenakan biaya tambahan Rp. 150.000 per penumpang anak-anak, dan AirAsia anak-anak berusia dibawah 12 tahun tidak akan diterima dalam penerbangan. Ilmu Psikologi Perkembangan dan Ilmu Pediatri menjabarkan bahwa konsep anak-anak adalah mereka yang berusia 6-12 tahun, kemudian bentuk perlindungan hukumnya adalah pernyataan maskapai atas kesanggupan melayani sesuai standar, pengawasan dari Kementerian Perhubungan serta pemberian sanksi administratif bagi maskapai apabila terdapat pelanggaran. Hal ini diharapkan agar pihak DPR sebagai legislator segera merevisi Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan terkait batasan usia anak sebagai penumpang tanpa pendamping dan pihak maskapai hendaknya menaati dan melaksanakan apa yang ada dalam peraturan perundang-undangan berlakuan, tidak membuat kebijakan tersendiri terkait batasan usia anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping.

Kata Kunci: Batasan Usia Anak, Penumpang Tanpa Pendamping, Pengangkutan Udara Niaga

Abstract

Passengers are divided into passengers without special needs, and passengers with special needs. One of the special needs passengers is children. There are provisions of children's age limitation who entitled to get special services from airlines for children who travels without a companion, those are in Article 134 paragraph (1) of Aviation Law about Aviation which regulates that those are who entitled to get special services are children under 12 years old and Article 42 paragraph (5) Minister of Transportation Regulation number 185 year 2015 which regulate that those who gets special services are only children aged 6-12 years old. Both of these rules can cause problems because it allows children in this age range not being accommodated as passengers without a companion on commercial air transportation. This research aims to let the readers know the correct one of children's age limitation for should use by airlines and legal protection if the airline makes its own age limit beyond the provisions of the legislation.

The research method used is normative legal research, with statute and conceptual approaches. The legal materials used are primary, secondary and non-legal materials. Legal material processing techniques use deductive method and the analysis technique of this research using prescriptive analysis method.

The results show that there are two airlines that have different of age limits for children as unaccompanied minor passenger with the applicable laws and regulations, those are Citilink that regulates 7-12 years old and charge an additional fee for Rp. 150,000 per unaccompanied minor passenger, and AirAsia regulates children under 12 years old will not be accepted on flight. Psychology Development and Pediatric science explain that the concept of children is those

are who aged 6-12 years, then the form of legal protection is the statement of the airline's ability to serve according to standards, supervision of the Ministry of Transportation and administration of sanctions for airlines if there are violations. It is expected that the Parliament immediately revise the Article 134 paragraph (1) of the Aviation Law regarding the age limitation of children as unaccompanied minor passenger and the airlines should obey and implement what is in the legislation in use, not making separate policies regarding age limits children as an unaccompanied minor passenger.

Keywords: Children's Age Limitation, Unaccompanied Minor, Commercial Air Transportation

PENDAHULUAN

Penumpang angkutan udara niaga pada umumnya terdiri atas penumpang berkebutuhan khusus, dan penumpang tanpa kebutuhan khusus. Penumpang tidak berkebutuhan khusus adalah penumpang pada umumnya, yaitu mereka yang tidak membutuhkan pelayanan dan/atau fasilitas khusus atau dalam hal ini pelayanan dan/atau fasilitas khusus sejak sebelum terbang (*pre-flight*) hingga setelah terbang (*post-flight*). Sedangkan penumpang dengan kebutuhan khusus atau pengguna jasa berkebutuhan khusus menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus yang selanjutnya disebut dengan Permenhub Nomor 98 Tahun 2017 mendefinisikan bahwa,

Pengguna jasa yang karena kondisi fisik dan/atau permintaan khusus memerlukan fasilitasi dan pelayanan khusus dari penyedia jasa transportasi publik yaitu penumpang penyandang disabilitas, penumpang lanjut usia, penumpang anak-anak, penumpang wanita yang sedang dalam kondisi hamil, dan penumpang sakit.

Hak kedua jenis penumpang tersebut adalah pada umumnya sama yaitu dapat menikmati layanan jasa transportasi sampai pada tujuan yang dituju atau diperjanjikan.

Definisi dari penyandang disabilitas atau dalam hal ini penumpang penyandang disabilitas menurut Permenhub Nomor 15 Tahun 2015 adalah penumpang yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik yang dapat terhambat dalam berinteraksi dengan lingkungan sekitarnya. Penumpang penyandang disabilitas terdapat juga penumpang berkebutuhan khusus lainnya yaitu, orang sakit, orang lansia, wanita hamil, dan juga anak-anak.

Orang sakit menurut Permenhub Nomor 15 Tahun 2015 adalah penumpang yang karena kondisi kesehatannya membutuhkan fasilitas tambahan berupa *oxygen mask*, kursi roda, dan/atau *stretcher*. Namun khusus untuk penumpang dengan penyakit menular terdapat pembeda yaitu tidak akan ditempatkan pada pesawat yang sama dengan penumpang yang lain.

Permenhub Nomor 15 Tahun 2015 mendefinisikan Orang Lansia adalah mereka yang berusia lebih dari 60 tahun. Tidak ada definisi tersendiri mengenai wanita hamil, namun dalam hal ini jelas bahwa adalah kewajiban maskapai jika mengetahui ada penumpang wanita hamil

berarti dia berhak mendapatkan pelayanan khusus dari maskapai.

Penumpang berkebutuhan khusus lainnya adalah anak-anak. Pengaturan pendefinisian anak-anak dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia memang masih terdapat banyak perbedaan. Misalnya saja dalam Pasal 1 angka 5 Undang-undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia yang mendefinisikan bahwa anak-anak adalah mereka yang berumur sebelum 18 tahun. Lalu pada Pasal 1 angka 26 Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan mendefinisikan anak-anak adalah mereka yang belum mencapai usia 18 tahun. Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak mendefinisikan anak-anak adalah seseorang yang belum berumur 18 tahun, kemudian pada Pasal 1 angka 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus yang mendefinisikan bahwa anak-anak adalah mereka yang yang berusia 0-5 tahun.

Perbedaan batasan usia anak dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia seperti yang disebutkan diatas akan dapat menimbulkan banyak interpretasi atau penafsiran yang membingungkan bagi banyak pihak, karena kurang paham akan menggunakan aturan tentang batasan usia anak yang mana yang seharusnya digunakan. Khusus dalam bidang penumpang anak dalam pengangkutan udara juga terdapat perbedaan batasan usia anak-anak. Dalam UU Penerbangan anak-anak adalah mereka yang berumur dibawah 12 tahun. Lalu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri mendefinisikan bahwa anak-anak yang berhak mendapat pelayanan khusus adalah yang berumur 6-12 tahun, sedangkan sebelum usia 6 tahun dalam melakukan perjalanan dengan angkutan udara wajib ada seseorang yang bertanggung jawab yang artinya tidak mendapatkan fasilitas dan pelayanan khusus dari maskapai.

Contoh nyata akibat dari adanya perbedaan batasan usia anak-anak dalam peraturan perundang-undangan tentang pengangkutan udara adalah penafsiran dari maskapai AirAsia Indonesia. Dalam situs resminya yang termuat dalam kolom syarat dan ketentuan Maskapai untuk penerbangan QZ pada pasal 7 tentang Penolakan dan Pembatasan Pengangkutan poin 7.2 mengenai Anak-

anak yang sendirian, yaitu bahwa anak-anak berusia dibawah 12 tahun yang terbang menggunakan maskapai AirAsia tidak akan diterima oleh maskapai, kecuali didampingi oleh seseorang yang bertanggung jawab dan berusia minimal 18 Tahun.

Perbedaan batasan inilah yang menjadi isu hukum yakni terkait perlindungan anak sebagai penumpang dalam angkutan udara yang ada di Indonesia. Mengingat dalam bidang pengangkutan udara niaga saja terdapat perbedaan aturan mengenai batasan usia anak sebagai penumpang pesawat, maka apabila terdapat perbedaan batasan usia anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping ini juga memungkinkan anak-anak tidak terakomodir hak-haknya sebagai penumpang angkutan udara niaga.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik dan berkeinginan mencari jawaban atas rumusan masalah (1) Bagaimana penggunaan batasan usia yang tepat untuk digunakan oleh maskapai dalam melayani anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping dalam pengangkutan udara niaga? (2) Bagaimanakah perlindungan hukumnya apabila terjadi perbedaan batasan usia anak-anak oleh maskapai?

Tujuan penelitian ini adalah (1) Mengetahui penggunaan batasan usia anak yang tepat untuk digunakan oleh maskapai sebagai acuan dalam melayani anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping dalam pengangkutan udara niaga. (2) Untuk mengetahui perlindungan hukum apabila terjadi perbedaan batasan usia penumpang anak tanpa pendamping oleh maskapai.

Ilmu yang mengkaji secara rinci mengenai bagaimana itu anak-anak adalah Ilmu Psikologi Perkembangan dan Ilmu Pediatri. Terdapat banyak doktrin yang ada dalam Ilmu Psikologi Perkembangan mengenai definisi anak-anak, beberapa di antaranya adalah doktrin menurut Papalia, Olds, & Feldman, Jean Jacques Rousseau, Akyas Azhari, dan John Amos Comenius.

Papalia, Olds & Feldman (Dariyo, 2007: 37-42) menjabarkan mengenai usia anak-anak menjadi 3 masa, yaitu masa anak-anak awal (*Early Childhood*), anak-anak pertengahan (*Middle Childhood*), dan masa anak-anak akhir (*Late Childhood*). Masa anak-anak awal adalah masa dalam usia sekitar 4-5 tahun. Masa ini ditandai dengan awal kemandirian, *self controlling*, dan perluasan pergaulan dengan cara bermain. Masa anak-anak pertengahan adalah masa dalam usia 7-9 tahun. Anak-anak pada masa ini ditandai dengan kecenderungan untuk berteman dengan mereka yang seusia dan berjenis kelamin sama (homogen). Pada masa ini juga anak-anak mulai mengembangkan kepribadiannya. Masa anak-anak akhir adalah masa anak-anak dalam rentang usia 10-12 tahun. Pada masa ini anak-anak membentuk kelompok pertemanan kecil dan sebaya. Cara berpikir anak pada masa ini masuk dalam tahap konkrit.

Akyas Azhari dalam bukunya (Azhari, 2004: 173) membagi tahapan anak-anak menurut tiga macam perubahan, yaitu perubahan biologis, perubahan psikologis, dan perubahan deduktis. Perubahan biologis dibagi menjadi usia kecil (0-7 tahun), usia anak sekolah (7-14 tahun), dan usia remaja (14-21 tahun). Perubahan psikologi ditandai dengan memasuki masa-masa tidak stabil (*trotz*) yaitu pada tahun ke-3/4/5, dan permulaan masa pubertas. Perubahan deduktis dibagi atas masa sekolah ibu (0-6 tahun), masa sekolah bahasa ibu (6-12 tahun), masa sekolah bahasa latin (12-18 tahun) dan masa sekolah tinggi (18-24 tahun).

Perkembangan masa anak-anak menurut doktrin Jean Jacques Rousseau (Santrock, 2012: 4) terjadi pada rentang usia 2-12 tahun. Pada masa ini ditandai dengan semakin berkembangnya fungsi-fungsi indera anak untuk mengamati, dan perkembangan pada setiap aspek kejiwaan anak pada masa ini didominasi oleh hasil pengamatannya terhadap lingkungan sekitar.

John Amos Comenius (Kartini, 1995: 34-35) menjabarkan perkembangan anak menjadi dua tahap, yaitu tahap enam (6) tahun pertama dan tahap enam (6) tahun kedua. enam (6) tahun pertama ditandai dengan mulai mengenali lingkungannya dengan fungsi peginderaan, lalu pada tahap enam (6) tahun kedua ditandai dengan mulai dapat menganalisa lingkungannya dengan fungsi ingatan dan imajinasi.

Ilmu Pediatri (Ratnaningsih, 2017: 11) mengklasifikasikan tumbuh kembang manusia berdasarkan perkembangan kognitif dan motorik menjadi enam tahap yaitu

1. Usia bayi (lahir - 11 bulan)
2. Usia *Toddler* (1-3 tahun)
3. Usia Pra-sekolah (3-6 tahun)
4. Usia Sekolah (6-12 tahun)
5. Usia Remaja (10-18 untuk perempuan dan 12-20 untuk laki-laki)

Ilmu hukum memiliki cara untuk mengatasi persoalan tentang adanya suatu konflik norma yaitu dengan asas *preferensi* yang terdiri atas (Sudaryanto, 2015: 92)

- a. Asas *lex posterior derogat legi priori*;
- b. Asas *lex superior derogat legi inferior*; dan
- c. Asas *lex specialis derogat legi generali*.

a. Asas *lex posterior derogat legi priori* adalah asas dimana aturan yang baru akan mengesampingkan aturan yang lama, sejauh aturan tersebut mengatur hal yang sama.

b. Asas *lex superior derogat legi inferior* adalah dimana aturan yang dibuat oleh penguasa yang tinggi mempunyai derajat yang lebih tinggi pula, sehingga apabila ada dua macam aturan yang

tidak sederajat mengatur objek yang sama dan saling bertentangan, maka hakim harus menerapkan aturan yang lebih tinggi dan menyatakan bahwa aturan yang lebih rendah tidak mengikat.

c. Asas *lex specialis derogat legi generali* adalah asas dimana aturan yang khusus mengesampingkan aturan yang bersifat umum, maka jika ada dua macam ketentuan dari peraturan perundang-undangan yang tingkat derajatnya sama dan berlaku pada waktu yang bersamaan kemudian saling bertentangan, maka hakim harus menerapkan aturan yang khusus dan mengesampingkan aturan yang umum.

Perlindungan hukum dapat diartikan sebagai bentuk perlindungan yang diberikan oleh hukum yang berlaku guna mencegah adanya penafsiran ganda serta penyalahgunaan wewenang oleh aparat penegak hukum. Perlindungan hukum yang diberikan bagi rakyat dapat berbagai macam bentuknya. Menurut Philipus M. Hadjon (2001: 45), Perlindungan Hukum terdapat dua macam, yaitu perlindungan hukum preventif dan represif. Perlindungan hukum preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya suatu konflik, sedangkan perlindungan represif bertujuan untuk menindak, menanggulangi dan memulihkan keadaan setelah terjadinya suatu konflik.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian normatif adalah penelitian yang berfokus pada pencarian kebenaran dilihat dari sisi normatifnya. (Ibrahim, 2005: 57) Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non-hukum. Bahan hukum primer tersebut antara lain:

- 1) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 165, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3886);
- 2) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4279);
- 3) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2007 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 58 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4720);
- 4) Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2008 tentang Pornografi (Lembaran Negara Republik

Indonesia Tahun 2008 Nomor 181 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4928);

- 5) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
- 6) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 153 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5332);
- 7) Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 297 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5606);
- 8) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1823);
- 9) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1385).

Bahan hukum sekunder yang digunakan meliputi:

- a. Buku-buku bacaan atau buku ilmiah terkait hukum pengangkutan niaga, hukum pengangkutan udara
- b. Kamus hukum terkait anak-anak dalam hukum;
- c. Jurnal dan literatur online mengenai hukum pengangkutan udara, dan anak-anak menurut hukum;
- d. Hasil Penelitian terkait pengangkutan udara niaga, dan batasan usia anak-anak menurut hukum;
- e. Doktrin atau pendapat dari para ahli hukum terkait pengangkutan udara, dan anak-anak menurut ilmu hukum.

Bahan non-hukum yang digunakan adalah Ilmu Psikologi Perkembangan dan Ilmu Pediatri, dimana kedua bidang ilmu ini akan membantu peneliti dalam proses menganalisa isu hukum terkait batasan usia anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping.

Bahan Hukum Primer, dan Sekunder ini akan diperoleh melalui studi kepustakaan dengan cara menghimpun seluruh peraturan perundang-undangan, dokumen, buku-buku serta jurnal ilmiah yang berkaitan dengan penelitian. Selanjutnya akan diambil pengertian

pokok, kaidah hukum, teori, asas-asas maupun pernyataan-pernyataan yang terkait dengan penelitian yang ada dalam Bahan Hukum Primer, dan Sekunder yang kemudian akan disusun secara sistematis agar memudahkan proses analisis yuridis tentang batasan usia penumpang anak-anak. (Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2010: 318)

Pengolahan bahan hukum yang telah didapat dilakukan dengan metode deduktif. Metode deduktif adalah penarikan simpulan dari suatu permasalahan bersifat umum ke permasalahan spesifik yang diteliti. (Johny Ibrahim, 2008: 393)

Penelitian ini menggunakan metode analisa preskriptif dalam menganalisa bahan hukum yang telah di dapat. Penggunaan metode analisa preskriptif dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana kebenaran yang seharusnya terhadap isu hukum yang sedang diteliti, kemudian memberikan argumentasi hukum atas hasil penelitian yang telah dilakukan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Maskapai Garuda Indonesia memiliki kebijakan mengenai penumpang anak-anak tanpa pendamping adalah anak-anak yang berusia 6-12 tahun dapat diterima dalam penerbangan domestik dan penerbangan internasional. Kondisi penerimaan anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping yaitu harus dalam keadaan sehat saat bepergian, harus memiliki dokumen perjalanan yang sah, paspor, visa, sertifikat kesehatan laik terbang dan lain-lain serta dapat menyertakan nama orang yang akan menjemput di terminal kedatangan bandara tujuan.

Maskapai Citilink memiliki kebijakan mengenai penumpang anak-anak tanpa pendamping adalah anak-anak berusia antara 7 hingga 12 tahun yang melakukan perjalanan dengan pesawat tanpa di dampingi oleh orang dewasa (anggota keluarga/kerabat), dalam kondisi sehat mental dan fisiknya, serta akan dikenakan biaya tambahan sebesar Rp. 150.000 untuk pemberian fasilitas dan pelayanan penumpang *unaccompanied minor* tersebut. Penumpang *unaccompanied minor* yang diregistrasikan tersebut akan mendapat sebuah tanda pengenalan berupa *name tag* atau *sticker*, dan akan didampingi oleh petugas *ground handling* maskapai sejak proses *check-in* hingga proses serah terima dengan anggota keluarga di terminal kedatangan.

Selain maskapai atau perusahaan penerbangan yang didirikan di Indonesia di atas, terdapat pula perusahaan penerbangan asing yang memiliki anak perusahaan di Indonesia, yaitu maskapai AirAsia Indonesia. Maskapai AirAsia Indonesia memiliki kebijakan terkait penumpang anak-anak tanpa pendamping adalah membagi dua ketentuan mengenai penumpang anak-anak yaitu “anak dibawah umur

bepergian sendiri (*unaccompanied minors/UM*)” dan “Penumpang Muda Bepergian Sendiri (*Young Passenger Travelling Alone/YPTA*)”. Ketentuan pada anak dibawah umur bepergian sendiri (*unaccompanied minors/UM*) adalah bahwa anak-anak berusia dibawah 12 tahun tidak akan diterima dalam pengangkutan pesawat kecuali bila didampingi oleh orang yang berusia minimal 18 tahun, sedangkan pada Penumpang Muda Bepergian Sendiri (*Young Passenger Travelling Alone/YPTA*) menyebutkan bahwa anak-anak berusia diantara 12 hingga 16 tahun akan diterima dalam pengangkutan hanya jika salah satu orangtua atau wali sah anak tersebut menandatangani pernyataan pertanggungjawaban terbatas (*Limited Liability Statement*) pada saat *check-in*.

Pembatasan usia anak-anak diatur dalam Pasal 1 angka 5 Undang-undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia yang mendefinisikan bahwa anak-anak adalah mereka yang berumur sebelum 18 tahun. Lalu pada Pasal 1 angka 26 Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan mendefinisikan anak-anak adalah mereka yang belum mencapai usia 18 tahun. Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak mendefinisikan anak-anak adalah seseorang yang belum berumur 18 tahun. Pasal 1 angka 5 Undang-Undang No. 21 Tahun 2007 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang juga mendefinisikan usia anak adalah sebelum berusia 18 tahun, begitupun ketentuan Pasal 1 angka 4 Undang-Undang No. 44 Tahun 2008 tentang Pornografi juga menyebutkan bahwa anak-anak adalah seseorang yang belum berusia 18 tahun.

Berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai batasan usia anak-anak diatas secara jelas menyebutkan bahwa anak-anak adalah orang yang berusia sebelum 18 tahun, artinya adalah bahwa anak-anak dapat disebut juga sebagai orang yang berusia 0 tahun hingga 18 tahun kurang satu hari dari hari atau tanggal kelahirannya.

Pembatasan usia anak-anak selain terdapat pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang disebutkan diatas, terdapat pula pada bidang pengangkutan udara. Anak-anak yang dimaksud disini adalah anak-anak yang bepergian sendiri atau tanpa pendamping dengan pengangkutan udara niaga. Hal tersebut terdapat pada Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan dan Pasal 42 ayat (4) dan (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Dalam dua peraturan tersebut terdapat suatu permasalahan yaitu adanya perbedaan batasan usia anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping yang berhak mendapatkan pelayanan khusus dari pihak maskapai penerbangan.

Pelayanan khusus yang dimaksud diatas menurut Pasal 134 ayat (2) UU Penerbangan adalah berupa perlakuan dan fasilitas khusus yang 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 anak-anak 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.

Pasal 134 ayat (1) dan ayat (2) UU Penerbangan secara implisit telah menyebutkan bahwa anak-anak yang berhak mendapatkan fasilitas dan pelayanan khusus dari pihak maskapai penerbangan adalah anak-anak dibawah usia 12 tahun. Lalu pada peraturan lain yaitu pada Pasal 42 ayat (4) dan (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri menyebutkan bahwa anak-anak yang bepergian tanpa pendamping dalam angkutan udara niaga yang berhak mendapatkan pelayanan dan fasilitas khusus adalah hanya anak-anak yang berusia 6 hingga 12 tahun, sedangkan yang berusia dibawah 6 tahun tidak berhak mendapatkan pelayanan dan fasilitas khusus dari maskapai, karena dalam Pasal 42 Permenhub tersebut menyebutkan bahwa anak-anak yang berusia dibawah 6 tahun wajib didampingi oleh orang dewasa atau dalam hal ini harus ada pendampingan dari orang tua anak tersebut.

Pasal 42 ayat (4) Permenhub 185 Tahun 2015:

Anak-anak dengan usia dibawah 6 (enam) tahun dalam melakukan penerbangan wajib didampingi oleh orang dewasa yang bertanggung jawab penuh.

Pasal 42 ayat (5) Permenhub 185 Tahun 2015:

Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang memberikan pelayanan terhadap anak-anak tanpa pendamping (*unaccompanied minor*) yang berusia dari 6 (enam) sampai dengan 12 (dua belas) tahun yang melakukan penerbangan wajib:

- a. menyediakan petugas yang menangani anak-anak tanpa pendamping (*unaccompanied minor*) pada proses *pre-flight*, *in-flight* dan *post flight*, termasuk *transit* atau *transfer*;
- b. membuat berita acara serah terima dari keluarga yang mengantar kepada petugas, dan dari petugas kepada keluarga yang menjemput;

- c. membuat berita acara serah terima antar petugas pada setiap titik layanan (*service point*); dan
- d. memberikan pelabelan tanda UM pada penumpang anak-anak tanpa pendamping (*unaccompanied minor*) dan pada bagasi kabin dan tercatat.

Dalam rumusan pasal diatas telah jelas menyatakan bahwa ruang lingkup pemberian pelayanan dan fasilitas khusus oleh maskapai untuk penumpang anak-anak tanpa pendamping adalah anak-anak mulai usia 6 hingga 12 tahun. Sedangkan dalam Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan yang termasuk lingkup pemberian pelayanan dan fasilitas khusus oleh maskapai untuk penumpang anak-anak tanpa pendamping adalah anak-anak yang berusia dibawah 12 tahun.

Terdapat suatu pertentangan terhadap kedua aturan sebagaimana dijabarkan diatas. Dalam aturan yang lebih tinggi mengatur bahwa lingkup pemberian pelayanan dan fasilitas khusus oleh maskapai untuk penumpang anak-anak tanpa pendamping adalah anak-anak yang berusia dibawah 12 tahun, sedangkan norma yang lebih khusus mengatur bahwa lingkup pemberian pelayanan dan fasilitas khusus oleh maskapai untuk penumpang anak-anak tanpa pendamping adalah anak-anak yang berusia antara 6 hingga 12 tahun saja.

Dalam konteks perjanjian pengangkutan yang mana selain tunduk pada ketentuan dalam Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata juga tunduk pada asas kebiasaan pada hukum pengangkutan, dan kemudian asas kebiasaan inilah yang memperbolehkan anak-anak sebagai subjek hukum yang belum cakap untuk dapat melakukan suatu perjanjian dalam hal ini perjanjian pengangkutan. Asas kebiasaan yang dimaksud disini adalah kebiasaan yang dianggap sebagai hukum perdata secara tidak tertulis.

Kebiasaan yang ada dalam praktik pengangkutan khususnya pengangkutan di Indonesia yang dianggap sebagai hukum perdata tidak tertulis adalah perbuatan yang memenuhi kriteria sebagai berikut: (Muhammad, 2013: 49)

- a. Berupa suatu kewajiban bagaimana seharusnya para pihak dalam perjanjian pengangkutan berbuat;
- b. Tidak berlawanan dengan peraturan perundang-undangan atau suatu kepatutan;
- c. Dapat diterima oleh para pihak karena dianggap adil dan masuk akal atau logis; dan
- d. Menuju kepada akibat hukum yang dikehendaki oleh masing-masing pihak.

KUHPerdata yang memberikan kriteria suatu kecakapan untuk dapat melakukan perbuatan hukum adalah salah satunya dengan usia, yaitu usia 21 tahun, namun dengan adanya asas kebiasaan seperti yang

diuraikan di atas, maka terdapat pengecualian dalam perjanjian pengangkutan. Pengecualian yang dimaksudkan di sini adalah bahwa mereka yang dianggap belum cakap hukum menurut KUHPerdata diperbolehkan melakukan perbuatan hukum perjanjian pengangkutan, dan karena terdapat pengecualian batas usia kecakapan dalam perjanjian ini maka terdapat pula pengecualian dalam segi pelayanan yang wajib diberikan oleh penyedia jasa angkutan.

Konvensi Internasional, *Committee on the Rights of the Child Thirty-ninth session, General Comment No. 6 (2005) Paragraph 7* turut memberikan pengertian mengenai anak-anak, khususnya anak-anak tanpa pendamping. *Committee on the Rights of the Child Thirty-ninth session, General Comment No. 6 (2005) Paragraph 8* mengartikan anak-anak yang tidak didampingi adalah anak yang telah terpisah atau dipisahkan dari kedua orang tuanya maupun kerabatnya kemudian tidak ada orang dewasa yang merawatnya, maka berdasarkan hukum atau kebiasaan harus ada yang bertanggung jawab untuk merawat atau mendampingi anak tersebut. Paragraf ke-9 dari *Committee on the Rights of the Child Thirty-ninth session, General Comment No. 6 (2005)* memberikan batasan usia terkait anak-anak tanpa pendamping yaitu dibawah 18 tahun. Pembatasan usia 18 tahun tersebut dapat dirubah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan peraturan perundang-undangan yang dimaksud disini adalah spesifik pada UU Penerbangan dan Permenhub 185 Tahun 2015. Jadi dalam Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan dan Pasal 42 ayat 4 Permenhub 185 Tahun 2015 jika dikaitkan dengan *Committee on the Rights of the Child Thirty-ninth session, General Comment No. 6 (2005)* tunduk pada salah satu dari dua aturan yang berlaku di Indonesia, yaitu Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan yaitu dalam atau Pasal 42 ayat 4 Permenhub 185 Tahun 2015. Untuk dapat menentukan peraturan mana yang seharusnya digunakan dalam hal pembatasan usia anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping dari kedua peraturan tersebut, akan digunakan asas preferensi. Asas preferensi (Sudaryanto, 2015: 92) terdiri atas:

- a. *Asas lex posterior derogat legi priori*;
- b. *Asas lex superior derogat legi inferior*; dan
- c. *Asas lex specialis derogat legi generali*.

- a. *Asas lex posterior derogat legi priori* adalah asas dimana aturan yang baru akan mengesampingkan aturan yang lama, sejauh aturan tersebut mengatur hal yang sama;
- b. *Asas lex superior derogat legi inferior* adalah dimana aturan yang dibuat oleh penguasa yang tinggi mempunyai derajat yang lebih tinggi

pula, sehingga apabila ada dua macam aturan yang tidak sederajat mengatur objek yang sama dan saling bertentangan, maka hakim harus menerapkan aturan yang lebih tinggi dan menyatakan bahwa aturan yang lebih rendah tidak mengikat;

c. *Asas lex specialis derogat legi generali* adalah asas dimana aturan yang khusus mengesampingkan aturan yang bersifat umum, maka jika ada dua macam ketentuan dari peraturan perundang-undangan yang tingkat derajatnya sama dan berlaku pada waktu yang bersamaan kemudian saling bertentangan, maka hakim harus menerapkan aturan yang khusus dan mengesampingkan aturan yang umum.

Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan yaitu dalam dan Pasal 42 ayat 5 Permenhub 185 Tahun 2015 sama-sama menyebutkan bahwa batas atas usia anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping adalah 12 tahun. Dalam ilmu psikologi dan ilmu pediatri usia dibawah 12 tahun memang masih termasuk dalam kriteria anak-anak, namun yang menjadi masalah adalah dalam Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan tidak menyebutkan batas bawah usia anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping atau hanya menyebutkan bahwa anak-anak yang berusia dibawah 12 tahun. Sedangkan Pasal 42 ayat 5 Permenhub 185 Tahun 2015 memberikan batasan bahwa anak-anak yang berhak mendapatkan pelayanan adalah yang berusia 6 hingga 12 tahun. Untuk memastikan aturan yang mana yang seharusnya digunakan dalam memecahkan isu hukum konflik norma ini, penulis akan menjelaskan secara rinci bagaimana kriteria usia yang tergolong usia anak-anak menurut ilmu psikologi dan ilmu pediatri.

Terdapat banyak doktrin yang ada dalam Ilmu Psikologi Perkembangan mengenai definisi anak-anak, beberapa di antaranya adalah doktrin menurut Papalia, Olds, & Feldman, Jean Jacques Rousseau, Akyas Azhari, dan John Amos Comenius.

Papalia, Olds & Feldman (Dariyo, 2007: 37-42) menjabarkan mengenai usia anak-anak menjadi 3 masa, yaitu masa anak-anak awal (*Early Childhood*), anak-anak pertengahan (*Middle Childhood*), dan masa anak-anak akhir (*Late Childhood*). Masa anak-anak awal adalah masa dalam usia sekitar 4-5 tahun. Masa ini ditandai dengan awal kemandirian, *self controlling*, dan perluasan pergaulan dengan cara bermain. Masa anak-anak pertengahan adalah masa dalam usia 7-9 tahun. Anak-anak pada masa ini ditandai dengan kecenderungan untuk berteman dengan mereka yang seusia dan berjenis kelamin sama (homogen). Pada masa ini juga anak-anak mulai mengembangkan kepribadiannya. Masa anak-anak akhir adalah masa anak-anak dalam rentang usia 10-12 tahun. Pada masa ini anak-anak membentuk kelompok

pertemanan kecil dan sebaya. Cara berpikir anak pada masa ini masuk dalam tahap konkrit.

Akyas Azhari (Azhari, 2004: 173) dalam bukunya membagi tahapan anak-anak menurut tiga macam perubahan, yaitu perubahan biologis, perubahan psikologis, dan perubahan deduktis. Perubahan biologis dibagi menjadi usia kecil (0-7 tahun), usia anak sekolah (7-14 tahun), dan usia remaja (14-21 tahun). Perubahan psikologi ditandai dengan memasuki masa-masa tidak stabil (*trotz*) yaitu pada tahun ke-3/4/5, dan permulaan masa pubertas. Perubahan deduktis dibagi atas masa sekolah ibu (0-6 tahun), masa sekolah bahasa ibu (6-12 tahun), masa sekolah bahasa latin (12-18 tahun) dan masa sekolah tinggi (18-24 tahun).

Perkembangan masa anak-anak menurut doktrin Jean Jacques Rousseau (Santrock, 2012: 4) terjadi pada rentang usia 2-12 tahun. Pada masa ini ditandai dengan semakin berkembangnya fungsi-fungsi indera anak untuk mengamati, dan perkembangan pada setiap aspek kejiwaan anak pada masa ini didominasi oleh hasil pengamatannya terhadap lingkungan sekitar.

John Amos Comenius (Kartini, 1995: 34-35) menjabarkan perkembangan anak menjadi dua tahap, yaitu tahap 6 tahun pertama dan tahap 6 tahun kedua. 6 tahun pertama ditandai dengan mulai mengenali lingkungannya dengan fungsi peginderaan, lalu pada tahap 6 tahun kedua ditandai dengan mulai dapat menganalisa lingkungannya dengan fungsi ingatan dan imajinasi.

Ilmu Pediatri (Ratnaningsih, 2007:11) mengklasifikasikan tumbuh kembang manusia berdasarkan perkembangan kognitif dan motorik menjadi enam tahap yaitu

1. Usia bayi (lahir - 11 bulan);
2. Usia *Toddler* (1-3 tahun);
3. Usia Pra-sekolah (3-6 tahun);
4. Usia Sekolah (6-12 tahun);
5. Usia Remaja (10-18 untuk perempuan dan 12-20 untuk laki-laki).

Ilmu Psikologi dan Ilmu Pediatri serta penjelasannya diatas telah menjabarkan secara rinci mengenai definisi anak-anak. Ilmu Psikologi menyebutkan anak-anak adalah mereka yang berusia antara 5 hingga 12 tahun, dan Ilmu Pediatri menyebutkan anak-anak adalah mereka yang berusia antara 4 hingga 12 tahun.

Peraturan Menteri termasuk dalam suatu peraturan perundang-undangan, dimana hal ini ditegaskan dalam Pasal 8 Undang-undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Berikut adalah fungsi Peraturan Menteri (Sulaiman, 2017: 79)

1. Menyelenggarakan pengaturan secara umum dalam rangka menyelenggarakan kekuasaan pemerintahan di bidangnya;

2. Menyelenggarakan pengaturan lebih lanjut ketentuan dalam Peraturan Presiden;
3. Menyelenggarakan pengaturan lebih lanjut ketentuan dalam Undang-undang yang dengan tegas menyebutnya;
4. Menyelenggarakan pengaturan lebih lanjut ketentuan dalam Peraturan Pemerintah yang dengan tegas menyebutnya.

Pasal 8 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan menyebutkan bahwa peraturan selain yang ada dalam hirarki peraturan perundangan pada Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan tetap dianggap ada dan berkekuatan hukum mengikat selama diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.

Dalam hal ini Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri ada karena diperintahkan pembentukannya oleh Pasal 135 UU Penerbangan, dimana pasal tersebut menyebutkan bahwa

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus diatur dengan Peraturan Menteri.

Pertentangan norma sebagaimana dijelaskan diatas dapat diselesaikan dengan asas preferensi, dimana asas ini mengharuskan kita dapat memilih salah satu dari beberapa norma peraturan perundang-undangan yang bertentangan, berikut adalah penjabarannya.

- a. Asas *lex posterior derogat legi priori*;
- b. Asas *lex superior derogat legi inferior*; dan
- c. Asas *lex specialis derogat legi generali*.

a. Asas *lex posterior derogat legi priori* adalah asas dimana aturan yang baru akan mengesampingkan aturan yang lama, sejauh aturan tersebut mengatur hal yang sama.

b. Asas *lex superior derogat legi inferior* adalah dimana aturan yang dibuat oleh penguasa yang tinggi mempunyai derajat yang lebih tinggi pula, sehingga apabila ada dua macam aturan yang tidak sederajat mengatur objek yang sama dan saling bertentangan, maka hakim harus menerapkan aturan yang lebih tinggi dan menyatakan bahwa aturan yang lebih rendah tidak mengikat.

c. Asas *lex specialis derogat legi generali* adalah asas dimana aturan yang khusus mengesampingkan aturan yang bersifat umum, maka jika ada dua macam ketentuan dari peraturan perundang-undangan yang tingkat

derajatnya sama dan berlaku pada waktu yang bersamaan kemudian saling bertentangan, maka hakim harus menerapkan aturan yang khusus dan mengesampingkan aturan yang umum.

Dari pemaparan bahan hukum dan bahan non-hukum diatas dan dengan menggunakan asas preferensi, pertentangan norma antara Pasal 42 ayat (4) dan ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri dengan Pasal 134 ayat (1) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait penggunaan batasan usia anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping yang tepat dalam pengangkutan udara niaga adalah norma pada Pasal 42 ayat (4) dan ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri atau dalam hal ini adalah *lex specialis derogat legi generali*. Pasal 42 ayat (4) dan ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri sebagai norma yang lebih khusus mengesampingkan norma pada Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan yang mana Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan adalah norma yang mengatur aturan yang bersifat lebih umum. Hal ini juga disimpulkan dari teori-teori dalam Ilmu Psikologi dan Ilmu Pediatri.

Ilmu Psikologi dan Ilmu Pediatri serta penjelasannya diatas telah menjabarkan secara rinci mengenai definisi anak-anak. Ilmu Psikologi menyebutkan anak-anak adalah mereka yang berusia antara 5 hingga 12 tahun, dan Ilmu Pediatri menyebutkan anak-anak adalah mereka yang berusia antara 4 hingga 12 tahun, sehingga Pasal 42 ayat (4) dan ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri adalah norma yang paling mendekati kebenaran mengenai konsep anak-anak, atau dalam hal ini anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping dalam pengangkutan udara niaga.

Perjanjian pengangkutan antara pihak penumpang dan pengangkut tentu akan menyebabkan adanya suatu hubungan hukum, setiap hubungan hukum akan menimbulkan adanya hak dan kewajiban bagi para pihaknya dalam hal ini penumpang dan pengangkut. Seringkali dikarenakan adanya hak dan kewajiban ini menimbulkan suatu perselisihan, maka dari itu diperlukan adanya suatu perlindungan hukum agar dapat melindungi kepentingan masing-masing pihak dalam perjanjian pengangkutan udara niaga.

Perlindungan hukum dapat diartikan sebagai bentuk perlindungan yang diberikan oleh hukum yang berlaku guna mencegah adanya penafsiran ganda serta

penyalahgunaan wewenang oleh aparat penegak hukum. (Mertokusumo, 2009: 38). Memahami hak dan kewajiban para pihak terlebih dahulu adalah cara yang dapat digunakan untuk mengetahui perlindungan hukumnya, atau dalam hal ini memahami hak dan kewajiban penumpang dan pengangkut.

Dari aspek keperdataan, angkutan penumpang oleh perusahaan penerbangan adalah suatu perjanjian dimana penumpang mempunyai kewajiban membayar biaya pengangkutan yang merupakan hak bagi perusahaan penerbangan, sebaliknya perusahaan penerbangan berkewajiban mengangkut penumpang dengan selamat sampai dengan tempat tujuan yang merupakan hak bagi penumpang dan pengirim barang, oleh karena itu apabila penumpang tidak selamat sampai dengan tempat tujuan, maka pihak perusahaan penerbangan wajib bertanggung jawab mengganti kerugian. Keadaan tidak selamat tersebut dapat dalam bentuk meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian di dalam pesawat udara dan/atau turun dari pesawat udara. (Martono dan Amad Sudiro, 2010: 78)

Di samping itu juga penumpang atau ahli warisnya berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan. Selain itu hak-hak penumpang lainnya adalah menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang, mendapatkan pelayanan yang baik, memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan dan lain-lain. (Primitasari, 2012: 421)

Sebagai salah satu pihak dalam perjanjian angkutan udara maka penumpang memiliki kewajiban-kewajiban sebagai berikut:

- a. Memberi upah pengangkutan, kecuali ditentukan sebaliknya;
- b. Mematuhi petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya;
- c. Menunjukkan tiketnya kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat jika diminta;
- d. Tunduk dan patuh kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang ada;
- e. Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya. (Hadiseoprpto, 1987: 26)

Apabila penumpang tidak melaksanakan kewajibannya itu, maka sebagai konsekuensinya pengangkut udara berhak untuk membatalkan perjanjian angkutan udara itu. Di samping itu juga apabila penumpang yang melalaikan kewajibannya itu kemudian menimbulkan kerugian sebagai akibat perbuatannya itu, maka ia sebagai penumpang harus bertanggung jawab atas

kerugian tersebut. Setelah mengetahui hak dan kewajiban pihak penumpang, selanjutnya yang harus dipahami adalah hak dan kewajiban pihak pengangkut.

Ketentuan dalam Pasal 1 angka 20 UU Penerbangan mengenai kewajiban perusahaan pengangkutan udara niaga ialah bahwa perusahaan pengangkutan udara niaga berkewajiban mengutamakan pengangkutan penumpang atau barang yang mana pemilik atau penumpang tersebut telah membayar lunas kewajiban pembayaran biaya pengangkutan yang sesuai dengan perjanjian pengangkutan udara niaga yang disepakati, yang mana tiket penumpang dan tiket bagasi tercatat adalah merupakan tanda bukti telah melunasi biaya pengangkutan udara niaga.

Dapat dikatakan kewajiban utama pengangkut udara niaga ialah mengangkut penumpang atau barang berdasarkan dokumen penangkutan yang telah diserahkan oleh perusahaan pengangkutan udara niaga. Ketentuan ini ditujukan agar calon penumpang atau pemilik barang yang telah lebih dulu melaksanakan kewajibannya sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati yaitu melakukan pembayaran, mendapatkan prioritas utama untuk diangkut.

Menurut ketentuan Pasal 140 ayat (1) UU Penerbangan, badan usaha pengangkutan udara niaga yang selanjutnya disebut pengangkut udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan udara niaga. Pengangkut udara niaga menurut Pasal 140 ayat (2) wajib memberikan pelayanan yang layak kepada setiap pengguna jasa pengangkutan udara niaga sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati. Perjanjian pengangkutan udara niaga yang dimaksud menurut Pasal 140 ayat (3) adalah dibuktikan dengan tiket penumpangi dan dokumen muatan. Dokumen pengangkutan udara menurut Pasal 150 UU Penerbangan terdiri dari tiket penumpang (*passanger ticket*), pas masuk pesawat udara (*boarding pass*), tanda pengenalan bagasi (*baggage identification*), dan surat muatan udara (*airway bill*).

Pengangkut udara niaga berkewajiban menyerahkan tiket kepada penumpang dengan memuat paling sedikit menurut Pasal 151 ayat (2) berupa:

- a. Nomor, tempat, dan tanggal penerbitan tiket;
- b. Nama penumpang dan nama pengangkut;
- c. Tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan;
- d. Nomor penerbangan;
- e. Tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan; dan
- f. Pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.

Pasal 151 ayat (3) dan (4) juga menegaskan bahwa

Pihak yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah. Dalam hal tiket tidak diisi keterangan seperti yang dimaksud atau tidak diberikan oleh pengangkut, maka pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan UU Penerbangan ini guna membatasi tanggung jawabnya.

Pengangkut udara niaga harus menyerahkan pas masuk pesawat udara (*boarding pass*) kepada penumpang, yang mana pas masuk pesawat udara tersebut memuat minimal:

- a. Nama penumpang;
- b. Rute penerbangan;
- c. Nomor penerbangan;
- d. Tanggal dan jam keberangkatan;
- e. Nomor tempat duduk;
- f. Pintu masuk ke ruang tunggu menuju pesawat udara (*boarding gate*); dan
- g. Waktu masuk pesawat udara atau *boardingtime*.

Singkatnya kewajiban utama pengangkut udara niaga adalah sebagai berikut:

- a. Mengangkut penumpang dan/atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan sebagai imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya angkutan;
- b. Mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan pesawat udara niaga;
- c. Dapat menjual kiriman yang telah disimpan (bukan karena sitaan) yang karena sifat dari barang tersebut mudah busuk, yang lebih dari 12 (dua belas) jam setelah pemberitahuan tidak diambil oleh penerima kiriman barang;
- d. Bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

Perlindungan hukum yang diberikan bagi rakyat dapat berbagai macam bentuknya. Menurut Philipus M. Hadjon (Dwiyansany, 2016: 33), Perlindungan Hukum terdapat dua macam, yaitu:

1. Perlindungan Hukum Preventif

Pada perlindungan hukum preventif ini, subyek hukum diberikan kesempatan untuk berkeberatan dan berpendapat sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang jelas. Tujuannya adalah mencegah terjadinya konflik. Salah satu bentuk perlindungan preventif yaitu melalui peraturan-peraturan yang dijadikan pedoman masyarakat dalam bertindak yang mencakup segala aspek kehidupan. Perlindungan hukum preventif dapat dijadikan sebagai patokan bagi pemerintah dalam melaksanakan

kewenangannya agar berhati-hati dan tidak menyalahgunakan kewenangannya dalam membuat keputusan.

2. Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum yang represif bertujuan untuk menyelesaikan konflik. Perlindungan hukum represif sebagai upaya untuk menanggulangi dan memulihkan keadaan setelah terjadi suatu sengketa. Penanganan perlindungan hukum represif dapat dilakukan oleh Pengadilan Umum maupun Pengadilan Administrasi.

Perlindungan hukum dalam hal pembatasan usia anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping yang diberikan oleh UU Penerbangan dan Permenhub 185 Tahun 2015 adalah perlindungan hukum preventif dan represif. Dalam hal penetapan batasan usia penumpang anak tanpa pendamping oleh maskapai ini adalah suatu kesalahan, meskipun setiap maskapai punya alasan tersendiri dalam penetapan batasan usia penumpang anak tanpa pendamping.

Pasal 454 UU Penerbangan menyatakan bahwa, Badan usaha yang telah memiliki izin usaha angkutan udara niaga berjadwal dan niaga tidak berjadwal pada saat Undang-Undang ini diundangkan, wajib menyesuaikan dengan ketentuan dalam Undang-Undang ini paling lambat 3 (tiga) tahun.

Pasal tersebut memerintahkan seluruh maskapai yang telah memiliki izin agar menyesuaikan dengan ketentuan dalam UU Penerbangan tersebut, dan diberi waktu paling lambat tiga tahun. Jadi disini maskapai penerbangan tidak diperbolehkan membuat aturan sendiri dan harus menyesuaikan dengan ketentuan yang berlaku.

Permenhub 185 tahun 2015 juga menegaskan kembali mengenai keharusan maskapai untuk mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu dalam Pasal 64 ayat (2) Permenhub 185 Tahun 2015 yang menyebutkan bahwa,

Maklumat pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kesanggupan dan kewajiban Badan Usaha Angkutan Udara untuk melaksanakan pelayanan sesuai standar pelayanan yang diatur dalam peraturan menteri ini.

Permenhub 185 Tahun 2015 juga mengatur mengenai sanksi bagi badan usaha angkutan udara yang melanggar ketentuan-ketentuan dalam Pasal 70 Permenhub 185 Tahun 2015,

Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan ini, dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang sanksi administratif.

Dapat disimpulkan dari uraian diatas bahwa maskapai tetap harus mengikuti peraturan yang berlaku

dalam hal penetapan batasan usia penumpang anak tanpa pendamping, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri khususnya Pasal 42 ayat (4) dan ayat (5).

PENUTUP

Simpulan

1. Pasal 42 ayat (4) dan ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri adalah norma yang seharusnya digunakan dalam batasan usia anak sebagai penumpang tanpa pendamping, karena Permenhub ini mengatur hal yang lebih khusus dan paling mendekati kebenaran mengenai konsep anak-anak, atau dalam hal ini anak-anak sebagai penumpang tanpa pendamping dalam pengangkutan udara niaga. Hal ini diperkuat dengan penjabaran konsep anak-anak yang terdapat dalam Ilmu Psikologi dan Ilmu Pediatri dimana Ilmu Psikologi dan Ilmu Pediatri serta penjelasannya telah menjabarkan secara rinci mengenai konsep anak-anak. Ilmu Psikologi menyebutkan anak-anak adalah mereka yang berusia antara 5 hingga 12 tahun, dan Ilmu Pediatri menyebutkan anak-anak adalah mereka yang berusia antara 4 hingga 12 tahun. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri berkekuatan hukum mengikat berdasarkan Pasal 8 UU Pembentukan Peraturan Perundang-undangan karena keberadaannya ada berdasarkan perintah Pasal 135 UU Penerbangan.
2. Maskapai yang berdiri maupun yang beroperasi di Indonesia tidak diperkenankan membuat kebijakan sendiri mengenai batasan usia anak sebagai penumpang tanpa pendamping, dan harus tunduk pada peraturan perundangan yang berlaku seperti yang disebutkan dalam UU Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri khususnya Pasal 42 ayat (4) dan ayat (5). Perlindungan hukum yang diberikan adalah berbentuk preventif dan represif. Perlindungan hukum preventif (pencegahan) berupa Pasal 454 UU Penerbangan dan Pasal 64 ayat (2) Permenhub 185 Tahun 2015, lalu perlindungan hukum represif berupa Pasal 70 Permenhub 185 Tahun 2015.

Saran

1. Pihak DPR sebagai legislator hendaknya segera merevisi Pasal 134 ayat (1) UU Penerbangan khususnya dalam hal usia anak-anak sebagai penumpang berkebutuhan khusus yang mana berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha

angkutan udara niaga atau maskapai agar kemudian disesuaikan dengan Pasal 42 ayat (4) dan ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

- Maskapai seharusnya tetap mengikuti peraturan yang berlaku dalam hal penetapan batasan usia penumpang anak tanpa pendamping, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri khususnya Pasal 42 ayat (4) dan ayat (5), dan hendaknya masyarakat atau calon penumpang mengerti dan memahami kriteria anak-anak yang berhak mendapatkan pelayanan sebagai penumpang tanpa pendamping.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Zainuddin. 2009. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Azhari, Akyas. 2004. *Psikologi Umum dan Perkembangan*. Bandung: Teraju Mizan Publika.
- Buzan, Tony. 2015. *Brain Child: Cara Pintar Membuat Anak Jadi Pintar*. Terj. Marselita Harapan. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Dariyo, Agoes. 2007. *Psikologi Perkembangan*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Fajar, Mukti dan Achmad Yulianto. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Ibrahim, Johnny. 2005. *Teori & Metode Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Jalaluddin. 2000. *Mempersiapkan Anak Saleh (Telaah Pendidikan Terhadap Sunnah Rasul Allah SAW)*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kartini, Kartono. 1995. *Psikologi Anak*. Bandung: Mandar Maju.
- King Faisal Sulaiman. 2017. *Teori Peraturan Perundang-undangan dan Aspek Pengujiannya*. Yogyakarta: Thafa Media
- Maria Farida Indrati S. 2007. *Ilmu Perundang-undangan. Jenis, fungsi, dan Materi Muatan*. Kanisius: Yogyakarta
- Martono dan Agus Pramono. 2013. *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Martono, Agus Pramono, dan Eka Budi Tjahjono. 2011. *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*. Depok: Gramata Publishing.
- Martono, dan Amad Sudiro. 2010. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- _____. 2010. *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*. Bandung: CV Mandar Maju.
- Marzuki, Peter Mahmud. 2005. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup.
- Mertokusumo, Sudikno. 2009. *Penemuan Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti
- Muhammad, Abdulkadir. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Papalia, Diane E., dkk. 2010. *Human Development (Psikologi Perkembangan)*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan.
- Ratnaningsih, Tri, dkk. 2017. *Buku Ajar (Teori dan Konsep) Tumbuh Kembang dan Stimulasi*. Sidoarjo: Indomedia Pustaka.
- Santrock, John W. 2012. *Terjemahan Life-span Development, Perkembangan Masa Hidup Edisi Ketigabelas. Jilid I*. Jakarta: Erlangga.
- _____. 2012. *Terjemahan Life-span Development, Perkembangan Masa Hidup Edisi Ketigabelas. Jilid II*. Jakarta: Erlangga.
- Suherman, E. 1984. *Wilayah Udara Dan Wilayah Dirgantara*. Bandung: Penerbit Alumni.
- Suherman, Ade Maman, dan J. Satrio. 2010. *Penjelasan Hukum Tentang Batasan Umur (Kecakapan dan Kewenangan Bertindak Berdasarkan Batasan Umur)*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Dwiwansany, Shenita. 2016. *Perlindungan Hukum Bagi Tenaga Kerja Indonesia Di Indonesia Dengan Diberlakukannya Mea (Masyarakat Ekonomi Asean)*. (Online), http://Repository.Uksw.Edu/Bitstream/12345678/9/14674/2/T1_312013075_Bab%20ii.Pdf
- Primitasari, Jesia. 2012. *Penerapan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Khususnya Pasal 134 Mengenai Pelayanan Terhadap Penumpang Penyandang Cacat Di PT Indonesia Air Asia Jakarta*. Fakultas Hukum Universitas Jenderal Soedirman. (Online) http://fh.unsoed.ac.id/sites/default/files/bibliofile/JESSIA%20PRIMITASARI_E1A006176.pdf
- Zazili, Ahmad. 2008. *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional*. Program Magister Ilmu Hukum. Universitas Diponegoro. (Online) http://eprints.undip.ac.id/16310/1/AHMAD_ZAZI_LL.pdf
- Airasia. 2018. Syarat dan ketentuan maskapai untuk penerbangan QZ, (online). <https://www.airasia.com/id/id/about-us/terms-and-conditions>

- [conditions-qz.page](#), di akses Pada Tanggal 25 November 2018 pada Pukul 16.16 WIB
- Badan Pusat Statistika. 2016. *Data Luas Daerah dan Jumlah Pulau di Indonesia Tahun 2016*, (online), <https://www.bps.go.id/statictable/2014/09/05/1366/luas-daerah-dan-jumlah-pulau-menurut-provinsi-2002-2016.html>. Diakses Pada Tanggal 20 November 2018 Pukul 07.33.
- Citilink. 2019. *Frequently Asked Question (FAQ) Unaccompanied Minor*. (Online). <https://www.citilink.co.id/faq>, Di akses pada 18 Maret 2019 pada jam 20.19 WIB
- Garuda Indonesia. 2018. *Anak-anak Tanpa Pendamping*. (online) <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/garuda-indonesia-experience/on-ground/unaccompanied-minor.page>. Diakses pada 8 Januari 2019 pukul 22.11 WIB
- Indonesia AirAsia. 2018. *Tamu Khusus*. (online) <https://www.airasia.com/id/id/at-the-airport/special-guests.page>. Diakses pada 8 Januari 2019 pukul 22.24
- PUSTIKOM Kementerian Perhubungan. 2017. *Data Penumpang Orang Yang Diangkut Tahun 2017*, (online), http://dephub.go.id/public/ppid_assets/files/posts/informasi-transportasi-tahun-2017.pdf, Informasi Transportasi. Diakses pada 14 Oktober 2018 pukul 22.05
- PUSTIKOM Kementerian Perhubungan. 2017. *Data Pesawat Udara Yang Terdaftar dan Perusahaan Penerbangan Yang Beroperasi Tahun 2017*. Informasi Transportasi. Diakses pada 14 Oktober 2018 pukul 22.05 http://dephub.go.id/public/ppid_assets/files/posts/informasi-transportasi-tahun-2017.pdf
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 165, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3886);
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39 Tambahan Lembaran Negara Nomor 4279);
- Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2007 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 58 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4720);
- Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2008 tentang Pornografi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 181 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4928);
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 153 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5332);
- Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 297 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5606);
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1823);
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1385).
- The ICAO (International Civil Aviation Organization) Draft Convention on Aerial Collisions*
- Committee on the Rights of the Child Thirty-ninth session* *nt No. 6 2005*
- Convention on the Rights of the Child 1989*
- Committee on the Rights of the Child Thirty-ninth session* *General Comm it No. 6 (2005)*