

**PERTANGGUNG JAWABAN MASKAPAI TERHADAP PENUMPANG ATAS  
KERUGIAN HILANGNYA BAGASI JASA PENGANGKUTAN UDARA**

**OLEH :**

**SUYATNO<sup>1</sup>  
YULI YULIANTI<sup>2</sup>**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS BUNG KARNO  
JAKARTA**

1. \_\_\_\_\_dosen fakultas hukum universitas bung karno
2. mahasiswa fakultas hukum universitas bung karno

**ABSTRAK**

Tujuan utama kegiatan penerbangan komersil adalah keselamatan

penerbangan. Aspek ini berkaitan erat dengan perlindungan penumpang atau konsumen terhadap pengguna jasa transportasi udara yang membawa barang bagasi, Hubungan antara pelaku usaha dengan konsumen adalah hubungan timbal balik yang saling membutuhkan. Kasus hilangnya bagasi penumpang pengguna jasa angkutan udara juga terjadi melibatkan perusahaan plat merah ternama tanah air yakni PT Garuda Indonesia. Garuda Indonesia, Tbk haruslah tunduk dan melaksanakan ketentuan undang-undang perlindungan konsumen. Selanjutnya ganti rugi atas hilangnya bagasi tercatat milik konsumen pada putusan Nomor 1317 K/Pdt.Sus BPSK/2017 terkait besaran ganti rugi terhadap konsumen tidaklah tepat karena besaran ganti rugi di potong 40% akibat penyusutan. Berdasarkan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen jo Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan Republik Indonesia Nomor 350/MPP/KEP/12/2001 Pasal 12 terkait ganti rugi.

Kata Kunci : Tanggung jawab maskapai, Ganti kerugian, Bagasi E.

### ***ABSTRACT***

*The main objective of commercial aviation activities is flight safety. This aspect is closely related to the protection of passengers or consumers for users of air transportation services carrying luggage. The relationship between business actors and consumers is a reciprocal relationship that requires each other. The case of missing luggage of passengers using air transportation services also involved a well-known national state-owned company, namely PT Garuda Indonesia. Garuda Indonesia, Tbk must comply with and implement the provisions of the consumer protection law. Furthermore, compensation for loss of checked baggage belonging to consumers in decision Number 1317 K/Pdt.Sus BPSK/2017 regarding the amount of compensation to consumers is not correct because the amount of compensation is cut by 40% due to depreciation. Based on Article 19 of Law Number 8 of 1999 concerning Consumer Protection in conjunction with Decree of the Minister of Industry and Trade of the Republic of Indonesia Number 350/MPP/KEP/12/2001 Article 12 related to compensation.*

***Keywords : Airline liability, Compensation, E. Baggage.***

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Hukum Penerbangan merupakan sekumpulan kaidah, asas dan ketentuan yang mengatur pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo yang menggunakan pesawat udara. Khususnya mengenai pertanggungjawaban pengangkut udara mengenai hal yang menimbulkan kekhawatiran bahwa lapangan hukum ini merupakan suatu lapangan hukum yang dilupakan. Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan menguntungkan para penumpang karena banyak pilihan seperti menarik penumpang untuk memberikan tawaran dengan tarif yang terbilang murah yang sering menurunkan kualitas pelayanan keamanan dan kenyamanan.<sup>1</sup> Dalam kegiatan penerbangan terdapat beberapa pihak yaitu pengangkut dan penumpang. Dalam penerbangan yang paling terpenting adalah faktor kenyamanan dan keamanan yang merupakan salah satu syarat utama dalam penerbangan, Namun akhir-akhir ini faktor tersebut kurang mendapatkan perhatian dari pemerintah, pihak maskapai ataupun para penumpang. Melindungi pihak pengangkut udara dari pada para pengguna jasa angkutan udara. Pembangunan yang dilaksanakan bangsa Indonesia ialah rangkaian dari suatu gerakan perubahan menuju pada kemajuan. Salah satu bidang yang menjadi sarana untuk sebuah sasaran pembangunan nasional ialah bidang ekonomi, hal ini disebabkan perekonomian dalam suatu negara memiliki peranan penting untuk dapat menunjang berhasilnya suatu pembangunan suatu negara. Keberhasilan pembangunan terhadap perekonomian suatu negara yang didukung dengan adanya berbagai sektor, misalnya terkait moneter, fiskal serta adanya stabilitas nasional yang baik, hal ini dapat memungkinkan negara akan lebih dengan mudah untuk mencapai keberhasilan dalam bidang pembangunan nasional disegala bentuk bahkan element kehidupan masyarakat, dengan begitu maka lahir kesejahteraan masyarakat dengan cepat besar kemungkinan dapat terwujud. Selaras dengan berkembangnya bidang perekonomian di Indonesia terlebih dalam peningkatan suatu produksi barang dan atau jasa, hal ini diperlukan adanya sarana untuk kemudian dapat menopang mobilitas orang, barang dan atau jasa dari tempat satu ke tempat lain agar dapat memenuhi semua atau keseluruhan kebutuhan hidup dalam masyarakat. Salah satu sarana yang diperlukan untuk itu adalah pengangkutan. Indonesia sebagai negara bentuk kepulauan dan negara berkembang, dalam hal menjalin hubungan dengan negara luar, Indonesia sangat membutuhkan terkait hal jasa pengangkutan untuk dapat menjadi penghubung pulau yang satu dan yang lain bahkan negara lain. Keadaan seperti inilah yang dapat mengakibatkan jasa pengangkutan udara menjadi sangat penting. Kewajiban untuk menjaga keselamatan serta keamanan suatu barang dan atau penumpang yang diangkutnya sampai pada tempat yang menjadi tujuannya yang sudah diperjanjikan, begitupun hal sebaliknya pengangkut juga berhak terhadap biaya angkutan yang mana sudah ia selenggarakan. Secara historis, dasar hukum tuntutan ke maskapai bila terjadi kecelakaan ialah Konvensi Chicago 1944, yang merupakan hasil kolaborasi dari Konvensi Paris 1919 yang ditanda tangani di 27 negara yang tergabung, Konvensi Pan Amerika tahun 1927 yang telah berlaku di sejumlah negara bagian Amerika, dan juga Konvensi Liberia Amerika 1929 ialah sebuah perjanjian terkait dengan penerbangan di sejumlah negara Amerika Latin. Ketentuan hukum terkait dengan penerbangan lain yang tentu saja tidak kalah vital yaitu Konvensi Warsawa tahun 1929, dimana secara tegas mengatur pertanggungjawaban pihak maskapai dalam hal penerbangan internasional. Konvensi Warsawa ini menjadi sejarah timbulnya prinsip *presumption of liability* dan *limitation of liability*.

---

<sup>1</sup> E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia Dan Internasional*, Penerbit Alumni, Bandung, 1997, hal. 9

Dua prinsip ini pada pointnya menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas segala bentuk kerugian yang diderita oleh pihak penumpang, kecuali itu pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang dimaksud bukan akibat dari adanya kesalahannya. Jika tidak, maka maskapai berkewajiban untuk memberikan ganti rugi berupa sejumlah uang pengganti.

<sup>2</sup>Dalam suatu kegiatan terhadap pengangkutan di darat, laut, ataupun pengangkutan udara, para pengguna jasa atau juga disebut sebagai penumpang kerap kali terlihat membawa sejumlah barang bawaan mereka yang terkadang jumlahnya berbeda, ada yang membawa barang yang banyak dan juga yang sedikit pada saat itu. Meskipun barang milik penumpang bukan termasuk bagian objek suatu bentuk perjanjian pengangkutan orang dengan pihak pengangkut, akan tetapi hal ini pada kenyataannya masih ditemukan banyaknya penumpang yang membawa barang, baik itu yang dibawa sendiri ataupun bahkan yang dimasukkan kedalam bagasi yang terdapat pada pesawat, hal ini kemudian menjadi suatu persoalan yang akan timbul. Masalah terkait barang bawaan penumpang sangat menarik untuk diteliti dan mendasar disebabkan hal ini masih sering kali diketahui adanya kasus-kasus yang mana hal itu sangatlah tentu merugikan para penumpang berkaitan dengan barang bawaannya.

Dalam segi hukum, terkhusus hukum perjanjian, persoalan perlindungan hukum pada barang bawaan penumpang pesawat yang sangat erat kaitannya memiliki hubungan hukum dengan pihak penumpang dan juga Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Hubungan hukum tersebut mengakibatkan timbulnya suatu hak serta bentuk kewajiban antara pengangkut dan juga pihak penumpang selaku pemilik dari barang bawaannya. Dengan demikian baik pihak pengangkut dan pihak penumpang berhak atas adanya suatu bentuk kepastian akan kedudukan hukum serta hak dan juga sebuah kewajibannya, selain itu juga ada jaminan akan adanya suatu kepastian hukum terkait dengan adanya kedudukan hukum serta hak maupun kewajibannya. Secara umum transportasi menjadi dominasi yang cukup penting dalam dua hal yakni pembangunan ekonomis dan pembangunan 7 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. yang bersifat non ekonomis. Tujuan bersifat ekonomis diantaranya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional, menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja seluas-luasnya bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut, adapun tujuan yang bersifat non ekonomis diantaranya untuk menopang integritas bangsa, meningkatkan pertahanan serta keamanan nasional.<sup>8</sup> Penerbangan termasuk dalam bagian dari sistem transportasi nasional itu sendiri yang mana telah mempunyai karakteristik yang dapat bergerak dalam waktu yang cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang handal bahkan, serta memerlukan jaminan adanya bentuk keselamatan dan keamanan yang memadai, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu agar dapat terciptanya pola distribusi nasional yang baik serta dinamis.

## **Rumusan Masalah**

1. Bagaimana tanggung jawab maskapai penerbangan atas hilangnya barang

---

<sup>2 3</sup> Soekardono R, *Hukum Dagang Indonesia jilid II*, Rajawali Press, Jakarta, 2001, hal, 4  
H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta, 1991, Djambatan, hal: 1.

<sup>5</sup> R. Subekti. *Hukum Perjanjian*, PT Internasional, Jakarta, 2005, hal 1.

<sup>6</sup> R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hal, 69.

konsumen di bagasi tercatat pesawat udara?

2. Bagaimana ganti rugi atas hilangnya bagasi tercatat milik konsumen pada putusan nomor 1317 K/Pdt.Sus BPSK/2017 ?

## PEMBAHASAN

### A. Pengertian Konsumen

Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Pasal 1 Ayat (2) mendefinisikan konsumen sebagai “Setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan”.<sup>3</sup>

Pengertian konsumen dalam arti yang umum adalah pemakai, pengguna, dan atau pemanfaat barang dan atau jasa untuk suatu tujuan tertentu.

Berdasarkan pengertian diatas, unsur-unsur dari konsumen ialah :

#### 1. Setiap orang

Makna dari kata “setiap orang” ialah subyek yang disebut dengan konsumen, yang artinya bahwa setiap orang yang berstatus sebagai pengguna barang dan atau jasa. Menurut pandangan AZ.Nasution, bahwa orang yang dimaksudkan ialah orang alami bukan berbentuk badan hukum. Oleh karena yang memakai, menggunakan, dan atau memanfaatkan barang dan atau jasa tersebut untuk keperluannya sendiri, keluarga, orang lain, maupun juga makhluk hidup lain diantaranya yang mana hal tersebut tidak untuk diperdagangkan hanyalah orang alami atau manusia.

#### 2. Pemakai

Berdasarkan pada penjelasan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, kata “pemakai” menitikberatkan, konsumen ialah konsumen akhir. Konsumen akhir menurut pandangan AZ. Nasution ialah setiap orang alami yang mendapat dan menggunakan barang dan/atau jasa dengan tujuan untuk segera memenuhi seluruh kebutuhan hidupnya secara pribadi, keluarga dan atau juga kebutuhan rumah tangga dan tidak untuk diperdagangkan (non-komersial).

#### 3. Barang dan/atau jasa

Di dalam Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen, barang diartikan sebagai setiap benda, baik itu berwujud maupun tidak, baik itu yang bergerak maupun tidak, baik yang dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, yang dapat diperdagangkan kembali, dipakai, dipergunakan, atau yang dapat kemudian dimanfaatkan oleh konsumen. Dan jasa mempunyai arti sebagai setiap layanan yang dapat berupa pekerjaan atau prestasi yang disediakan untuk kelompok masyarakat agar dapat dipergunakan oleh pihak konsumen.

Pengertian “disediakan bagi masyarakat” menunjukkan, jasa itu harus ditawarkan kepada masyarakat, dengan kata lain, pihak yang ditawarkan harus lebih dari pada satu orang.

---

<sup>3</sup> seperti yang tercantum dalam Pasal 9 ayat (1) huruf (e).

515 Abdul Halim Barkatullah, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Nusa Media, Bandung, 2008, hal.821

#### 4. Yang tersedia dalam masyarakat

Barang dan/atau jasa yang mana sering ditawarkan untuk masyarakat sudah harus ada di pasaran.

Bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain dan makhluk hidup lain.

Kepentingan dalam hal ini tidak sekedar ditunjukkan untuk diri sendiri dan keluarga, tetapi juga barang dan/atau jasa itu diperuntukkan bagi orang lain, bahkan untuk makhluk hidup lain.

#### 6. Barang dan/atau jasa tidak untuk diperdagangkan

Pengertian konsumen dalam Undang-Undang Perlindungan

Konsumen ini dipertegas, yaitu konsumen yang dimaksud adalah konsumen akhir.

### **B. Pelaku Usaha**

Pengertian pelaku usaha dalam Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Nomor

8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ialah “Pelaku usaha merupakan setiap orang perseorangan atau berbadan usaha, baik yang berbentuk badan hukum ataupun bukan berbadan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Indonesia, baik itu sendiri maupun secara bersama-sama melalui suatu bentuk perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”.<sup>4</sup>

Dalam penjelasan tentang Undang-Undang Perlindungan Konsumen

yang termasuk sebagai pelaku usaha ialah perusahaan, korporasi, BUMN, koperasi, impotir, dan lain sebagainya. Bahwa pengertian pelaku usaha menurut

Undang-Undang Perlindungan Konsumen luas adanya, diakibatkan karena

pengertiannya tidak mampu kemudian dibatasi hanya pabrikan saja, melainkan juga para distributor didalamnya, serta termasuk para impotir. Selain dari pada itu juga para pelaku usaha bidang periklanan meskipun secara prinsip jenis kegiatan pelaku usaha pabrikan dan distributor berbeda, namun menurut Undang-Undang tidak dapat memberikan perbedaan terkait dengan kewajiban yang harus dijalankan oleh kedua pelaku usaha tersebut, demikian juga halnya bahwa berberbagai larangan yang dapat dikenakan untuk keduanya, yang sedikit berbeda ialah sifat saat lahirnya suatu bentuk pertanggungjawaban terhadap kegiatan usaha yang dilakukan oleh masing-masing selaku usaha terhadap para konsumen yang mempergunakan barang dan/atau jasa yang dihasilkan. Sementara itu lingkup yang disarankan oleh para sarjana ekonomi yang tergabung di Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia terkait dengan pelaku usaha ialah :

1. Investor ialah pelaku usaha yang menyediakan dana untuk dapat membiayai berbagai keperluan misalnya bank, usaha leasing, tengkulak, penyedia dana dan lain sebagainya.

---

<sup>4</sup> 16 Az. Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Diadit Media, Jakarta, 2001, hal. 13.

<sup>17</sup> Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2004, hal. 8.

<sup>18</sup> Kelik Wardiono, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Ombak, Yogyakarta, 2014, hal.17.

<sup>19</sup> *Ibid*, hal, 18.22

2. Produsen, yaitu pelaku usaha yang membuat, memproduksi barang dan/atau jasa dari barang-barang dan atau jasanya yang berbeda.
3. Distributor, ialah pelaku usaha yang mampu mendistribusikan atau juga memperdagangkan barang atau jasa tersebut kepada pihak masyarakat.

#### C. Hak Dan Kewajiban Konsumen Dan Pelaku Usaha

##### 1. Hak dan kewajiban konsumen

Konsumen, sebagai pemakai barang dan/atau jasa, memiliki sejumlah hak dan kewajiban yang perlu diketahui sehingga apabila hak-haknya dilanggar, konsumen yang bersifat kritis serta mandiri dapat bertindak lebih jauh agar dapat memperjuangkan hak-haknya. Selain dari pada itu, pelaku usaha, juga memiliki hak dan juga kewajiban untuk dapat menciptakan kenyamanan terkait dengan hal berusaha dan menciptakan pola hubungan yang seimbang, baik itu pelaku usaha dan juga konsumen. Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen: <sup>5</sup>

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam hal mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- b. Hak untuk memilih dan mendapatkan barang yang sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang telah dijanjikan;
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan juga jaminan barang dan/atau jasa;
- d. Hak untuk didengar pendapatnya dan juga keluhannya terhadap barang dan/atau jasa yang digunakan;
- e. Hak untuk memperoleh advokasi, perlindungan, dan adanya upaya terhadap penyelesaian sengketa perlindungan konsumen;
- f. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- h. Hak untuk memperoleh kompensasi, ganti rugi, atau penggantian, jika barang/jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. Hak-hak yang diatur menurut ketentuan peraturan undang-undang lainnya.

Selain mempunyai hak, konsumen juga memiliki suatu bentuk kewajiban yang mana kewajiban itu harus dipenuhinya sebelum ia mendapatkan haknya, menurut ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, antara lain sebagai berikut:

- 1) Membaca atau mengikuti petunjuk suatu bentuk informasi dan prosedur terhadap pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi terciptanya keamanan dan keselamatan;
- 2) Beritikad baik dalam hal melakukan transaksi suatu pembelian barang atau juga jasa;
- 3) Membayar biaya sesuai dengan nilai tukar yang telah disepakati

---

<sup>5</sup> 23 Az. Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen suatu Pengantar*, Cetakan ke II, Diadit

Media, Jakarta, 2002, hal. 21.

24 Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999, Psl 4.25

bersama;

4) Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa terkait perlindungan konsumen secara patut.

## 2. Hak dan kewajiban pelaku usaha

Sebagai salah satu subjek dalam perlindungan konsumen yang sesuai dengan Undang-undang Perlindungan Konsumen, pelaku usaha juga memiliki sejumlah hak dan kewajiban. Berdasarkan ketentuan Pasal 6 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, terdapat 5 hak dari pelaku usaha, dimana 4 diantaranya merupakan hak yang secara eksplisit diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan 1 diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya. Hak-hak yang dimaksud yaitu sebagai berikut:<sup>6</sup>

- a. Hak untuk mendapatkan pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan sebelumnya terkait dengan kondisi serta nilai tukar barang atau jasa yang diperdagangkan;
- b. Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari segala jenis tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
- d. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila kemudian hari terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- e. Hak-hak yang diatur menurut ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Selain hak-hak yang tersebut di atas, pelaku usaha juga memiliki kewajiban-kewajiban. Kewajiban-kewajiban tersebut diatur dalam ketentuan Pasal 7 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yaitu diantaranya:

- 1) Beritikad baik dalam hal menjalankan kegiatan usahanya;
- 2) Memberikan informasi yang sebenarnya, jelas, dan jujur terkait dengan kondisi dan jaminan suatu barang dan/atau jasa serta mampu memberi penjelasan terhadap penggunaan, perbaikan serta pemeliharaan;
- 3) Memperlakukan konsumen secara benar dan jujur dan tidak bersikap yang diskriminatif;
- 4) Menjamin mutu suatu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan menurut ketentuan standar mutu barang yang berlaku;
- 5) Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, mencoba mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta dapat memberikan jaminan garansi terhadap barang yang dibuat atau diperdagangkan;
- 6) Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian yang ada akibat dari penggunaan pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- 7) Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan isi dari

---

<sup>6</sup> 26 Suryadi, *Dasar-Dasar Hukum Perlindungan Konsumen*, Fakultas Hukum Unsoed, Purwokerto, 2007, hal. 43  
27 *Ibid.* 29

perjanjian.

Tanggung jawab pelaku usaha adalah tanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban-kewajiban pelaku usaha sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen, dimana Tanggung Jawab tersebut adalah “minimal” yang artinya pelaku usaha tidak sekedar yang ada dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen saja tetapi dapat meliputi kewajiban-kewajiban yang seharusnya dilakukan sebagaimana mestinya sebagai pelaku usaha yang berdasarkan Undang-Undang lain, ketentuan yang pada akhirnya Tanggung Jawab ini akan berdampak positif kepada konsumen. Tanggung jawab dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (apabila ada ada sesuatu hal boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya).

Menurut Muhammad Abdulkadir yang diartikan dengan tanggung jawab adalah apabila pelaku usaha tidak menyelenggarakan kegiatan usahanya sebagai mana mestinya pelaku usaha harus bertanggung jawab atas kegiatan usahanya baik karena kesengajaan ataupun karena kelalalian pelaku usaha sendiri. Lahirnya konsep tanggung jawab diakibatkan pelaku usaha memenuhi kewajiban tidak sebagaimana mestinya atau tidak baik ataupun tidak jujur atau tidak dipenuhi sama sekali.

#### D. Upaya Penyelesaian Sengketa Konsumen

Secara harfiah upaya penyelesaian sengketa dapat dipahami merupakan suatu bentuk upaya yang dilakukan oleh para pihak yang sedang bersengketa untuk bertemu guna menyelesaikan masalahnya.<sup>7</sup> Banyak cara yang dapat ditempuh oleh para pihak yang bersengketa dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang sedang mereka hadapi baik dengan bantuan pihak ketiga maupun tanpa bantuan pihak ketiga. Secara hukum proses penyelesaian sengketa dibagi menjadi dua yakni secara litigasi, dan non litigasi.

Penyelesaian secara nonlitigasi/di luar pengadilan, para pihak yang bersengketa dalam upaya menyelesaikan permasalahannya tersebut, negara sebagai pemangku kekuasaan juga telah memberikan fasilitas berupa jalur penyelesaian sengketa dengan melalui proses peradilan/litigasi. Proses litigasi ini, dalam mekanismenya semua pihak bersengketa akan saling berhadapan satu dengan yang lainnya agar mampu mempertahankan haknya di depan pengadilan. Selanjutnya terkait dengan hasil akhir dari suatu bentuk penyelesaian sengketa melalui jalur litigasi ialah putusan yang menyatakan Win-Lose Solution, berbeda dengan proses non litigasi yang lebih mengedepankan win-win solution.

Prosedur terkait dengan jalur litigasi ini memiliki sifat yang mana lebih formal serta bersifat teknis, dimana menghasilkan kesepakatan bersama yang bersifat menang atau kalah, hal ini cenderung mengakibatkan munculnya persoalan baru, lambat dalam hal penyelesaiannya, biaya yang mahal, tidak responsif dan menimbulkan permusuhan diantara para pihak yang bersengketa. Guna memberikan perlindungan kepada konsumen di Indonesia, Pemerintah telah membentuk BPSK, yang bertugas secara khusus melakukan penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan. Dengan adanya BPSK ini, maka penyelesaian sengketa konsumen dapat dilakukan secara cepat, mudah dan

---

<sup>7</sup> 28 Nurnaningsih Amriani, *Mediasi Alternatif Penyelesaian Sengketa Perdata Di Pengadilan*.

PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hal. 3530

murah. Cepat karena undang-undang menentukan dalam tenggang waktu 21 hari kerja BPSK wajib memberikan putusannya (Pasal 55 Undang-Undang Perlindungan Konsumen). Mudah karena prosedur administratif dan prosedur pengambilan putusan yang sangat sederhana, Murah karena biaya perkara yang terjangkau.<sup>8</sup> Setiap konsumen yang kemudian dirinya merasa dirugikan oleh pihak pelaku usaha dapat melakukan pengaduan persoalannya kepada pihak BPSK, baik langsung, maupun dapat diwakili kuasanya bahkan oleh orang yang ditunjuk sebagai ahli warisnya. 30 Tata cara penyelesaian sengketa konsumen oleh BPSK juga telah diatur sedemikian rupa oleh Undang-Undang Perlindungan Konsumen Jo Kepmenperindag No. 350/MPP/12/2001 Tentang Pelaksanaan Tugas Dan Wewenang BPSK. Di dalam peraturan tersebut diketahui bahwasannya proses penyelesaiannya pun diatur sangat sederhana dan sejauh mungkin dihindari suasana yang formal, hal tersebut dikarenakan bagi Pengadu/konsumen yang akan menyelesaikan masalahnya di BPSK diberi tiga model pilihan persidangan, yakni konsiliasi, mediasi dan arbitasi.

Ketentuan mengenai Putusan BPSK telah diatur dalam Pasal 42 ayat 1 Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 350/MPP/Kep/12/2001 Tentang Pelaksanaan Tugas Dan Wewenang BPSK. Peraturan tersebut pada intinya menyatakan bahwa putusan BPSK merupakan putusan yang final dan telah mempunyai kekuatan hukum yang tetap. Final berarti penyelesaian sengketa yang dilakukan melalui BPSK harus berakhir dan selesai di BPSK. Salah satu ketentuan dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen tersebut adalah Pasal 54 ayat (3) Undang-Undang Perlindungan Konsumen mengatakan bahwa “keputusan BPSK bersifat final dan mengikat”.

Ketentuan ini jika dikaitkan dengan ketentuan Pasal 56 ayat (2) sangat kontradiktif, karena Pasal 56 ayat (2) menyatakan bahwa “Terhadap putusan BPSK dapat diajukan keberatan ke pengadilan”. Hal ini jelas menimbulkan ketidakpastian dalam hukum. Untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, Mahkamah Agung telah mengeluarkan Peraturan Mahkamah Agung No. 1 tahun 2006 tentang Tata Cara Pengajuan Keberatan Terhadap Putusan BPSK (untuk selanjutnya disebut dengan Perma No. 1 tahun 2006). Lahirnya Perma No.1 tahun 2006 ini dilatarbelakangi oleh karena Undang-Undang Perlindungan Konsumen tidak mengatur secara jelas hukum acara di pengadilan negeri untuk mengajukan keberatan terhadap putusan BPSK dan untuk kelancaran pemeriksaan keberatan terhadap putusan BPSK, karena selama ini masalah ketiadaan peraturan tentang ini dapat menjadi hambatan bagi penegak hukum di pengadilan negeri dalam upaya keberatan.

Keberatan adalah upaya bagi pelaku usaha dan konsumen yang tidak menerima putusan BPSK.<sup>31</sup> Padahal selama ini proses pemeriksaan perkara di pengadilan negeri hanya berbentuk gugatan dan permohonan. Akan tetapi kalau dilihat ketentuan Perma No.1 Tahun 2006 Pasal 6 ayat (2) terkait dengan tata aturan kegiatan pemeriksaan keberatan dijelaskan bahwa pemeriksaan keberatan dilaksanakan dengan

---

<sup>8</sup> 29 Yusuf Shofie dan Somi Awan, *Sosok Peradilan Konsumen, Lembaga Konsumen* Jakarta dan The Asia Foundation, Jakarta, 2004, hal. 17

<sup>30</sup> Tami Rusli, *Penyelesaian Sengketa Antara Konsumen Dan Pelaku Usaha Menurut Peraturan Perundang-Undangan*, Jurnal KEADILAN PROGRESIF Volume 3 Nomor 1 Maret, Bandung, 2012, hal 94.31

dasar adanya putusan BPSK dan berkas perkara, hal tersebut hampir saja sama dengan bentuk upaya hukum banding.

#### F. Tugas Dan Kewenangan Normatif BPSK Dalam Penyelesaian Sengketa Konsumen.

Tugas dan juga kewajiban dari BPSK ialah untuk memberikan pelayanan terhadap semua bentuk sengketa konsumen dengan jenis tahapan penyelesaian sengketa melalui mediasi, konsiliasi dan juga arbitrase.<sup>9</sup> Hal ini menjelaskan bahwa sebuah lembaga BPSK ini bukan termasuk dalam suatu *Small Claims Court* yang difokuskan hanya sebatas pada penyelesaian sengketa konsumen dengan nominal biaya yang terbilang kecil. Berbeda dengan BPSK yang dibentuk sebagai lembaga yang tidak hanya mampu menyelesaikan sengketa saja, tetapi juga harus memberikan perlindungan bagi konsumen dengan fungsi pengawasan yang dimilikinya. Dengan demikian, semangat pembentukan BPSK secara nyata berbeda dengan *Small Claims Court* ketika dilihat dari perbedaan kewenangan kedua lembaga tersebut. *Small Claim Court* sendiri lahir sebagai semangat untuk membantu konsumen dalam mendapatkan perlindungan hukum dengan menerapkan asas hukum berperkara dengan murah, cepat, sederhana, dan biaya ringan atau dalam kata lain hanya sebatas pada fungsi adjudikasi, 33 sedangkan BPSK lahir di samping untuk menjunjung rasa keadilan bagi konsumen, juga dituntut harus mampu menjaga dan melindungi hak-hak konsumen guna mewujudkan keadilan sosial untuk seluruh rakyat Indonesia, hal ini diwujudkan dalam tugas dan wewenang BPSK sendiri. Adapun tugas dan wewenang BPSK, tercantum dalam Pasal 52 UUPK, yaitu:

1. Melaksanakan penanganan dan penyelesaian sengketa konsumen, dengan cara melalui mediasi, arbitrase, atau konsiliasi;
2. Memberikan konsultasi perlindungan konsumen;
3. Pengawasan klausul baku;
3. Pengawasan klausul baku;
4. Melaporkan kepada penyidik umum apabila terjadi pelanggaran undang-undang ini;
5. Menerima pengaduan dari konsumen, lisan atau tertulis, tentang di langgarnya perlindungan konsumen;
6. Melakukan penelitian dan pemeriksaan sengketa konsumen;
7. Memanggil pelaku usaha pelanggar;
8. Menghadirkan saksi, saksi ahli dan/atau setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran ini;
9. Meminta bantuan penyidik untuk menghadirkan mereka tersebut apabila tidak mau memenuhi panggilan;
10. Mendapatkan, meneliti dan/atau menilai surat, dokumen atau alat-alat

---

<sup>9</sup> 31 Mahkamah Agung RI, *Peraturan Mahkamah Agung tentang Tata Cara Pengajuan*

*Keberatan Terhadap Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen*, Perma No. 1 Tahun 2006, pasal 1 angka 2

32 Ningrum Natasya Sirait, "Mencermati UU No. 5 Tahun 1999 Dalam Memberikan Kepastian Hukum Bagi Pelaku Usaha", *Jurnal Hukum Bisnis* vol. 22, Bandung, Edisi Januari

Februari 2003, hal 64.33

- bukti lain guna penyelidikan dan/atau pemeriksaan;
11. Memutuskan dan menetapkan ada tidaknya kerugian konsumen;
  12. Memberitahukan keputusan kepada pelaku usaha pelanggaran undang undang;
  13. Menjatuhkan sanksi administratif kepada pelaku usaha pelanggar undang undang.

Di samping tugas dan wewenang BPSK tersebut, jika dilihat berdasarkan kedudukannya, sebagaimana yang telah diatur pada Pasal 23 UUPK dijelaskan bahwa “apabila pelaku usaha menolak dan/atau tidak memberikan jawaban dan/atau tidak memenuhi sebuah bentuk tuntutan ganti rugi atas permintaan konsumen, maka konsumen dapat diberikan hak untuk menggugat pelaku usaha yang dimaksud, dan menyelesaikan permasalahan yang ada melalui jalur BPSK, atau dengan cara lain ialah mengajukan gugatan ke badan peradilan setempat dimana kedudukan konsumen”.<sup>10</sup> Di sini dapat dilihat ada dua hal penting.

1. Bahwa UUPK memberikan alternatif penyelesaian melalui badan diluar sistem peradilan yang disebut dengan BPSK.
2. Bahwa penyelesaian sengketa konsumen dengan pelaku usaha bukanlah suatu pilihan yang eksekutif, yang tidak dapat harus dipilih. Pilihan penyelesaian sengketa melalui BPSK adalah parallel atau sejajar dengan pilihan penyelesaian sengketa melalui badan peradilan.

Berdasarkan uraian kedua point tersebut di atas dapat dipahami bahwa UUPK sudah memberikan BPSK kedudukan yang sejajar dengan lembaga peradilan dalam penyelesaian sengketa, dengan demikian BPSK memiliki kompetensi yang harus diakui, dan dihormati oleh lembaga lainnya. Hal ini yang menjadi dasar alasan, mengapa UUPK mengamanatkan pembentukan BPSK pada setiap pemerintah kabupaten atau kota di seluruh Indonesia. Tentu saja karena BPSK merupakan lembaga independen yang berfungsi disamping untuk menyelesaikan sengketa konsumen di luar pengadilan juga melakukan pengawasan Penegakan Perlindungan Konsumen. Hal tersebut secara tegas di atur dalam Pasal 52 UUPK Tentang Tugas dan wewenang BPSK dan secara khusus dijabarkan kembali dalam Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan Nomor 350/MPP/Kep/12/2001 Tentang Pelaksanaan Tugas Dan Wewenang BPSK, yang juga mengatur tentang hukum acara untuk menyelesaikan sengketa konsumen di BPSK.

Ketentuan mengenai Putusan BPSK telah diatur dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 350/MPP/Kep/12/2001 (Pasal 42 ayat 1 ). Peraturan tersebut pada intinya menyatakan bahwa putusan BPSK merupakan putusan yang final dan telah mempunyai kekuatan hukum yang tetap. Final berarti penyelesaian sengketa yang dilakukan melalui BPSK harus berakhir dan selesai di BPSK, Selain itu, ketika merujuk pada UUPK, Pasal 56 ayat (2) seolah-olah menempatkan BPSK sebagai lembaga pemutus tingkat pertama sedangkan Pengadilan Negeri menjadi pengadilan tingkat bandingnya.

Hal tersebut semakin dipertegas, ketika peraturan tersebut juga menyatakan para pihak diberikan kesempatan yang lebih luas untuk mengajukan upaya hukum banding

---

<sup>10</sup> 33 <http://www.yabpeknas.com/2015/04/fungsi-dan-peranan-kelembagaan-bpsk.html>  
Diakses pada hari kamis 6 Mei 2021.34

tanpa harus dilihat apakah ia sebagai pelaku usaha ataupun selaku konsumen.

<sup>11</sup>Keberatan yang dimaksud dalam Pasal 56 ayat (2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen tiada lain adalah upaya hukum banding sebagaimana diatur dalam hukum acara perdata yang berlaku di pengadilan umum.

Namun demikian, agar putusan BPSK mempunyai kekuatan eksekusi, putusan tersebut harus dimintakan penetapan fiat eksekusi pada pengadilan negeri di tempat tinggal konsumen yang dirugikan. Namun, pada praktiknya timbul kesulitan untuk meminta fiat eksekusi melalui Pengadilan Negeri karena berbagai alasan yang dikemukakan oleh Pengadilan Negeri antara lain ;

1. Putusan BPSK tidak memuat irah-irah “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa” sehingga tidak mungkin dapat dieksekusi;
2. Belum terdapat peraturan atau petunjuk tentang tata cara mengajukan permohonan eksekusi terhadap putusan BPSK. Sehingga dengan demikian, kekuatan putusan BPSK yang bersifat final dan mengikat, belum sepenuhnya dapat menjamin perlindungan hukum bagi konsumen.

Salah satu ketentuan dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen tersebut adalah Pasal 54 ayat (3) UUPK mengatakan bahwa “keputusan BPSK bersifat final dan juga mengikat”. Ketentuan ini jika kemudian dihubungkan dengan Pasal 56 ayat (2) sangatlah kontradiktif, oleh karena pada Pasal 56 ayat (2) menyatakan bahwa “Terhadap putusan BPSK dapat dilakukan pengajuan keberatan ke pengadilan”. Hal ini tentu saja menimbulkan ketidakpastian hukum. Selanjutnya untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, Mahkamah Agung telah mengeluarkan Peraturan Mahkamah Agung No. 1 tahun 2006 untuk selanjutnya disebut dengan Perma No. 1 tahun 2006. Lahirnya Perma No.1 tahun 2006 ini dilatarbelakangi oleh karena undang-undang Perlindungan Konsumen tidak mengatur secara jelas hukum acara di pengadilan negeri untuk mengajukan keberatan terhadap putusan BPSK dan untuk kelancaran pemeriksaan keberatan terhadap putusan BPSK, karena selama ini masalah ketiadaan peraturan tentang ini dapat menjadi hambatan bagi penegak hukum di pengadilan negeri dalam upaya keberatan. Keberatan adalah upaya bagi pelaku usaha dan konsumen yang tidak menerima putusan BPSK.

## GANTI RUGI ATAS HILANGNYA BARANG JASA PENGAKUTAN UDARA

### A. Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan berasal dari akar kata “angkut” yang berarti mengangkat, membawa, memuat dan atau mengirim. Mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat, membawa atau mengantarkan. Angkutan berarti pengangkutan dan pengangkutan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Berkenaan dengan pengangkutan, disimpulkan bahwa suatu proses kegiatan atau perpindahan dari satu tempat ke tempat yang berbeda.

---

<sup>11</sup> 39 Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Penerbit PT.

Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hal. 19,

40 Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung,

2008 hal. 13.40

Menurut pendapat Abdulkadir Muhammad yang dimaksud dengan pengangkutan ialah sejumlah kegiatan pemuatan ke dalam bentuk alat pengangkut, pemindahan ke tempat yang diinginkan dengan alat pengangkut, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkut tersebut baik berupa penumpang maupun sejumlah barang.<sup>12</sup>

Menurut pandangan R. Soekardono, SH, pengangkutan pada intinya berisikan sejumlah kegiatan perpindahan tempat baik itu terkait benda-benda ataupun terkait dengan orang-orang, oleh karena bentuk perpindahan itu mutlak diharapkan dapat mencapai dan meningkatkan suatu manfaat serta sebuah efisiensi. Dapat dijelaskan dimana pengangkutan sebagai upaya pemindahan barang dan juga manusia dari tempat asal menuju ke tempat tujuan tertentu. Menurut H.M.N Purwosutjipto, ia berpandangan bahwa pengangkut pada dasarnya ialah orang yang kemudian secara sadar mengikat diri untuk kemudian dapat atau turut serta menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat menuju pada tempat tujuan yang diinginkan dengan keadaan aman serta selamat.” Dari pandangan dimuka maka dapat kita ketahui bawasannya pengangkut merupakan pihak yang menjalankan kegiatan angkutan dengan menggunakan alat pengangkutan, kemudian dapat membawa orang dan/atau barang dengan keadaan yang selamat, dimana diketahui bahwa hal ini merupakan bentuk kegiatan yang mana didasari atas suatu bentuk perjanjian antara pihak pengangkut serta pihak penumpang atau pengirim. Mengenai pengangkutan beberapa sarjana merumuskan definis terhadap pengangkutan itu sendiri, antara lain menurut Purwosutjipto : Pengangkutan merupakan bentuk dari adanya perjanjian yang bersifat timbal balik, baik antara pengangkut dengan pihak yang disebut sebagai pengirim, dimana pengangkut kemudian mengikat dirinya untuk dapat menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari tempat yang satu ke tempat tujuan lain sesuai dengan yang diharapkannya dengan keadaan yang selamat, sedangkan kegiatan yang dilakukan oleh pihak selaku pengirim mengikat sendiri agar bersedia membayar sejumlah uang angkutan berpendapat bahwa; Pengangkutan pada pokoknya memiliki arti perpindahan tempat baik terkait benda maupun orang-orang, karena perpindahan ini mutlak dibutuhkan agar mencapai dan meningkatkan manfaat maupun efisien.

Menurut “Sution Usman Aji ” dalam buku Pengangkutan di Indonesia menyatakan bahwa; Pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, karena inti dari kegiatan tersebut adalah distribusi barang atau penumpang serta jasa dari satu tempat ke tempat lain, sehingga hal tersebut dapat menciptakan pemerataan pembangunan dan ekonomi bagi masyarakat, pada hakekatnya pengangkutan merupakan bagian dari ekonomi itu sendiri, karena itu kegiatan seperti perdagangan ataupun perindustrian dan pertanian akan sangat tergantung pada lancar atau tidaknya pengangkutan. Beberapa definisi mengenai pengangkutan tersebut secara langsung mampu memberikan gambaran umum mengenai pengangkutan, sehingga dapat diketahui berbagai aspek yang ada dalam pengangkutan, antara lain :

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Dimana pelaku disini

---

<sup>12</sup> 41 Soekardono, R, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 2001, hal. 5.

42 Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso, *Pengantar*

*Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 2009, hal.195.

ada juga berbentuk badan usaha, misalnya perusahaan dari sebuah pengangkutan, dan ada juga perorangan, misalnya buruh pengangkutan di sebuah pelabuhan.<sup>13</sup>

2. Alat pengangkutan, merupakan alat yang dipakai untuk dapat kemudia menyelenggarakan sebuah aktivitas pengangkutan. Alat ini dapat kemudia digerakan dengan seorang mekanik yang mana telah memenuhi syarat undang-undang, misalnya kendaraan motor, kapal laut, derek (*crane*), kapal udara.
3. Barang/ penumpang, merupakan sejumlah muatan yang dapat diangkut. Barang muatan yang dapat diangkut ialah barang untuk keperluan suatu perdagangan yang sah berdasarkan undang-undang yang berlaku. Dalam hal barang ini termasuk juga dengan hewan didalamnya.
4. Perbuatan, merupakan sejumlah kegiatan yang mengangkut barang atau penumpang dimana sejak pemuatan hingga dengan penurunan pada tempat tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.
5. Fungsi pengangkutan, merupakan dapat meningkatkan fungsi dan nilai suatu barang atau penumpang dalam hal ini tenaga kerja.
6. Tujuan pengangkutan, ialah sampai pada tempat yang menjadi tempat tujuan, kemudian ditentukan dengan selamat, maka biaya pengangkutan di katakan lunas. Selain beberapa aspek tersebut juga terdapat subjek hukum dan objek hukum pengangkutan. Subjek hukum pengangkutan antara lain pengangkut (*Carrier*), pengirim (*Consigner, Shipper*), penumpang (*passenger*), Biro perjalanan/ Ekspediter, pengatur muatan (*Stevedore*), perusahaan pergudangan (*Warehousing*), dan penerima (*Consignee*). Sedangkan objek hukumnya adalah muatan barang, muatan penumpang dan biaya pengangkutan yang ditimbulkan, serta alat digunakannya hukum pengangkutan.

## B. Klasifikasi Pengangkutan

H.M.N. Purwosutjipto mengklasifikasikan berbagai jenis pengangkutan dalam empat kelompok yakni:

1. Pengangkutan darat;
2. Pengangkutan laut;
3. Pengangkutan udara; serta
4. Penngkutan perairan darat.

Selanjutnya Sution Usman Adji secara umum dapat membedakan jenis jenis pengangkutan itu terdiri atas, pengangkutan udara, pengangkutan perairan darat, pengangkutan dengan menggunakan kendaraan bermotor dan kereta api, serta pengangkutan di laut. Dalam Konvensi Warsawa 1929, disebutkan bahwa pengangkut udara diistilahkan sebagai *carrier*, akan tetapi diketahui bahwa Konvensi Warsawa tidak bersedia memberitahu secara jelas dan menyeluruh bahwa suatu batasan ataupun pengertian tertentu terkait dengan

---

<sup>13</sup> 43 Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2003, hal. 2.

44 Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, CV. Rajawali, Jakarta, 2006, hal, 2.

45 Sution Usman Aji, Joko Prakosa, Hari Pramono, *Pengangkutan di Indonesia*, Rineka

Cipta, Jakarta, 2000, hal.1942

adanya istilah *carrier* ini. Pada umumnya yang diangkut menggunakan angkutan udara dominannya ialah bagi para penumpang, selain itu juga yang diangkut barang-barang yang masih berbentuk segar atau baru, relatif lebih ringan, dan bernilai yang terbilang tinggi.<sup>14</sup> Angkutan udara membutuhkan adanya *airport* maupun *airways*. *Airways* merupakan jalan yang digunakan bagi pesawat terbang yang melewati ruang udara bahkan angkasa sepanjang dimana pesawat terbang dijalankan untuk bergerak atau terbang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.<sup>51</sup>

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada Pasal 1 angka 13 menyebutkan “Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara”. Alat angkut dalam hal angkutan udara ialah pesawat terbang. Disini perlu adanya pengertian atau definisi pesawat udara dan pesawat terbang mengingat bahwa di dalam praktik kerap terjadi

kesalahpahaman tentang pesawat udara yang mana hal itu terkadang rancu dengan adanya sebutan pesawat terbang atau kapal terbang.<sup>52</sup> Pasal 1 angka 3

Undang-Undang Nomor : 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa : “Pesawat Udara ialah setiap mesin atau alat yang mana dapat terbang di atmosfer diakibatkan adanya gaya angkat dari reaksi udara, tetapi hal ini bukan karena adanya reaksi udara terhadap permukaan bumi yang mana digunakan untuk penerbangan”.

Pasal 1 angka 4 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan juga menyatakan bahwa : Pesawat terbang ialah pesawat udara yang mana bebannya lebih berat dari udara, bersayap tetap, serta dapat terbang dengan tenaga sendiri”.

Bunyi pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara, menjelaskan bahwa angkutan udara ialah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara agar dapat mengangkut penumpang, kargo, pos, bertujuan untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara lain atau juga beberapa bandar udara. Dalam penyelenggaraan angkutan udara dibedakan menjadi dua yaitu angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga. Pasal 1 angka 13

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa : “Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara”. Pasal 1 angka 14 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan kemudian mendefinisikan

Angkutan udara niaga yaitu : “Angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran”. Didalam Konvensi Guandalajara 1961, pengangkut udara disebut dengan istilah *contracting carier* dan *actual carier* hal ini telah dinyatakan pada artikel 1 huruf b. *Contacting carier* adalah “a person who as principal makes an agreeman for carriage governed by the Warsaw Convention with passenger on consignor or with a person on behalf of the passenger or consignor”. atau penerima barang, selanjutnya perjanjian tersebut kemudian dapat dibuktikan dengan adanya sebuah dokumen angkutan yang diberikan kepada pihak penumpang/pengirim barang”. Dalam hal penyelenggaraan kegiatan angkutan udara niaga maupun bidang komersial, pengangkut merupakan

---

<sup>14</sup> 52 Sinta Uli, *Pengangkutan, Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006, hal. 86.45

perusahaan-perusahaan penerbangan atau sering disebut juga dengan ungkapan maskapai penerbangan, tetapi ada juga yang menyebutnya sebagai operator penerbangan.

### C. Fungsi dan Kegunaan Pengangkutan

#### 1. Fungsi pengangkutan

Diketahui bahwa fungsi dari pengangkutan adalah memindahkan suatu barang ataupun orang dari suatu tempat keberangkatan menuju ke tempat tujuan yang berbeda dengan maksud agar kemudian mampu meningkatkan daya guna serta nilai. Jadi dengan adanya pengangkutan maka dapat untuk diadakan perpindahan berbagai barang dari suatu tempat yang mana dirasakan barang itu mempunyai kegunaan di tempat yang lain. Maka oleh sebab itulah peran pengangkutan udara diwajibkan agar menjadi suatu sistem yang jauh lebih baik.<sup>15</sup>

#### 2. Kegunaan pengangkutan

Pengangkutan utamanya mempunyai 2 nilai sebagai bentuk dari kegunaan, yaitu :

##### a. Kegunaan tempat

Menghasilkan nilai dari suatu atau beberapa barang tertentu dikarenakan dapat berpindah dari tempat yang diketahui sebelumnya barang berlebihan serta berkemungkinan kurang diperlukan di suatu daerah, di mana barang itu sangat dibutuhkan di tempat lain karena adanya sebuah kelangkaan. Dalam arti yang berbeda, bahwa di daerah mana barang yang dihasilkan dalam bentuk serta jumlah yang

berlimpah nilainya akan turun, dibandingkan dengan tempat barang tersebut sangat sulit untuk didapatkannya. Tetapi dengan telah dipindahkan barang tersebut, maka harga kebutuhan dapat disamaratakan nilainya sesuai dengan standar serta kebutuhan.

##### b. Kegunaan waktu

Menimbulkan sebab dikarenakan barang-barang yang bisa untuk dapat diangkut atau dikirim dari satu tempat ke tempat yang dimana benda ataupun barang tersebut sangat dibutuhkan menurut keadaan setempat barang itu berada, waktu, serta kebutuhan. Jika membaca penjelasan termuka, maka dapat ditarik sebuah kesimpulan dimana pengangkut memegang sebuah peranan yang cukup penting dalam hal mewujudkan ekonomi serta sebuah bentuk perdagangan sebagai sarana pokok penunjang, kemudian dapat menimbulkan bentuk eksternal ekonomi di sektor-sektor perdagangan industri bahkan pertanian.

### D. Pengangkutan Udara Dan Peraturan Hukumnya

Pengangkutan udara dengan pesawat udara diatur dengan Pasal 1 angka 3

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Sesuai dengan undang-undang tersebut pesawat udara dapat didefinisikan sebagai setiap mesin atau alat yang mampu terbang di atmosfer disebabkan adanya daya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan akibat dari reaksi udara terhadap permukaan bumi yang dapat digunakan untuk penerbangan. Pesawat udara sipil merupakan pesawat udara selain dari pada pesawat udara negara. Sedangkan pesawat udara negara ialah pesawat yang

---

<sup>15</sup> 54 E.Suherman, *Hukum Udara Indonesia Dan Internasional*, Alumni, Bandung, 1983, hal.79

55 Purwosutjipto, *Op Cit*, hal, 10.47

dipergunakan oleh TNI, Polri, dan instansi pemerintah tertentu, yang berfungsi untuk menegakkan hukum sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

Sejak berlakunya undang-undang ini, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dinyatakan tidak berlaku lagi. Namun, Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. Nomor 100 Tahun 1939 dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang ini atau belum diganti dengan undang-undang yang baru. Kegiatan pengangkutan udara sipil yang melayani pengangkutan dalam negeri atau keluar negeri hanya dapat diselenggarakan oleh badan hukum Indonesia yang telah mendapat izin dari pemerintah<sup>16</sup>. Penyelenggara Pengangkutan Udara harus berstatus perusahaan badan hukum Indonesia yang menjalankan kegiatan usaha di bidang pengangkutan udara. Perusahaan badan hukum tersebut boleh Badan Usaha Milik Negara, seperti PT. Garuda Indonesia Airways (Persero) dan PT. Merpati Nusantara Airlines (Persero); boleh juga Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), seperti PT. Sriwijaya, PT. Metro Batavia, dan PT. Lion Airlines. Jadi, pengangkut pada proses pengangkutan udara merupakan perusahaan pengangkutan udara yang mendapat telah sebelumnya mengantongi izin operasi dari pemerintah tentunya menggunakan pesawat udara sipil dengan memungut biaya. Seperti yang telah diketahui bersama bahwa Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan juga disebutkan beberapa jenis angkutan udara, yaitu :

#### 1. Angkutan udara niaga

Merupakan angkutan udara yang berguna terhadap kepentingan umum dengan memungut pembayaran (Pasal 1 ayat 14) Angkutan udara niaga dibedakan menjadi dua macam, yaitu :

- a. Angkutan udara niaga di dalam negeri merupakan kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu tempat ke tempat yang lain atau dengan kata lain dari bandar udara dan menuju ke bandar udara lain yang masih di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (Pasal 1 ayat 16) ; dan
- b. Angkutan udara luar negeri merupakan kegiatan angkutan udara niaga yang berfungsi untuk dapat melayani angkutan udara dari bandar udarayang masih dalam wilayah indonesia dan menuju satu bandar udara lain di luar wilayah Indonesia, begitu juga sebaliknya (Pasal 1 ayat 17).

#### 2. Angkutan udara bukan niaga

Angkutan udara bukan niaga ialah angkutan udara yang kegunaannya 50 untuk dapat melayani keperluan pribadi seseorang yang dilakukan agar dapat mendukung kegiatan yang usaha pokonya selain dari bidang lain angkutan udara (Pasal 1 ayat 15).

#### 3. Angkutan udara perintis

Angkutan udara perintis merupakan segala bentuk dari kegiatan angkutan udara niaga di dalam negeri yang mampu melayani jaringan serta rute penerbangan untuk kemudian dapat menghubungkan daerah yang terpencil bahkan tertinggal atau juga daerah yang belum terlayani oleh transportasi lain dengan baik, yang secara komersial belum dapat menguntungkan (Pasal 1 ayat 18). Diketahui bahwa Perusahaan pengangkutan udara dapat menyelenggarakan pengangkutan udara sipil berjadwal dan tidak berjadwal memiliki izin usaha pengangkutan udara sipil. Izin usaha tersebut diberikan sebuah jangka waktu dimana perusahaan yang dimaksudkan mampu

---

<sup>16</sup> Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 2008, hal. 6.48

menjalankan usahanya (Pasal 16 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan). Izin usaha pengangkutan udara dicabut apabila perusahaan pengangkutan udara melanggar ketentuan yang telah ditentukan dalam Undang-undang Penerbangan Indonesia, melakukan serangkaian kegiatan yang dapat diketahui membahayakan keamanan negara, atau memperoleh izin usaha dengan cara yang tidak sah (Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan).

Perusahaan pengangkut udara mengangkut penumpang atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan dan dalam menyelenggarakan pengangkutan udara menggunakan pesawat udara sipil yang mempunyai tanda kebangsaan Indonesia. Perusahaan ini memberikan pelayanan yang baik kepada setiap penumpang maupun pengirim barang pengangkutan udara. Selain itu, perusahaan ini pun mengutamakan pengangkutan penumpang atau barang yang pemiliknya telah memenuhi kewajiban sesuai dengan perjanjian yang disepakati, berdasarkan karcis penumpang atau dokumen pengangkutan barang yang dimilikinya. Penggunaan pesawat udara sipil asing oleh Perusahaan Pengangkutan Udara wilayah diluar indonesia dari dan menuju atau melalui wilayah Republik Indonesia dengantujuan kegiatan pengangkutan udara sipil berjadwal luar negeri hanya mampu dilakukan menurut suatu bentuk perjanjian bilateral atau juga multilateral. Penggunaan pesawat udara sipil asing baik itu perusahaan pengangkutan udara asing atau perorangan dari dan menuju atau melewati wilayah Indonesia hanya mungkin dilakukan setelah kemudian mendapat izin terbang menurut Menteri Perhubungan. Pengangkutan udara asing atau perorangan yang dimaksud disini misalnya, kegiatan SAR, survei, dan pemetaan serta pameran udara. Pengangkutan udara dilaksanakan dengan adanya bentuk perjanjian antara Perusahaan Pengangkutan Udara dan Penumpang atau pemilik barang. Selanjutnya diketahui bahwa tiket penumpang dan juga tiket bagasi ialah bentuk sebuah tanda bukti yang mana hal tersebut merupakan bentuk dari telah terjadi suatu perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya pengangkutan (Pasal 41 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara). Tiket penumpang dan juga bagasi diterbitkan menurut dan atas nama, karena itu hal tersebut tidak boleh dialihkan atau kemudian diserahkan kepada pihak lain. Pihak yang berhak untuk diangkut adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket penumpang tersebut termasuk bagasinya. Ketentuan mengenai peraturan nasional yang telah mengatur tentang angkutan udara, disebutkan bahwa:

1. Ordonasi Pengangkutan Udara 1939 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara.
3. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Selain adanya bentuk dari hukum positif nasional yang telah mengatur terkait dengan angkutan udara, ditemukan juga adanya beberapa ketentuan ketentuan yang bersifat Internasional. Hal ini disebabkan akibat hukum pengangkutan udara yang lebih bersifat Internasional, oleh karena itu hukum udara dan hukum pengangkutan udara nasional disetiap negara pada umumnya mendasarkan diri bahkan ada yang turunan semata dari konvensi-konvensi Internasional dalam bidang angkutan udara.

Beberapa sumber hukum angkutan udara yang bersifat internasional, yaitu sebagai berikut :

Konvensi-konvensi internasional dalam bidang angkutan udara

#### 1. Konvensi Warsawa (Warsaw Convention) 1929

*"Convention for The Unification of The Rules Relating to International Carriage by Air"* adalah nama lengkap dari Warsawa Convention yang ditandatangani pada tanggal 12 Oktober 1929 di Warsawa dan berlaku di Indonesia pada tanggal 29 September 1933.

Konvensi ini mengatur hal pokok yaitu masalah dokumen angkutan udara dan selanjutnya kedua mengatur terakut masalah pertanggungjawaban oleh pengangkut udara. Konvensi Warsawa memiliki arti yang sangat penting disebabkan ketentuan-ketentuan yang terdapat di dalamnya dengan atau bahkan tanpa adanya suatu bentuk perubahan di berbagai negara digunakan juga bagi angkutan udara yang bersifat domestik, seperti Inggris, Belanda dan Indonesia. Maka setiap adanya perubahan terhadap Konvensi Warsawa harus juga kemudian dapat diikuti dengan seksama di wilayah Indonesia, hal ini disebabkan perkembangan dalam bidang hukum udara perdata internasional akan berpengaruh pada hukum udara nasional di Indonesia. Terutama ketentuan terhadap besarnya ganti rugi baik itu terhadap penumpang atau juga suatu jenis barang harus sesuai besarnya, hal ini berlaku untuk sebuah jenis penerbangan domestik maupun juga penerbangan internasional.

#### 2. Konvensi Genewa

Konvensi ini mengatur tentang *"Internasional Recognition of Right in Aircraft"*. Dalam Konvensi Genewa ini, Indonesia tidak mengambil bagian. Namun demikian dari segi ilmu hukum konvensi ini penting sekali adanya, karena baik *"mortgage"* maupun "hipotik" atas pesawat udara dan peralatannya dapat diakui secara internasional oleh negara-negara pesertanya.

#### 3. Konvensi Roma 1952

Nama lengkap dari pada konvensi ini ialah *"Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface"*. Ditandatangani di Roma pada tanggal 7 Oktober 1952 dan merupakan pengganti dari Konvensi Roma sebelumnya (tahun 1933). Konvensi Roma 1952 ini mengatur tentang masalah tanggung jawab operator pesawat terbang asing terhadap pihak ketiga di darat yang menderita kerugian yang ditimbulkan oleh operator pesawat terbang asing tersebut. Indonesia tidak ikut serta dalam konvensi ini.

#### 4. Protokol Hague 1955

*"Protokol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw 12 October 1929"*. Tetapi lazimnya disebut sebagai Hague Protocol 1955. Perjanjian ini ditandatangani pada 28 September tahun 1955, yang mana hal itu berisi amandemen terhadap Konvensi Warsawa 1929 misalnya terkait dengan masalah kenaikan limit bentuk ganti rugi untuk pihak penumpang, penyederhanaan dan penyempurnaan tiket penumpang serta yang terakhir ialah surat muatan udara.

---

<sup>17</sup> 58 Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002, hal, 25.

59 Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Jakarta, 2006, hal. 6.57

## 5. Konvensi Guadalajara 1961

*"Convention Supplementary to The Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a person other than the Contracting Carrier"*. Konvensi ini ditandatangani tanggal 18 September tahun 1961 dan sejak itu mulai berlaku pada 2 Mei tahun 1964 setelah kemudian diratifikasi oleh % negara pesertanya. Konvensi ini merupakan bentuk suplemen terhadap Konvensi Warsawa yang mana mengatur masalah tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak-pihak tidak tersangkut dalam mengadakan sebuah perjanjian pengangkutan udara, hal ini disebabkan dalam praktek sering didapati pengangkut yang dalam bentuk yang sebenarnya bukanlah sebagai pengangkut yang kemudian mengadakan suatu perjanjian pengangkutan.

Materi hukum yang mana dapat dikatakan berkaitan terhadap perlindungan hukum terhadap pihak penumpang adalah menyangkut penentuan bentuk sebuah tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara kepada pihak selaku penumpang, penentuan ganti kerugian, dan upaya hukum bagi penumpang yang mengalami kerugian. Materi pokok terhadap suatu bentuk kajian terkait dengan perusahaan penerbangan niaga baik itu penerbangan internasional atau nasional ialah menyangkut dengan bentuk dari tanggung jawab pengangkut bila kemudian terjadi adanya kerugian yang timbul serta dialami oleh mereka sebagai pengguna jasa transportasi udara niaga, diantaranya penumpang, pemilik bagasi, pengirim atau penerima kargo dan juga kerugian yang dialami pihak ketiga. Kerugian yang mungkin dialami oleh pengguna jasa transportasi udara antara lain: kematian atau cacat atau luka-luka, kehilangan, musnah, rusaknya barang, serta juga terkait dengan adanya Keterlambatan penerbangan.

### E. Asas-Asas Hukum Pengangkutan Udara

Dalam setiap peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh mereka yang diberikan wewenang dari negara, biasanya terdapat sejumlah atau beberapa asas bahkan prinsip yang menjadi dasar serta landasan lahirnya sebuah aturan tersebut. Asas-asas hukum ialah suatu bentuk dari fondasi suatu undang-undang serta juga peraturan pelaksanaannya. Jika kemudian asas-asas itu di kesampingkan, maka runtuhlah suatu produk undang-undang yang dihasilkan itu dan juga segenap peraturan pelaksanaannya. Sudikno Mertokusumo memberikan suatu ulasan terkait asas hukum, bahwa menurutnya asas hukum bukanlah merupakan bentuk hukum yang kongkrit, melainkan sebuah pikiran dasar yang umum serta berbentuk abstrak, atau merupakan latar belakang dari adanya peraturan yang bersifat kongkrit yang terdapat pada setiap sistem hukum yang terjelma dalam suatu peraturan perundang-undangan dan juga berdasarkan putusan hakim yang mana hal ini merupakan hukum positif dan dapat dilihat dengan mencari suatu sifat atau ciri-ciri yang bersifat umum dalam suatu peraturan kongkrit yang dimaksud. Penerbangan, asas-asas penyelenggaraan penerbangan/pengangkutan udara terbagi atas 13 asas yaitu :

1. Asas manfaat ialah bentuk penyelenggaraan penerbangan wajib unruk dapat memberikan suatu manfaat yang besar bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat serta pengembangan bagi warga negara, dan juga upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.
2. Asas usaha bersama dan juga kekeluargaan ialah penyelenggaraan usaha dalam bidang penerbangan yang mana dilaksanakan agar mencapai tujuan yang bernilai nasional, yang man dalam kegiatannya dapat dilaksanakan oleh seluruh element masyarakat serta mampu dijiwai dengan semangat dalam hal kekeluargaan.

3. Asas adil dan merata ialah penyelenggaraan penerbangan harus mampu memberikan suatu bentuk pelayanan yang adil serta merata tanpa adanya suatau diskriminasi pada segenap element masyarakat dengan harga yang mudah terjangkau oleh masyarakat tanpa harus mengklasifikasi suatu suku, agama, dan juga keturunan serta bentuk tingkatan suatu ekonomi dalam masyarakat.
4. Asas keseimbangan, asas keserasian, dan asas keselarasan merupakan bentuk dari penyelenggaraan suatu penerbangan wajib untuk dilaksanakan agar mencapai suatu keseimbangan, keserasian, serta keselarasan antara sarana dan prasarana yang ada, baik itu antara kepentingan pengguna serta penyedia jasa, antara adanya kepentingan individu dan kelompok, serta kepentingan nasional maupun internasional.
5. Asas kepentingan umum ialah penyelenggaraan penerbangan harus mengedepankan kepentingan bagi masyarakat luas.
6. Asas keterpaduan merupakan penyelenggaraan penerbangan wajib dari suatu bentuk kesatuan yang utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, antarmoda transportasi.
7. Asas tegaknya hukum, merupakan perintah suatu produk undang undang yang mana mengharuskan pemerintah untuk mampu menegakkan serta dapat menjamin adanya suatu kepastian hukum dan juga selanjutnya mewajibkan setiap warga negara indonesia agar dapat selalu sadar serta patuh kepada hukum dalam hal penyelenggaraan suatu kegiatan penerbangan.
8. Asas kemandirian, merupakan penyelenggaraan penerbangan wajib bersendikan terhadap kepribadian suatu bangsa, landasan kepercayaan yang kemudian akan berdampak pada kemampuan dan kekuatan sendiri, mengedepankan kepentingan yang bersifat nasional dalam penerbangan, serta memperhatikan pangsa angkutan yang wajar dalam angkutan di perairan wilayah indonesia menuju ke luar negeri.
9. Asas keterbukaan dan anti-monopoli, merupakan penyelenggaraan usaha dalam bidang terkait dengan penerbangan dilakukan agar mampu mencapai tujuan yang bersifat nasional yang mana kegiatannya dapat dilaksanakan oleh seluruh bentuk lapisan masyarakat serta mampu dijiwai oleh sebuah semangat dalam bentuk kekeluargaan.
10. Asas berwawasan pada lingkungan hidup, merupakan penyelenggaraan penerbangan wajib dilaksanakan searah dengan bentuk upaya pelestarian fungsi dari lingkungan hidup itu sendiri.
11. Asas kedaulatan negara, ialah penyelenggaraan penerbangan wajjin dilaksanakan selaras dengan adanya suatu bentuk upaya agar mampu menjaga keutuhan suatu wilayah di indonesia.
12. Asas kebangsaan, merupakan penyelenggaraan penerbangan mampu mencerminkan sifat serta watak bangsa yang bersifat pluralistik

---

<sup>18</sup> 62 Hartono Hadisoeparto dkk, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*. UII Press, Yogyakarta, 2007, hal, 2664

(kebhinekaan) serta dengan mewajibkan menjaga adanya prinsip negara Indonesia.

13. Asas kenusantaraan, ialah setiap penyelenggaraan penerbangan seyogyanya memperhatikan suatu bentuk kepentingan di seluruh wilayah Indonesia serta penyelenggaraan penerbangan yang dilaksanakan oleh daerah ialah bagian dari suatu sistem penerbangan nasional yang berdasarkan pada nilai Pancasila.

## **Saran**

1. Bagi pemerintah, perlu adanya regulasi agar kedepan lebih ditingkatkan lagi bentuk perlindungan hukum itu sendiri, terutama bagi penumpang pesawat udara sebagai konsumen yang merasa hak-haknya dirugikan mendapatkan apa yang menjadi haknya, baik bagasi yang tercatat maupun tidak tercatat.
2. Bagi maskapai, kedepannya agar dapat melakukan keamanan yang ketat dengan melakukan penyediaan keamanan disekitar area kabin maupun di bagasi penumpang pesawat dengan membuat keamanan seperti kunci secara otomatis yang hanya dapat dibuka atas bantuan pihak pesawat.
3. Bagi konsumen, konsumen sebagai pengguna jasa dari angkutan udara, untuk kedepannya lebih waspada dan teliti terhadap barang bawaannya yang menurutnya barang yang dirasa berharga agar tidak minyimpannya di kabin maupun bagasi yang tercatat.

## **Kesimpulan**

1. Tanggung jawab maskapai penerbangan atas hilangnya barang konsumen di bagasi tercatat pesawat udara, sebagai pelaku usaha yang berbadan hukum PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk haruslah tunduk dan melaksanakan ketentuan Undang-Undang Perlindungan Konsumen, pasal 19 pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya. Selain itu bahwa dalam melakukan kegiatan usahanya sebagai perusahaan penerbangan maka segala tindakan hukum haruslah berpedoman Undang-Undang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab pengangkut Angkutan Udara ("Permenhub 77") untuk tanggung jawab pengangkut dalam penerbangan domestik, Konvensi Warsawa tahun 1929 (Konvensi Warsawa).

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Adi, Nugroho Susanti, *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau dari Hukum Acara Serta Kendala Implementasinya*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008.
- Amriani, Nurnaningsih, *Mediasi Alternatif Penyelesaian Sengketa Perdata Di Pengadilan*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012.
- Barkatulah, Abdul Halim, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Nusa Media, Bandung, 2008.
- Feri, Farhan Badawi Ahmad, Fendi Setyawan, Edi Wahjuni, 2013, *Tinjauan Yuridis Kekuatan Hukum Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*, Universitas Jember (UNEJ), Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa 2013.
- Goedhuis, G, *National Airlegislations and The Warsaw Convention*, The Hague Martinus Nijhoff. 2003.
- Hadisoeparto, Hartono dkk, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*. UII Press, Yogyakarta, 2007.
- Joko, Prakosa, Hari Pramono, Sution Usman Aji, *Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2000.
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005.
- Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 2008.
- Machsun, Tabroni, Ery Arifuddin, Djohari Santoso, dan Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 2009.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit Citra Aditya Bhakti, Bandung 2008.
- \_\_\_\_\_, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Penerbit PT. Citra Aditya Bhakti, Bandung, 2001. Mertokusumo, Sudikno, *Penemuan Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Jakarta, 2006.
- Nasution Az, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Diadit Media, Jakarta, 2001.
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta, Djambatan. 1991.
- \_\_\_\_\_, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2003.
- \_\_\_\_\_, *Pengertian Pokok Hukum Dagang (3) Hukum Pengangkutan.*, Djambatan, Jakarta, 2005.
- R, Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 2001.
- \_\_\_\_\_, *Hukum Dagang Indonesia jilid II*, Rajawali Press, Jakarta, 2001.
- Suherman, E, *Hukum Udara Indonesia Dan Internasional*, Alumni, Bandung, 1997.
- Subekti, R, *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya, Bandung , 2008.
- \_\_\_\_\_, *Hukum Perjanjian*, PT Internasional, Jakarta, 2005.
- Salim, Abbas, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta, 2006.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2004.
- Shofie, Yusuf dan Somi Awan, *Sosok Peradilan Konsumen, Lembaga Konsumen*

Jakarta dan The Asia Foundation, 2004.

\_\_\_\_\_, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002.

Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, CV. Rajawali, Jakarta, 2006.

Siregar, Muchtarudin, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 2008.

Uli, Sinta, *Pengangkutan, Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006.

Wardiono, Kelik, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Ombak, Yogyakarta, 2014. **Undang-Undang**

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

### **Jurnal**

Krisnadi Nasution, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Umum*, Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 8. Jakarta, 2012.

Khairandy Ridwan, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrument Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, Jurnal Hukum Bisnis Vol 25, Jakarta, 2006.

Rusli Tami, *Penyelesaian Sengketa Antara Konsumen Dan Pelaku Usaha Menurut Peraturan Perundang-Undangan*, Jurnal KEADILAN PROGRESIF Volume 3 Nomor 1 Maret 2012.

Natasya Sirait Ningrum, “*Mencermati UU No. 5 Tahun 1999 Dalam Memberikan Kepastian Hukum Bagi Pelaku Usaha*”, Jurnal Hukum Bisnis vol. 22 (Edisi Januari-Februari 2003)

Muazzin, *Tanggung Jawab Pangangkut Udara Terhadap Kerugian Penumpang dan Pihak Ketiga di Permukaan Bumi*, Jurnal Kanun No. 29 Edisi Agustus, Banda Aceh, 2001.

### **Website**

[http://www.academia.edu/30001400/Tugas\\_Mata\\_Kuliah\\_Metode\\_Penelitian\\_dan\\_Penulisan\\_Karya\\_Ilmiyah](http://www.academia.edu/30001400/Tugas_Mata_Kuliah_Metode_Penelitian_dan_Penulisan_Karya_Ilmiyah) diakses 2 Januari 2019.

<Http://majalah.konstan.com>, di akses pada tanggal 2 Januari 2021 pukul 19.00 wib.

<http://www.yabpeknas.com/2015/04/fungsi-dan-peranan-kelembagaan-bpsk.html> Diakses pada hari kamis 6 Mei 2021.