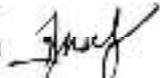
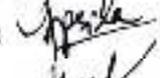
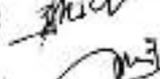
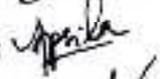
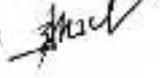
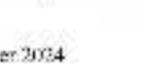


LEMBAR PENGESAHAN PANITIA UJIAN SKRIPSI

Skripsi yang berjudul, "Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Setaku Konsumen Atas Hilangnya Barang Bagasi Pada Maskapai Garuda Indonesia", Oleh Mekar Yovina, NPM. 20600216 telah diajukan dalam rangka Meja Hijau Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas HKBP Negeri Medan pada tanggal 05 September 2024. Skripsi ini telah diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S-1) pada Program Studi Ilmu Hukum.

PANITIA UJIAN MEJA HIJAU

- | | | |
|------------------|--|---|
| 1. Ketua | : Besty Habeslan S.H., M.H.
NIDN. 0107046201 | () |
| 2. Sekretaris | : Angur P. Silaen, SH.,MH
NIDN. 0101086201 | () |
| 3. Pembimbing I | : Besty Habeslan S.H., M.H.
NIDN. 0107046201 | () |
| 4. Pembimbing II | : Soya Simamora, SH., M.Kn
NIDN. 0110028901 | () |
| 5. Penguji I | : Dr. Jangkar Simamora, S.H., M.H.
NIDN. 0114018101 | () |
| 6. Penguji II | : Angur P. Silaen, SH.,MH
NIDN. 0101086201 | () |
| 7. Penguji III | : Besty Habeslan S.H., M.H.
NIDN. 0107046201 | () |

Medan, Oktober 2024

Mengesahkan



Dr. Jangkar Simamora, S.H., M.H.
NIDN. 0114018101

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan alat yang digunakan untuk dapat berpindah antara satu tempat ke tempat yang lainnya. Salah satu transportasi yang sering digunakan adalah maskapai penerbangan atau yang umum kita dengar sebagai pesawat terbang, pesawat terbang adalah alat transportasi yang sangat menghemat waktu dan tenaga. Dikarenakan Indonesia adalah negara kepulauan yang jarak antara satu pulau dengan pulau lainnya lumayan jauh. Dengan adanya pesawat terbang sangat membantu masyarakat dalam berpergian dan menghemat waktu.

Pesawat terbang selain memiliki banyak keunggulan, namun juga memiliki kekurangan, yaitu kekurangan yang terlihat jelas adalah mahal biaya yang harus dikeluarkan oleh konsumen untuk dapat menggunakan transportasi tersebut, jadwal penerbangan yang terkadang tertunda karena faktor cuaca ataupun faktor lainnya dan sebagainya. Meskipun begitu pesawat tetaplah menjadi alternatif yang paling mudah dan hemat dalam segi waktu untuk dapat berpindah antara satu pulau ke pulau yang lainnya.

Dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat, tentunya perusahaan-perusahaan penerbangan memberikan ketentuan-ketentuan yang harus dilakukan penumpang, seperti masalah harga tiket, jam keberangkatan, waktu *check in* dan barang-barang yang boleh ataupun tidak boleh dibawa ke dalam pesawat. Ketentuan-ketentuan tersebut diatur dalam undang-undang penerbangan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Aturan ini dikeluarkan agar semua bisa berjalan dengan lancar sesuai yang diharapkan oleh pemerintah selaku pengawas, pihak

penerbangan selaku pengelola dan pihak penumpang sebagai pengguna jasa penerbangan.¹

Ketika penumpang melakukan pembelian tiket pesawat secara otomatis kita menyetujui ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan oleh maskapai penerbangan dan secara otomatis telah terjadi perjanjian yang pada prinsipnya menjadi inti pokok dari isi perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan merupakan suatu perikatan dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain, sedangkan pihak lainnya menyanggupi membayar ongkosnya.² Salah satu pokok dari perjanjian pengangkutan salah satunya adalah kewajiban menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkut sampai ditempat yang di perjanjikan.

Maskapai penerbangan memiliki salah satu fasilitas yaitu bagasi, untuk menyimpan barang bawaan selama perjalanan berlangsung. Bagasi pada maskapai penerbangan terbagi menjadi dua yaitu, bagasi kabin dan bagasi tercatat. Tangungjawab maskapai terkait bagasi dimulai ketika sebelum masa penerbangan, pada saat penerbangan, dan setelah penerbangan. Kerugian pada saat penerbangan misalnya penyerahan bagasi, penempatan bagasi pada rute yang salah, kerugian pada saat penerbangan misalnya tidak mendapatkan pelayanan yang baik atau rasa aman untuk sampai tujuan dengan selamat, sedangkan kerugian setelah penerbangan bagasi hilang atau rusak.³

¹ Ramadhansyah Putra Matondang, Nur Azijah Siregar, dan Gomgom T.P Siregar, "Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Selaku Konsumen Terhadap Kehilangan dan Kerusakan Barang Bagasi, *Jurnal Rectum: Tinjauan Yuridis Penanganan Tindak Pidana Vol. 4 No. 1*, 2022, hlm. 219

² R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung : PT. Citra Aditya, 1995, hlm. 69

³ Princess Anggun Octafiany, Ganti Rugi Terhadap Penumpang Pesawat Terbang Kormesial Atas Hilangnya Barang di Bagasi Pesawat Terbang, *Jurnal Of Social Science Research Vol. 4 No. 1*, 2024, hlm. 30

Permasalahan mengenai bagasi sering terjadi dalam maskapai penerbangan, kasus yang sering terjadi adalah hilang atau rusaknya barang yang ada dibagasi. Kehilangan bagasi merupakan salah satu resiko saat terbang yang berhubungan dengan handling dari pihak *ground handling* maskapai maupun alasan lainnya. Meski sering terjadi, permasalahan tentang hilangnya barang bagasi penumpang masih menjadi kasus yang sering tidak mendapatkan pertanggung jawaban, karena penumpang bingung harus melaporkan dimana dan pada siapa.

Dasar hukum pertanggung jawaban penerbangan ialah Konvensi Chiago 1944 yang merupakan penggabungan dari beberapa konvensi yaitu, Konvensi Paris 1919 (*Convention Relating to The Regulation of Aerial Navigation*) yang ditanda tangani oleh 27 negara, Konvensi PAN Amerika yang berlaku di negara-negara bagian Amerika dan Konvensi Liberia Amerika 1929 yang merupakan perjanjian dari penerbangan di negara Amerika Latin.⁴ Selain konvensi chiago, konvensi Warsawa 1929 juga menjadi dasar hukum penerbangan.

Konvensi Warsawa adalah konvensi yang melahirkan prinsip *presumption of liability* dan *limitation of liability*, prinsip tersebut adalah prinsip pertanggung jawaban terhadap kerugian yang diderita penumpang, kecuali maskapai dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukanlah dari kelalaian maskapai.

Dalam aturan hukum indonesia, ada yang dikenal dengan Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah Undang-Undang yang dilahirkan untuk melindungi konsumen dari perbuatan tidak bertanggung jawab pelaku usaha. Dalam Undang-Undang Perlindungan

⁴ Mangara Pasaribu, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara, *Jurnal Mercatoria Vol. 9 No.1*, 2016, hlm. 36

Konsumen yang selanjutnya disebut sebagai UUPK, mengatur tentang hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha, UUPK juga mengatur ganti kerugian terhadap pelanggaran hak dan kewajiban.

Garuda Indonesia adalah maskapai penerbangan dibawah perusahaan PT. Garuda Indonesia, perusahaan ini adalah salah satu perusahaan terbesar dalam sektor penerbangan di Indonesia. Garuda Indonesia merupakan perusahaan milik negara dengan jaringan rute penerbangan domestik dan internasional dengan tujuan 21 kota dalam negeri dan 24 kota luar negeri. Maskapai Garuda Indonesia selain sebagai maskapai tertua dan terbesar di Indonesia, maskapai ini juga terkenal akan mahalnnya tiket yang ditawarkan serta pelayanan yang sangat bagus.

Meski terkenal akan pelayanan yang sangat baik dibandingkan maskapai penerbangan lainnya di Indonesia, namun Garuda Indonesia juga maskapai yang sering kali terlibat kasus rusak atau hilangnya bagasi penumpang. Salah satu contoh kasusnya adalah yang terjadi pada Rendy Lesmana yang merupakan penumpang pesawat Garuda Indonesia yang membawa 8 jenis burung dari Jakarta ke Pontianak, ketika sampai di Pontianak, ketika mengambil barang bawaannya Rendy melihat sangkar burungnya telah rusak, dan satu burungnya hilang. Dari kasus tersebut dapat di lihat bahwa kehilangan barang bawaan kerap kali terjadi ketika melakukan penerbangan menggunakan pesawat.

Untuk itu penumpang selaku konsumen selain diikat dengan perjanjian perikatan juga dilindungi dengan Undang-undang Perlindungan Konsumen. Dalam UUPK terdapat hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha, salah satunya adalah hak yang terdapat dalam pasal 4 huruf ayat (8) Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Hak yang terdapat

dalam Pasal 4 ayat (8) yaitu hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti kerugian dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

Pasal 19 UUPK ayat (1) menyatakan bahwasanya pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau di perdagangka. Maskapai memiliki aturan yang harus diikuti oleh penumpang, namun penumpang juga memiliki hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh maskapai dan maskapai haruslah memiliki tanggungjawab atas jasa yang ia berikan.

UUPK dengan jelas menyebutkan bahwasanya jika konsumen atau penumpang menerima barang atau jasa yang tidak sesuai dengan yang diperjanjikan maka pihak maskapai wajib memberikan ganti rugi kepada konsumen. Selain UUPK tanggung jawab maskapai untuk memberikan ganti kerugian atas kehilangan barang penumpang juga di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 Mengenai Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara mengenai ganti kerugian terhadap barang bawaan penumpang.

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 mengatur bahwasanya pengangkutan yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap barang hilang atau rusak. Namun dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dalam pasal 144 disebutkan bahwasanya pengangkut bertanggungjawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, karena kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat dan berada dalam pengawasan pengangkutan.

Aturan diatas dengan jelas memperlihatkan tanggungjawab dari maskapai penerbangan apabila terjadi kehilangan bagasi penumpang, namun dalam prakteknya masih banyak maskapai yang tidak memberikan ganti rugi atas kehilangan bagasi, tentang tanggung jawab barang bawaan yang hilang sering kali terjadi konflik antara penumpang dan maskapai dan hal ini menjadi masalah yang harus diselesaikan, untuk itu hukum disini memegang peranan yang sangat penting untuk menyelesaikan permasalahan ini. Berdasarkan hal-hal yang diuraikan di atas maka penulis tertarik untuk meneliti “ Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Selaku Konsumen Atas Hilangnya Barang Bagasi Pada Maskapai Garuda Indonesia.”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana perlindungan hukum bagi konsumen selaku penumpang maskapai Garuda Indonesia bagi penumpang pesawat selaku konsumen atas hilangnya barang bagasi pada maskapai penerbangan pada maskapai Garuda Indonesia, berdasarkan Undang-Undang No. 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan?
2. Bagaimanakah upaya hukum yang dapat dilakukan oleh penumpang yang menderita kerugian atas hilangnya bagasi?
3. Bagaimanakah pelaksanaan perlindungan hukum terhadap kehilangan barang bagasi pada PT. Garuda Indonesia?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang pesawat selaku konsumen atas hilangnya barang bagasi pada maskapai penerbangan Garuda Indonesia berdasarkan Undang-Undang No. 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan
2. Untuk mengetahui bagaimanakah upaya hukum yang dapat dilakukan oleh penumpang yang menderita kerugian hilangnya bagasi
3. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan perlindungan hukum terhadap hilangnya barang bagasi pada PT. Garuda Indonesia

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan beberapa manfaat, diantaranya:

1. Manfaat Teoritis

Adapun skripsi ini dibuat, diharapkan dapat menjadi bahan kajian untuk ilmu pengetahuan dalam hukum perdata maupun ilmu pengetahuan umum lainnya dan dapat digunakan sebagai referensi untuk penulisan ilmiah lainnya.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna dan menambah wawasan masyarakat akan bagaimana melindungi barang bawaan ketika terjadi hilangnya barang bawaan pada maskapai penerbangan dan sebagai wawasan agar masyarakat mengetahui bagaimana untuk memperoleh haknya jika terdapat masalah dalam hal ini.

3. Manfaat bagi peneliti

Hasil penelitian ini berperan penting agar peneliti mendapatkan gelar S1 dan sebagai informasi serta edukasi bagi peneliti tentang Perlindungan Hukum Bagi Penumpang pesawat selaku konsumen atas hilangnya barang bagasi pada maskapai Garuda Indonesia, yang kita ketahui sebagai maskapai penerbangan terbesar di Indonesia.

BAB II

Tinjauan Pustaka

A. Tinjauan Umum Perlindungan Hukum

1. Pengertian Perlindungan Hukum konsumen

Perlindungan hukum adalah gambaran tersendiri dari fungsi hukum itu sendiri, yang memiliki konsep bahwa hukum memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian. Dalam menjalankan dan memberikan perlindungan hukum dibutuhkan suatu wadah dalam pelaksanaannya yang sering disebut dengan sarana perlindungan hukum.⁵

Sarana perlindungan hukum ini dibagi menjadi dua, yaitu sarana hukum preventif dan sarana perlindungan hukum representatif. Sarana perlindungan hukum preventif adalah perlindungan hukum yang subjek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau mengajukan pendapatnya sebelum suatu keputusan mendapat bentuk definitif. Tujuan perlindungan hukum preventif ini adalah mencegah terjadinya sengketa. Sedangkan perlindungan representatif adalah tujuan hukum untuk menyelesaikan sengketa, dst.

Konsumen berasal dari kata *consumer* (Inggris-Amerika) atau *consument/konsument* (Belanda). Secara harfiah artinya adalah setiap orang menggunakan barang⁶. Menurut Kurniawan, hukum perlindungan konsumen adalah keseluruhan asas-asas dan kaitan yang mengatur dan melindungi konsumen dalam hubungan

⁵ Wahyu Simon Tampubolon, Upaya Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Ditinjau Dari Undang-Undang Perlindungan Konsumen, *Jurnal Ilmiah "Advokasi"*, Vol. 4 No. 1, 2016, hlm 53

⁶ Celin Tri Kristiayanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Sinar Grafika, 2012, hlm.

dan masalah penyediaan dan penggunaan produk konsumen antara penyedia jasa dan penggunaannya dalam bermasyarakat.⁷

Secara singkat konsumen diartikan sebagai pengguna barang atau jasa yang disediakan oleh pelaku usaha. Sedangkan perlindungan konsumen adalah suatu perlindungan yang diberikan pemerintah kepada konsumen yang dianggap memiliki posisi yang lemah dalam transaksi jual beli. Perlindungan konsumen ini diatur dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Hukum konsumen. Undang-undang ini memberikan definisi perlindungan konsumen dalam pasal 1 ayat (1), yaitu perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Sedangkan Pasal 1 ayat (2) memberikan definisi konsumen, yaitu konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan sendiri maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

A.Z.Nasution berpendapat bahwa hukum konsumen yang memuat asas-asas atau kaidah-kaidah bersifat mengatur, dan juga mengandung sifat yang melindungi kepentingan konsumen. Adapun hukum konsumen diartikan sebagai keseluruhan asas-asas atau kaidah-kaidah hukum yang mengatur hubungan dan masalah antar berbagai pihak satu sama lain berkaitan dengan barang dan/atau jasa konsumen, didalam pergaulan hidup.⁸

⁷ Kurniawan, *Hukum Perlindungan Konsumen: Problematika Kedudukan dan Kekuatan Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK)*, Malang: Universitas Brawijaya Pres, 2011, hlm. 42

⁸ Celina Tri Kristiyanti, *Op.Cit*, hlm. 13

Menurut Janus Sidobalok, Hukum perlindungan konsumen mengatur hak dan kewajiban konsumen, hak dan kewajiban produsen/pelaku usaha, serta cara-cara mempertahankan hak dan menjalankan kewajiban itu.⁹

Dari definisi diatas dapat kita simpulkan bahwasanya konsumen adalah setiap orang yang memakai barang atau jasa yang dipergunakan untuk dirinya sendiri dan bukan untuk di perdagangkan. Perlindungan konsumen adalah upaya hukum yang dapat menjamin terlindunginya konsumen.

Adapun tujuan dari perlindungan konsumen, menurut pasal 3 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yaitu:

- a) Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri
- b) Menangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarinya dari akses negatif pemakaian barang dan/atau jasa
- c) Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen
- d) Menciptkan sistem perlindungan kosumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi
- e) Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha

⁹ Janus Sidobalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014, hlm. 27

- f) Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen

2. Asas perlindungan konsumen

Upaya perlindungan konsumen di Indonesia berpegang pada Undang-undang No.8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yang selanjutnya di sebut UUPK. Dalam pasal 2 UUPK tertadapt 5 asas yang dapat mendukung perlindungan konsumen, yaitu:

- a) Asas manfaat

Asas ini merupakan asas yang mengandung makna bahwa penerapan UUPK ahrus memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada kedua belah pihak, yaitu konsumen dan pelaku usaha. Sehingga dalam penerapannya tidak ada pihak yang dirugikan, dan tidak ada satu pihak berkedudukan lebih tinggi dibandingkan pihak lainnya. Kedua belah pihak harus memiliki kedudukan yang sama dan harus memperoleh hak-haknya.

- b) Asas keadilan

Asas ini dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil. Penerapan asas ini dapat dilihat pada pasa 4-7 UUPK yang memuat tentang hak dan kewajiban konsumen serta pelaku usaha. . penerapan asas ini diharpkan konsumen dapat memperoleh haknya dan menjalankan kewajibannya secara seimbang.

- c) Asas keseimbangan

Asas keseimbangan dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materil ataupun spiritual. Dengan asas ini diharapkan dalam penerapannya kepentingan konsumen, pelaku usaha, serta pemerintah dapat terwujud secara seimbang dan tidak ada pihak yang dilindungi.

d) Asas keamanan dan keselamatan konsumen

Asas ini diharapkan akan memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan konsumen dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan.

e) Asas kepastian hukum

Dalam penerapannya asas ini diharapkan bagi konsumen dan pelaku usaha menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta negara menjamin kepastian hukum.

3. Hak dan kewajiban konsumen

Pasal 4 UUPK menyebutkan bahwasanya konsumen memiliki hak yang harus di penuhi oleh pelaku usaha, adapun hak konsumen yaitu:

- a) Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan, dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.
- b) Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
- c) Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa.

- d) Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan.
- e) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.
- f) Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen.
- g) Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
- h) Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti kerugian/penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima sebagaimana mestinya.
- i) Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Hak-hak inilah yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha agar terjaminnya keadilan dan perlindungan konsumen. Terlepas dari UUPK konsumen juga memiliki 4 dasar hak yang harus dilindungi, yaitu¹⁰:

- a) Hak untuk mendapatkan keamanan (*the right to safety*)
- b) Hak untuk mendapatkan informasi (*the right to informed*)
- c) Hak untuk memilih (*the right to choose*)
- d) Hak untuk didengar (*the right to heard*)

Secara umum empat hak tersebut diakui oleh organisasi internasional, namun terdapat beberapa organisasi yang menambahkan beberapa hak lainnya, seperti hak memperoleh pendidikan, hak memperoleh lingkungan hidup yang sama serta hak-hak lainnya.

¹⁰ Shirdata, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Grasido, 2000, hlm 30-31

Selain mengatur hak konsumen UUPK juga memuat kewajiban konsumen sebagai pengguna barang dan/atau jasa, yang terdapat pada 5 UUPK. Terdapat 4 kewajiban yang harus dijalankan oleh konsumen, yaitu:

- a) Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan
- b) Beritikad baik dalam melakukan transaksi barang dan/atau jasa
- c) Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati
- d) Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Apabila hak-hal ingin dipenuhi maka konsumen wajib memenuhi kewajibannya selaku konsumen. Kewajiban ini haruslah dijalankan oleh konsumen agar terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan.

B. Tinjauan Umum Tentang Bagasi

Setiap orang yang menggunakan transportasi umumnya membawa barang bawaan, sehingga hampir semua transportasi menyediakan fasilitas bagasi untuk menyimpan barang bawaan penumpang. Bagasi umumnya adalah istilah yang digunakan oleh maskapai penerbangan, dikarenakan para penumpang yang kerap kali membawa barang, baik itu keperluan sendiri ataupun barang yang dijual kembali sehingga perusahaan penerbangan menyediakan fasilitas pengangkutan barang.

Untuk maskapai penerbangan sendiri memiliki ketentuan barang yang diperbolehkan dan tidak diperbolehkan untuk dibawa oleh penumpang, dan penumpang memiliki kewajiban untuk menaati ketentuan tersebut. Ketentuan ini bertujuan untuk keamanan bertujuan bersama dalam setiap penerbangan pihak

penumpang dan awak pesawat dilarang membawa barang-barang bawaan ke dalam kabin maupun di dalam bagasi. Barang-barang yang dilarang dibawa adalah barang-barang berbahaya seperti senjata api, segala benda runcing yang dapat melukai orang dan benda yang mudah terbakar.¹¹

H.M.N. Purwosutjipto berpendapat bahwasanya terdapat dua jenis barang yang dibawa oleh penumpang dalam perjalanan, yaitu¹²:

1. Barang bawaan, adalah barang-barang kecil yang dapat dibawa serta oleh penumpang dalam tempat duduknya, seperti koper tangan (handback). Barang-barang kecil seperti ini tidak perlu dilaporkan kepada pengangkut dan terhadap barang-barang ini tidak dipungut biaya
2. Barang-barang bagasi, ialah barang-barang yang dilaporkan kepada pengangkut dan untuk itu penumpang mendapat tanda pengenalan bagasi, sampai berat tertentu penumpang dapat melaporkan barang bagasi tanpa biaya.

Menurut Pasal 1 ayat (24) dan (25) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terdapat dua jenis bagasi, yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin. Pasal 1 ayat (24) menyebutkan bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkutan untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama, sedangkan pasal 1 ayat (25) menyebutkan bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam

Pengangkutan barang merupakan salah satu bentuk produk atau layanan perusahaan penerbangan. Hampir setiap penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara membawa barang baik barang keperluan sehari-hari atau barang

¹¹ Desmond Hutagaol, *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*, Jakarta: Erlangga, 2013, Hlm 123

¹² H.M.N, Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan, 2003, hlm. 96

untuk dijual kembali. Barang-barang yang dibawa tersebut beraneka ragam jenis antara lain pakaian, perhiasan, alat elektronik dan lain-lain.

Ketentuan – ketentuan barang yang tidak diperbolehkan untuk dibawa oleh penumpang harus ditaati. Pemberitahuan tentang barang ini bertujuan untuk keamanan bersama dalam setiap penerbangan pihak penumpang dan awak pesawat dilarang membawa barang-barang bawaan ke dalam kabin maupun di dalam bagasi. Barang-barang berbahaya seperti senjata api, segala benda runcing yang dapat melukai orang, dan benda yang mudah terbakar. Sedangkan barang-barang seperti uang, perhiasan, serta dokumen penting.

Menurut H.M.N. Purwosutjipto, barang-barang yang dibawa oleh penumpang dalam perjanjian ada 2 (dua) macam, yaitu¹³ :

- a. Barang bawaan, ialah barang-barang kecil, yang dapat dibawa serta oleh penumpang dalam tempat duduknya, misalnya koper tangan (handback). Adanya barang-barang ini tidak perlu dilaporkan kepada penangkut dan terhadap barang-barang ini tidak dipungut biaya.
- b. Barang-barang bagasi ialah barang-barang yang dilaporkan kepada pengangkut dan untuk itu penumpang mendapat tanda pengenal bagasi. Sampai berat tertentu penumpang dapat melaporkan barang bagasi tanpa biaya.

Dalam kegiatan penerbangan, barang biasanya disebut dengan bagasi. Bagasi berdasarkan terminologi pada pengangkutan udara ada dua macam, yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin. Sebagaimana ditentukan dalam ketentuan Pasal 1 angka 24 dan angka 25 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang

¹³ Desmond Hutagaol, Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional, Jakarta : Erlangga, 2013, hal. 123

Penerbangan, sebagai berikut: Pasal 1 angka 24 Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama. Pasal 1 angka 25: “Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri”. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 24 dan angka 52 di atas bahwa bagasi dibedakan menjadi dua yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin pengawasan penumpang sendiri.

1. Tinjauan Tentang Angkutan Udara

Angkutan udara umumnya merujuk pada sesuatu benda yang dapat menampung orang maupun benda melalui udara. Angkutan udara yang umum kita kenal adalah pesawat udara. Pengangkutan sendiri Menurut Abdulkadir Muhammad mendefinisikan Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan pemindahan penumpang dan / atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.¹⁴

Pengangkutan memiliki tiga aspek pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha (business), pengangkutan sebagai perjanjian (agreement) dan pengangkutan sebagai proses penerapan (appling process). Pengangkutan sebagai usaha (business) adalah kegiatan usaha di bidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik. Istilah niaga dalam pengangkutan adalah padanan diambil dari istilah dagang, yaitu kegiatan usaha dengan cara membeli barang dan menjualnya lagi, menyewa barang, atau menjual jasa dengan tujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba. Apabila penggunaan alat pngangkut itu disertai

¹⁴ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008, hal. 5.

pembayaran sejumlah uang sebagai imbalan atau sewa, pengangkutan itu disebut dengan pengangkutan niaga.

Pengangkutan niaga adalah penggunaan alat pengangkut oleh penumpang atau pengirim untuk mengangkut penumpang atau barang ketempat tujuan yang telah disepakati dengan pembayaran sejumlah yang sebagai biaya atau sewa. Pembayaran sejumlah uang sebagai biaya-biaya pengangkutan membuktikan bahwa pengangkut menjalankan kegiatan usaha perusahaan di bidang jasa pengangkutan.

Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan udara dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dalam Pasal 1 angka 13 disebutkan bahwa Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Pemerintah Indonesia telah memberikan perlindungan secara khusus yang mengatur mengenai ganti rugi dan tanggungjawab pengangkut udara terhadap konsumen angkutan udara diatur secara khusus melalui Ratifikasi Konvensi Montreal 1999 yaitu Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional) yang telah diadopsi ke dalam peraturan nasional Indonesia melalui Peraturan Presiden RI Nomor: 95 tahun 2016 tanggal 21 November 2016 tentang Pengesahan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Di dalam maskapai penerbangan terdiri dari beberapa karyawan, mulai dari pilot,

pramugari, hingga ground handling staff. Di Indonesia, ada banyak maskapai penerbangan yang beroperasi sebagai alat transportasi.

Berikut ini daftar maskapai penerbangan Indonesia beserta profil singkatnya:

1. Batik Air

Batik Air adalah maskapai penerbangan swasta Indonesia yang berdiri pada tahun 2012. Maskapai ini merupakan anak perusahaan Lion Air yang menawarkan layanan penerbangan full service kepada penumpangnya. Ada berbagai fasilitas yang ada di maskapai ini, mulai dari hiburan, makanan, kursi yang cukup leluasa, prioritas check-in, prioritas bagasi, serta business lounge bagi penumpang kelas bisnis.

2. Citilink

Selanjutnya ada Citilink yang beroperasi di bawah naungan Garuda Indonesia. Perusahaan ini sudah ada sejak tahun 2001 dan menjadi Unit Bisnis Strategi (UBS) serta memiliki tarif penerbangan yang rendah atau low cost airline di Indonesia. Harganya yang terjangkau membuat maskapai ini banyak diminati. Namun demikian, fasilitas dan pelayanan yang diberikan di Citilink tetap menjadi prioritas bagi penumpang.

Citilink secara resmi sudah beroperasi sejak 30 Juli 2012 sebagai maskapai bisnis yang terpisah dari Garuda Indonesia setelah mendapat Air Operator Certificate (AOC) dan memiliki 17 pesawat dengan logo, tanda panggil dan seragam baru.

3. Garuda Indonesia

Garuda Indonesia merupakan salah satu maskapai terbesar di Indonesia yang berkantor pusat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Pada mulanya, maskapai ini bernama Indonesian Airways. Saat ini, Garuda Indonesia telah melayani lebih dari 90 destinasi di seluruh dunia dan berbagai lokasi menarik dan eksotis di Indonesia. Jumlah penerbangannya pun mencapai 600 per hari dengan pelayanan terbaiknya yang berkonsep “Garuda Indonesia *Experince*” dan mengutamakan “*Indonesian Hospitality*”.

Tak heran, jika Garuda Indonesia berhasil meraih berbagai penghargaan mulai dari "*The Worlds Best Economy Class*" dari *TripAdvisor Travelers Choice Awards*, “Maskapai Bintang Lima/ *5-Star Airline*” sejak tahun 2014, “*Top 10 World’s Best Airline*” *Skytrax* 2017, hingga “*The World’s Best Cabin Crew*” selama lima tahun berturut-turut sejak 2014.

4. Wings Air

Maskapai penerbangan berikutnya adalah Wings Air yang merupakan anak dari perusahaan PT Lion Air Group. Maskapai ini merupakan maskapai domestik ke seluruh Indonesia dan 2 penerbangan Internasional ke Malaysia.

Sesuai namanya, Wings Air melayani penumpang yang melakukan penerbangan dengan rute domestik dengan jarak yang lebih dekat dan singkat. Selain itu, Wings Air juga singgah di bandara-bandara suatu daerah yang tergolong ke kategori perintis.

5. TransNusa

TransNusa sudah menerbangkan lebih dari 1 juta penumpang sejak Oktober 2023-Desember 2023. Maskapai ini juga menggunakan model bisnis yang unik dengan menggunakan pengalaman dampak pandemi terhadap kebutuhan dan keinginan penumpang dengan layanan premiumnya.

6. Super Air Jet

Selain Wings Air, maskapai Super Air Jet (SAJ) juga menjadi salah satu maskapai penerbangan domestik di Indonesia yang berdiri pada Maret 2021. SAJ ini merupakan milik PT Kabin Kita Top yang beroperasi saat Indonesia dan dunia dilanda pandemi Covid-19.

Maskapai ini juga termasuk low cost carrier (LCC) dan berfokus pada perjalanan titik ke titik untuk membawa penumpang antar pulau di Indonesia. Selain itu, Super Air Jet juga membidik generasi milenial sebagai target pasar. Ada 6 rute perdana di dalam maskapai ini, mulai dari Jakarta ke Batam, Padang, Medan, Pekanbaru, Pontianak, hingga Palembang.

7. Sriwijaya Air

Maskapai satu ini pasti sudah tidak asing lagi bagi pengguna transportasi udara, karena Sriwijaya Air masuk dalam kategori maskapai penerbangan terbesar di Indonesia setelah Garuda Air. Pelayanan yang diberikan maskapai ini sudah tidak dapat diragukan lagi karena kenyamanan dan keamanannya sangat diutamakan.

8. Pelita Air

Pelita Air adalah perusahaan yang menginduk pada Pertamina yang bergerak di bidang penerbangan dan sudah mengoperasikan 15 unit helikopter, 9 pesawat terbang untuk wilayah domestik.

Pada tahun 2016, perusahaan ini mulai menawarkan jasa angkut bahan bakar minyak dan membentuk Strategic Business Unit (SBU) bandara untuk mengelola bandara milik Pertamina. Sampai pada April 2022, perusahaan ini membuka kembali penerbangan berjadwal dari Jakarta ke Denpasar. 2 bulan selanjutnya, Pelita Air membuka kembali rute dari Jakarta ke Yogyakarta menggunakan Airbus A320-214.

9. NAM Air

Maskapai penerbangan Nam Air berdiri pada tahun 2013 dan merupakan anak perusahaan dari Sriwijaya Air dan menjadi maskapai pengumpan di kelas medium yang menjalankan pesawat Boeing 737-500 Winglet dengan konfigurasi 120 kursi.

Sebagai *feeder* Sriwijaya Air dengan rute penerbangan antar ibukota provinsi di seluruh Indonesia, maka Nam Air akan melayani rute penerbangan lanjutan menuju wilayah di tingkat kotamadya atau kabupaten. Meski sebagai anak dari Sriwijaya Air dan memiliki kategori medium *service*, pelayanan yang diberikan Nam Air kepada pelanggan dari segi kebijakan tetap sama dengan Sriwijaya Air, baik dalam harga tiket maupun pelayanannya.

10. Lion Air

Maskapai penerbangan lain yang memiliki tarif rendah adalah Lion Air yang memiliki pangkalan pusat di Jakarta. Meskipun merupakan maskapai swasta, Lion Air merupakan maskapai terbesar di Indonesia dengan rute di Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, dan negara lainnya.

Tak hanya itu, lebih dari 100 pesawat Boeing 737-800/900ER telah dioperasikan oleh Lion Air. Maskapai ini juga telah ditandai dengan perluasan yang cepat akibat deregulasi dari industri penerbangan di Indonesia tahun 1999 serta pencapaian model bisnis tarik rendah.

11. Indonesia AirAsia

Indonesia AirAsia pada awalnya bernama AirWagon International (Awair) yang mengoperasikan penerbangan domestik dan mancanegara secara terjadwal. Di samping itu, maskapai satu ini juga merupakan *low cost carrier*.

Basis utama Indonesia AirAsia bertempat di Bandar Udara Internasional Kualanamu, Medan dan Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta di Jakarta. Adapun rute jaringan maskapai ini meliputi Indonesia, Jepang, Arab Saudi, dan lainnya.

12. Aviastar

Maskapai penerbangan selanjutnya adalah Aviastar yang didirikan oleh Panji Trisnoaji pada tahun 2008. Sebagai maskapai penerbangan domestik berjadwal, Aviastar memiliki basis pangkalan di Jakarta Timur, Jakarta.

Rute domestik yang disediakan maskapai ini antara lain Balikpapan-Melak, Jakarta-Dumai, Jakarta-Ketapang, Ketapang-Pontianak, Makassar-

Tana Toraja, Palangkaraya-Tumbang Samba, dan masih terdapat rute lainnya.

13. Susi Air

Susi Air merupakan maskapai yang dioperasikan oleh PT. ASI Pudjiastuti dan sudah berdiri sejak 20 tahun silam. Perusahaan yang dikelola mantan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia ini memiliki 20 basis operasional di berbagai wilayah di Indonesia. Mulai dari Medan, Banda Aceh, Padang, Bengkulu, Dabo, Jakarta, Palangkaraya, Pangandaran, Samarinda, Kupang, Masamba, Timika, Jayapura, Merauke, Wamena, Manokwari, Biak, Nabire, dan lainnya dengan lebih dari 400 pilot, 75 insinyur dan mekanik pesawat, serta 650 staf darat dan lainnya.

14. Trigana Air Service

Maskapai Penerbangan Indonesia terakhir adalah Trigana Air Service yang sudah beroperasi sejak awal tahun 1991 dengan dua pesawat sayap Beechcraft King Air 200.

Trigana Air Service melayani penerbangan sebanyak 20 destinasi ke seluruh Indonesia dengan fokus utama ke Papua, diantaranya Ambon, Biak, Bula, Dekai, Jakarta, Jayapura, Merauke, Nabire, Pangkalan Bun, Semarang, dan masih banyak rute lainnya. Untuk jumlah armada pesawat yang beroperasi ada 17 buah.¹⁵

¹⁵ Kumparan.com diakses dari <https://kumparan.com/jendela-dunia/daftar-maskapai-penerbangan-indonesia-dan-penjelasan-nya-22k9t5bzKL8> pada 26 Maret 2024 pukul 21.00 WIB

2. Tangung jawab dalam pengangkutan udara

Tanggung Jawab merupakan sesuatu yang timbul dari sebuah perjanjian. Dalam pengangkutan udara setiap orang menggunakan jasa pengangkutan dianggap menyetujui syarat dan ketentuan yang dibuat oleh maskapai penerbangan. Perjanjian ini disebut klausula baku, menurut undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang perlindungan konsumen klausula baku adalah setiap aturan atau syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang ditunagkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumennya.

Perjanjian menurut rumusan pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, didefinisikan sebagai:“suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih” (Subekti, 2003: 338). Menurut Subekti “perjanjian adalah suatu perhubungan hukum antara dua orang atau lebih, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu dari pihak lain, dan pihak yang lain tersebut berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu.”¹⁶

Dari definisi di atas, dapat dikemukakan unsur-unsur yang tercantum dalam perjanjian yaitu

- a. Adanya Kaidah Hukum.

Kaidah dalam hukum kontrak dapat dibagi menjadi dua macam, yaitu tertulis dan tidak tertulis. Kaidah hukum kontrak tertulis adalah kaidah kaidah hukum yang terdapat di dalam peraturan undang-undang, traktat dan yurisprudensi. Sedangkan kaidah hukum kontrak tidak tertulis adalah kaidah kaidah hukum yang timbul, tumbuh, dan hidup dalam masyarakat. Contoh

¹⁶ Subekti, R. Pokok-Pokok Hukum Perdata. Jakarta: Intermasa, 1984, hlm. 56

jual beli lepas, jual beli tahunan dan lain-lain. Konsep-konsep hukum ini berasal dari hukum adat.

b. Subjek Hukum

Istilah lain dari subjek hukum adalah *rechtsperson*, *Rechtsperson* diartikan sebagai pendukung hak dan kewajiban. Yang menjadi subjek hukum dalam hukum perjanjian adalah kreditur dan debitur. Kreditur adalah orang yang berpiutang, sedangkan debitur adalah orang yang memiliki utang.

c. Adanya Prestasi.

Prestasi adalah apa yang menjadi hak kreditur dan kewajiban debitur, prestasi terdiri dari Memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, Tidak berbuat sesuatu.

d. Kata Sepakat.

Kesepakatan adalah persesuaian pernyataan kehendak antara para pihak, kata sepakat adalah salah satu syarat sahnya perjanjian yang terkandung dalam pasal 1320 KUHPerdara. Kelima, Akibat Hukum. Setiap perjanjian yang dibuat oleh para pihak akan menimbulkan akibat hukum atau dapat dituntut apabila tidak dipenuhinya prestasi.

e. Akibat hukum

Akibat hukum adalah timbulnya hak dan kewajiban. Hak adalah suatu kenikmatan dan kewajiban adalah suatu beban

Pasal 1320 KUHPerdada menentukan adanya 4 (empat) syarat sahnya suatu perjanjian, yakni Pertama, Adanya kata sepakat bagi mereka yang mengikatkan dirinya; Kedua, Kecakapan para pihak untuk membuat suatu perikatan; Ketiga, Suatu hal tertentu; dan Keempat, Suatu sebab (causa) yang halal.

a. Kata Sepakat

Kata sepakat didalam perjanjian pada dasarnya adalah pertemuan atau persesuaian kehendak antara para pihak didalam perjanjian. Seseorang dikatakan memberikan persetujuannya atau kesepakatannya (*Toestemming*) jika ia memang menghendaki apa yang disepakati.

Mariam Darus Budruzaman melukiskan pengertian sepakat sebagai persyaratan kehendak yang disetujui (*Overeenstemende Wilsverklaring*) antar para pihakpihak. Pernyataan pihak yang menawarkan dinamakan tawaran (*Offerte*). Pernyataan pihak yang menerima penawaran dinamakan akseptasi (*acceptatie*).¹⁷ J.Satrio menyebutkan ada beberapa cara mengemukakan kehendak tersebut, yakni: Pertama, Secara tegas.

- 1) Dengan akte otentik.
- 2) Dengan akte di bawah tangan.

Kedua, Secara diam-diam. Sekalipun undang-undang tidak secara tegas mengatakan, tetapi dari ketentuan-ketentuan yang ada, antara lain pasal 1320 jo Pasal 1338 KUHPerdada, dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya, kecuali ditentukan lain, undang-undang tidak menentukan cara orang menyatakan

¹⁷ Khairandy Ridwan, Aspek-aspek Hukum Franchise dan keberadaannya dalam hukum Indonesia. Yogyakarta: Majalah Unisa, UII, 2004, hlm. 11

kehendak Suatu perjanjian dapat mengandung cacat hukum atau kata sepakat dianggap tidak ada jika terjadi hal-hal yang disebut di bawah ini, yaitu: Pertama, Paksaan (dwang). Setiap tindakan yang tidak adil atau ancaman yang menghalangi kebebasan kehendak para termasuk dalam tindakan pemaksaan. Di dalam hal ini, setiap perbuatan atau ancaman melanggar undang-undang jika perbuatan tersebut merupakan penyalahgunaan kewenangan salah satu pihak dengan membuat suatu ancaman, yaitu setiap ancaman yang bertujuan agar pada akhirnya pihaklain memberikan hak.

Kewenangan ataupun hak istimewanya. Paksaan dapat berupa kejahatan atau ancaman kejahatan, hukuman penjara atau ancaman hukuman penjara, penyitaan dan kepemilikan yang tidak sah, atau ancaman penyitaan atau kepemilikan suatu benda atau tanah yang dilakukan secara tidak sah, dan tindakan-tindakan lain yang melanggar undang-undang, seperti tekanan ekonomi, penderitaan fisik dan mental, membuat seseorang dalam keadaan takut, dan lain-lain.

b. Kecakapan

Untuk mengadakan Perikatan Syarat sahnya perjanjian yang kedua menurut Pasal 1320 KUHPerdara adalah kecakapan untuk membuat perikatan (om eene verbintenis aan te gaan). Di sini terjadi percampuradukan penggunaan istilah perikatan dan perjanjian. Dari kata “membuat” perikatan dan perjanjian dapat disimpulkan adanya unsur “niat” (sengaja).

Hal yang demikian itu dapat disimpulkan cocok untuk perjanjian yang merupakan tindakan hukum. Apalagi karena unsur tersebut dicantumkan sebagai

ubsur sahnya perjanjian, maka tidak mungkin tertuju kepada perikatan yang timbul karena undang-undang. Pasal 1329 KUHperdata menyatakan bahwa setiap orang adalah cakap. Kemudian Pasal 1330 menyatakan bahwa ada beberapa orang tidak cakap untuk membuat perjanjian, yakni: Pertama, orang yang belum dewasa; Kedua, mereka yang ditaruh di bawah pengampuan; dan Ketiga, orang-orang perempuan dalam pernikahan, (setelah diundangkannya Undang-undang no 1 tahun 1974 pasal 31 ayat 2 maka perempuan dalam Seseorang di katakan belum dewasa menurut pasal 330 KUHPperdata jika belum mencapai umur 21 tahun.

Seseorang dikatakan dewasa jika telah berumur 21 tahun atau berumur kurang dari 21 tahun, tetapi telah menikah. Dalam perkembangannya, berdasar Pasal 47 dan 50 UU No. 1 Tahun 1974 kedewasaan seseorang ditentukan bahwa anak berada di bawah kekuasaan orang tua atau wali sampai umur 18 tahun. Seseorang yang telah dewasa dapat tidak cakap melakukan perjanjian, jika yang bersangkutan diletakan di bawah pengampuan (curatele atau conservatorship).

Seseorang dapat diletakan di bawah pengampuan jika yang bersangkutan gila, dungu (onnoozelheid), mata gelap (razernij), lemah akal (zwakheid van vermogens) atau juga pemboros. Orang yang demikian itu tidak menggunakan akal sehatnya, dan oleh karenanya dapat merugikan dirinya sendiri. Seseorang yang telah dinyatakan pailit juga tidak cakap untuk melakukan perikatan tertentu. Seseorang yang telah dinyatakan pailit untuk membuat suatu perikatan yang menyangkut harta kekayaannya. Ia hanya boleh melakukan perikatan yang mengungkapkan budel pailit, dan itupun harus sepengetahuan kuratornya.

c. Suatu Hal Tertentu

Syarat sahnya perjanjian yang ketiga adalah adanya suatu hal tertentu (een bepaald onderwerp). Pasal 1333 KUHPerdato menentukan bahwa suatu perjanjian harus mempunyai pokok suatu benda (zaak) yang paling sedikit dapat ditentukan jenisnya. Suatu perjanjian harus memiliki objek tertentu.

Suatu perjanjian haruslah mengenai suatu hal tertentu (certainty of terms), berarti bahwa apa yang diperjanjikan, yakni hak dan kewajiban kedua belah pihak. Barang yang dimaksudkan dalam perjanjian paling sedikit dapat ditentukan jenisnya. Istilah barang dimaksud di sini apa yang dalam bahasa Belanda disebut sebagai zaak. Zaak dalam bahasa Belanda tidak hanya berarti barang dalam arti sempit, tetapi juga berarti yang lebih luas lagi, yakni pokok persoalan. Oleh karena itu, objek perjanjian tidak hanya berupa benda, tetapi juga bisa berupa jasa. J. Satrio menyimpulkan bahwa yang dimaksud KUHPerdato menentukan bahwa barang yang dimaksud tidak harus disebutkan, asalkan nanti dapat dihitung atau ditentukan. Misalnya mengenai perjanjian “panen tembakau dari suatu ladang dalam tahun berikutnya” adalah sah. Perjanjian jual beli “teh untuk seribu rupiah” tanpa penjelasan lebih lanjut, harus dianggap tidak cukup jelas.

d. Kausa Hukum yang Halal

Syarat sahnya perjanjian yang keempat adalah adanya kausa hukum yang halal. Kata kausa yang diterjemahkan dari kata oorzaak (Belanda) atau causa (Latin) bukan berarti sesuatu yang menyebabkan seseorang membuat perjanjian, tetapi mengacu kepada isi dan tujuan perjanjian itu sendiri. Misalnya dalam perjanjian jual beli, isi dan tujuan atau kausanya adalah pihak yang satu

menghendaki hak milik suatu barang, sedangkan pihak lainnya menghendaki uang.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka apabila seseorang membeli pisau di suatu toko dengan maksud membunuh orang, maka jual beli tersebut mempunyai kausa yang halal. Apabila maksud membunuh tersebut dituangkan di dalam perjanjian, misalnya penjual pisau menyatakan hanya bersedia menjual pisaunya jika pembeli membeli membunuh orang dengan pisaunya, disini tidak ada kausa hukum yang halal.

Menurut Pasal 1335 jo 1337 KUHPerdara bahwa suatu kausa dinyatakan terlarang jika bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum. Suatu kausa dikatakan bertentangan dengan undang-undang, jika kausa di dalam perjanjian yang bersangkutan isinya bertentangan dengan undang-undang, jika kausa di dalam perjanjian yang bersangkutan isinya bertentangan dengan undang-undang yang berlaku.

Untuk menentukan apakah suatu kausa perjanjian bertentangan dengan kesusilaan (*goede zeden*) bukanlah masalah yang mudah, karena istilah kesusilaan ini sangat abstrak, yang isinya bisa berbeda-beda antara daerah yang satu dan daerah atau antara kelompok masyarakat yang satu dan lainnya. Selain itu penilaian orang terhadap kesusilaan dapat pula berubah-ubah sesuai dengan perkembangan zaman.

Kausa hukum dalam perjanjian yang terlarang juga apabila bertentangan ketertiban umum, keamanan Negara, keresahan dalam masyarakat, dan karenanya dikatakan mengenai masalah ketatanegaraan. Didalam konteks Hukum Perdata International (HPI), ketertiban umum dapat dimaknai sebagai sendi-sendi atau

asas-asas hukum suatu negara. Kuasa hukum yang halal ini di dalam sistim common law dikenal dengan istilah legaliti yang dikaitkan dengan public policy.

Suatu kontrak dapat menjadi tidak sah (illegal) jika bertentangan dengan public policy. Walaupun sampai sekarang belum ada definisi public policy jika berdampak negatif pada masyarakat atau mengganggu keamanan dan kesejahteraan masyarakat (public's safety and welfare).(Mariam Darus Badruzaman,. 1980: 21)

Menurut Pasal 1 ayat (26) Undang-Undang No. 1 Tahun 1999 tentang Penerbangan memberikan definisi pengangkutan adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Pengangkutan merupakan salah satu fasilitas yang diberikan oleh transportasi baik darat maupun udara. Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah suatu proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkutan mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.¹⁸

Pengangkutan barang merupakan salah satu bentuk produk atau layanan perusahaan penerbangan. Setiap penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara membawa barang baik keperluan sehari-hari atau barang untuk dijual

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008, hlm. 5

kembali. Barang-barang yang dibawa tersebut beraneka ragam jenis, seperti pakaian, perhiasan, alat elektronik dan lain-lain.¹⁹

Pengangkutan menurut Abdulkadir memiliki 3 (tiga) aspek pokok, yaitu pengkatan sebagai usaha (business), pengkatan sebagai proses perjanjian (agreement) dan pengangkutan sebagai proses penerapan (applying process). Pengkatan sebagai usaha (business) adalah kegiatan usaha dibidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkutan mekanik

Istilah niaga dalam pengangkutan diambil dari istilah dagang, yaitu kegiatan usaha dengan cara membeli barang dan menjualnya lagi, menyewa barang atau menjual jasa dengan tujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba. Dan apabila pengguna alat angkut itu disertai dengan pembayaran sejumlah uang sebagai imbalan atau sewa, pengangkutan itu disebut dengan pengangkutan niaga.

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwasanya pengangkutan niaga adalah penggunaan alat angkut oleh penumpang untuk pengangkut barang ketempat tujuan yang telah disepakati dengan membayar sejumlah biaya yang disebut sebagai sewa. Pengangkutan barang tersebut tentunya menjadi tanggungjawab maskapai penerbangan yang menjalankan pengangkutan.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara sebagai pengangkut adalah penyediaan sarana keselamatan dalam penerbangan yang bermanfaat untuk melindungi pemakai jasa angkutan dan juga menghindari terjadinya hal-hal negatif atau hal-hal yang tidak diharapkan oleh perusahaan itu sendiri.²⁰ Perusahaan sebagai penyelenggara tentunya tidak dapat lepas tangan begitu saja terhadap

¹⁹ Muhammad Ferdian, Implementasi Hukum Terhadap Perlindungan Konsumen Atas Kehilangan Atau Kerusakan Barang Bagasi Transportasi Udara, *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara*, Vol. 10, No.1, 2019, hlm. 40.

²⁰ Emmy Pangaribuan Simanjatak, *Hukum Pertanggungungan Dan Perkembangannya*, Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada, 1990, Hlm. 151

resiko yang mungkin terjadi selama pengangkutan, namun dalam pengangkutan ada beberapa keadaan yang tidak akan menjadi tanggung jawab dari perusahaan, yaitu:

1. Keadaan memaksa (*overmacht*)
2. Cacat pada barang atau penumpang itu sendiri
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang.

Keadaan tersebut adalah keadaan yang diluar tanggungjawab perusahaan, dan keadaan tersebut diakui oleh undang-undang, sehingga apabila terjadi perusahaan tidak bertanggungjawab atas kerugiannya.

Dalam pengangkutan tentunya tidak dilakukan serta merta, menurut Martono dan Agus Pramoni terdapat tiga prinsip yang harus terdapat dalam sebuah perusahaan pengangkutan ataupun yang dikenal dengan ajaran dalam menentukan tanggungjawab pengangkutan, adapun prinsip tersebut adalah:

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*)

Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan adalah prinsip paling lama yang telah digunakan dalam penerapan hukum pidana maupun perdata. Misalnya dalam hukum perdata prinsip ini terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdata, yang dikenal dengan tindakan melawan hukum. Prinsip ini mengemukakan bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian yang ditimbulkannya.

Sehingga tanggung jawab atas dasar kesalahan ini berlaku untuk semua perusahaan pengangkutan. Tanggung jawab ini berupa ganti rugi yang tidak terbatas,

para pihak mempunyai kedudukan yang sama dalam arti dapat saling membuktikan

2. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)

Pada prinsip tanggung jawab atas dasar praduga telah diteapkan semejak Konvensi Warsawa 1929, pada pokoknya prinsip ini seseorang dianggap bertanggungjawab sampai ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah, untuk itu beban pembuktian berada padanya. Asas ini sering disebut sebagai pembuktian terbalik (*omkering van bewijslast*).

Pada perusahaan penerbangan prinsip ini menyatakan bahwa perusahaan penerbangan dianggap bersalah, dan perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti rugi yang dialami oleh penumpang dan/atau pengiriman barang tanpa dibuktikan yang terdapat pada suatu kecelakaan, sehingga penumpang tidak harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability absolute liability principle*)

Prinsip tanggung jawab mutlak adalah tanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga, yang timbul karena kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya barang dan.atau orang dari pesawat udara, tanpa melakukan pembuktian terlebih dahulu.

Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip tanggung jawab atas praduga, pada prinsip ini tergugat harus bertanggung jawab atas kerugian penumpang tanpa harus membuktikan ada tidaknya kesalahan.

Menurut Pasal 141 Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang penerbangan, terdapat beberapa tanggung jawab perusahaan pengangkutan kepada penumpang seperti:

1. Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara bertanggung jawab atas:
 - a) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
 - b) Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut
 - c) Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkutan
2. Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkutan sebagaimana dimaksud, jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap. Atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam pasal 141 ayat (1) ditetapkan dengan peraturan menteri.

Tanggung jawab ini merupakan tujuan untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha tidak sehat dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional. Seperti yang termuat dalam pasal 3 UU No. 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan yaitu penerbangan diselenggarakan dengan tujuan:

1. Mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat

2. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional
3. Membina jiwa kedirantaraan
4. Menjunjung kedaulatan negara
5. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional
6. Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional
7. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara
8. Meningkatkan ketahanan nasional
9. Mempererat hubungan antarbangsa.

Tujuan diatas salah satunya adalah keamanan dan keselamatan penerbangan yang meruoakan suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan dengan aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbanga.

Tanggung jawab pengangkutan yang terdapat dalam UU No.1 Tahun 2009 adalah tanggung jawab yang umum sedangkan rincinan dari tanggung jawab sendiri diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab pengakutan udara. Dalam pasal 2 sampai Pasal 12 PP No. 7 tahun 2011 menyebutkan tanggung jawab angkutan udara atas :

1. Kamtian, cacat tetap, atau luka-lukanya penumpang yang diangkut
2. Hilang atau rusaknya barang, bagasi kabin yang diangkut
3. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat

4. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkutan
5. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Dari penjelasan diatas berdasarkan UU No. 1 tahun 2009 dan PP No. 77 tahun 2011 dapat disimpulkan bahwasanya tanggung jawab dalam maskapai penerbangan ada 3, yaitu tanggung jawab penumpang, tanggung jawan terhadap pengangkutan barang dan tanggung jawab terhadap keterlambatan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian hukum merupakan upaya untuk mencari dan menemukan pengetahuan yang benar mengenai hukum.²¹ Menurut Soerjono Soekanto, dalam bukunya yang berjudul pengantar penelitian hukum, penelitian hukum diartikan sebagai kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, yang bertujuan untuk analisisnya.

Suatu penelitian hukum baiknya terfokus dalam membahas suatu permasalahan, untuk itu dalam penelitian ini membuat batasan ruang lingkup penelitian sebatas masalah yang akan diteliti. Adapun ruang lingkup penelitian ini adalah bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang pesawat selaku konsumen atas hilangnya barang bagasi pada maskapai Garuda Indonesia, dengan menganalisis Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan upaya hukum yang dapat dilakukan oleh penumpang yang menderita kerugian hilangnya bagasi jika PT. Garuda Indonesia menolak mengganti kerugian.

B. Jenis Penelitian

Adapun jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian normatif. Penelitian hukum normatif atau yuridis normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan melalui studi literatur atau data sekunder dan dilakukan dengan cara menelusuri atau menganalisis bahan keperustakaan ataupun bahan dokumen.

Penelitian hukum yuridis normatif juga didefinisikan sebagai penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai bangunan sistem norma, sistem norma tersebut adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundang-undangan, perjanjian serta doktrin, sehingga

²¹ M. Syamsuddin, *Oprasionilisasi Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, 2007, hlm. 21

hukum dikonsepsikan sebagai norma yang menjadi patolan manusia berperilaku yang dianggap pantas.²²

C. Metode Pendekatan

Penelitian ini menggunakan 2 pendekatan yaitu perundang-undangan (*the statute approach*) dan menggunakan pendekatan konseptual.

1. Pendekatan perundang-undangan

Pendekatan perundang-undangan adalah metode pendekatan dengan menganalisis semua peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti. Analisis melalui pendekatan terhadap asas-asas dan norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang ada di Indonesia.

2. Metode pendekatan konseptual

Metode pendekatan konseptual yaitu metode pendekatan dengan mengutip pandangan atau pendapat para ahli yang terdapat pada buku-buku atau literatur yang relevan dengan permasalahan yang diteliti. Pendekatan ini juga mencari pembenaran atau suatu teori hukum atau asas-asas yang dapat digunakan dalam penelitian ini.

D. Sumber bahan Hukum

Adapun sumber bahan hukum dalam penelitian ini terdiri dari beberapa bahan hukum, diantaranya:

1. Bahan hukum primer

Bahan hukum primer adalah seluruh hukum perundang-undangan yang berlaku dan/atau yang pernah berlaku.²³ Dalam penelitian ini digunakan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan masalah pengangkutan udara atau perlindungan

²² Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016, hlm. 93

²³ Teguh Prasetyo, *Hukum dan Undang-undang Perkebunan*, Nusa Media, Bandung, 2013, hlm. 31-32

hukum terhadap penumpang dan barang. Dalam penelitian ini peraturan yang digunakan adalah Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, PP No. 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara dan Undang-Undang No. 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Hukum Konsumen.

2. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan seluruh karya akademik mulai dari yang diskriptif sampai dengan komentar-komentar penuh kritik yang akan memperkaya pengetahuan orang tentang hukum positif yang tengah berlaku dan/atau yang seharusnya dipostifkan. Bahan hukum skunder ini adalah doktrin atau ajaran hukum dan rancangan perundang-undangan.²⁴ Adapun bahan hukim sekunder terdiri dari bahan-bahan literatur, jurnal, karya ilmiah, dan lain sebagainya.

3. Bahan hukum tertier

Bahan hukum tertier adalah bahan hukum penunjang bagi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersier atau bahan hukum penunjang, pada dasarnya mencakup:

- a. Bahan-bahan yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan huku sekunder, yang lebih dikenal dengan nama bahan acuan bidang hukum atau bahan rujukan bidang hukum. Misalnya, abstral perundang-undangan, bibilografis hukum, direktori pengadilan, ensklopedia hukum, indeks majalan hukum dan kamus hukum.
- b. Bahan-bahan primer, sekuder dan tersier diluar bidang hukum, misalnya yang berasal dari bidang sosiologi, ekonomi, budaya, ilmu politik, filsafat yang oleh para peneliti hukum dipergunakan untuk melengkapi ataupun untuk menunjang data penelitiannya.²⁵

²⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, cet, keenam, Jakarta: kencana, 2010, hlm. 17-18

²⁵ Soejono soekanto dan sri mamudji, *Op.Cit*, hlm.33

E. Metode Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode keperpustakaan (*library research*) atau yang sering kita dengar dengan studi dokumen. Metode keperpustakaan adalah metode pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan dan laporan-laporan yang memiliki hubungan dengan masalah yang akan diteliti.

F. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis data kualitatif, metode analisis data kualitatif yaitu penelitian dilakukan dengan menganalisis data berdasarkan peraturan perundang-undangan, disusun secara berurutan dan sistematis selanjutnya dianalisis, sehingga dapat diperoleh gambaran secara menyeluruh tentang akibat dan fakta yang terdapat dalam masalah hukum pengangkutan udara sebagai bentuk terhadap perlindungan hukum terhadap penumpang dan barang dalam pengangkutan udara.