

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang.¹ Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi², pengembangan wilayah³, pemererat hubungan antar bangsa⁴, dan memperkuat kedaulatan negara⁵.

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah pengangkutan yang digerakkan oleh manusia untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.⁶

Sebagai negara berkembang, bangsa Indonesia harus melaksanakan pembangunan nasional di segala bidang, di semua aspek kehidupan manusia baik

¹ Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1995

² *Pertumbuhan Ekonomi* adalah Proses perubahan kondisi perekonomian suatu negara secara berkesinambungan menuju keadaan yang lebih baik. Hal ini diartikan sebagai proses kenaikan kapasitas produksi suatu perekonomian yang diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional.

³ *Pengembangan Wilayah* adalah upaya untuk memacu perkembangan sosial ekonomi, mengurangi kesenjangan wilayah dan menjaga kelestarian lingkungan hidup.

⁴ *Mempererat Hubungan Antar Bangsa* adalah mengikat diri dalam suatu kerjasama dalam rangka saling membantu dan saling menguntungkan.

⁵ *Memperkuat kedaulatan negara* adalah memperkuat kesatuan dan persatuan suatu negara.

⁶ Hadihardaja dkk, *Sistem Transportasi*, Jakarta, 1997, Pustaka Sinar Harapan, hlm 9

materiil maupun spiritual⁷. Salah satu sarana yang menjadi sasaran pembangunan nasional adalah bidang ekonomi, karena perekonomian suatu negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di negara tersebut. Keberhasilan pembangunan perekonomian di suatu negara yang didukung dengan sektor moneter⁸, fiskal⁹ dan stabilitas nasional¹⁰ yang mantap, memungkinkan negara tersebut akan lebih mudah dalam mencapai keberhasilan pembangunan disegala aspek kehidupan masyarakat, sehingga kesejahteraan masyarakat dengan segera dapat terwujud. Sejalan dengan berkembangnya perekonomian di Indonesia terutama dalam peningkatan produksi barang¹¹ dan jasa¹², maka perlu sekali adanya sarana guna menunjang mobilitas¹³ orang, barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat yang lain guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Salah satu sarana yang diperlukan untuk itu adalah pengangkutan.

⁷ *Aspek kehidupan materiil* adalah kehidupan yang nyata, sedangkan aspek kehidupan spiritual adalah kehidupan yang tidak nyata atau bayang-bayangan yang tak berwujud.

⁸ *Sektor moneter* adalah suatu kebijakan yang dibuat oleh bank sentral untuk mempengaruhi situasi makro yang dilaksanakan melalui pasar uang.

⁹ *Fiskal* digunakan untuk menjelaskan bentuk pendapatan negara atau kerajaan yang dikumpulkan dari masyarakat dan oleh pemerintah negara atau kerajaan dianggap sebagai pendapatan lalu digunakan sebagai pengeluaran dengan program-program untuk menghasilkan pencapaian terhadap pendapatan nasional, produksi dan perekonomian serta digunakan sebagai perangkat keseimbangan dalam perekonomian.

¹⁰ *Stabilitas nasional* adalah kestabilan atau situasi yang kondusif baik dibidang sosial budaya, politik, pemerintahan, keamanan, perekonomian, perdagangan sehingga pemerintah dapat berjalan dengan baik, dan program serta kebijakan pemerintah bisa dilaksanakan secara optimal.

¹¹ *Barang* adalah setiap benda baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, yang dapat untuk diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen.

¹² *Jasa* adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau profesi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha, bandingkan dengan pasal 1 angka 17 Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

¹³ Mobilitas orang, barang dan jasa adalah perpindahan fisik orang atau barang dan jasa ke suatu tempat.

Adapun pengertian pengangkutan adalah kegiatan pemuatan penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut, pemindahan penumpang atau barang ke tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan penumpang atau pembongkaran barang dari alat pengangkut ditempat tujuan yang disepakati.¹⁴ Pengangkutan juga merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut¹⁵ dengan penumpang¹⁶ dan atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat¹⁷, sedangkan penumpang dan atau pengirim mengikatkan diri dengan melakukan pembayaran¹⁸ sebagai uang angkutan. Penumpang atau disebut sebagai konsumen yang menggunakan jasa dalam kegiatan pengangkutan tidak ingin mengalami kerugian secara materiil yang berkaitan dengan pengangkutan tersebut. Tujuan konsumen memanfaatkan pengangkutan adalah sebagai proses pemindahan cepat tanpa hambatan atau kemacetan, sesuai waktu yang direncanakan. Produsen

¹⁴ Prof. Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT: Citra Aditya Bakti, Bandar Lampung 2013, hlm 4

¹⁵ *Pengangkut* disebut sebagai *pelaku usaha* yang dimana setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

¹⁶ *Penumpang* disebut sebagai *Konsumen* yang dimana 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.

¹⁷ *Dengan selamat* artinya *penumpang* dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit atau meninggal dunia. Jika yang diangkut merupakan *barang* dengan selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan.

¹⁸ *Pembayaran* yang dilakukan oleh penumpang merupakan pembayaran sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan membuktikan bahwa pengangkut menjalankan kegiatan usaha perusahaan dibidang jasa pengangkutan.

yang merupakan pelaku usaha memberi jaminan serta kepercayaan terhadap konsumen dalam pelayanan yang terbaik.

Dalam pengangkutan dikenal ada 3 macam bentuk pengangkutan, yaitu pengangkutan melalui darat, pengangkutan melalui darat dibagi menjadi dua yaitu pengangkutan di atas rel (kereta api) dan pengangkutan melalui jalan raya.; pengangkutan melalui laut; dan pengangkutan melalui udara. Yang merupakan Pengangkutan udara adalah pesawat dan diatur dengan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Pengangkutan Udara adalah setiap kegiatan yang menggunakan pesawat 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.

Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.

Menurut Subekti¹⁹ perjanjian pengangkutan²⁰ adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu

¹⁹ R. Subekti. *Hukum Perjanjian*, PT Internasional, Jakarta, 1985, hal 1.

²⁰ *Perjanjian pengangkutan* adalah perjanjian yang timbal-balik, sebab pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak yang lain mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan

tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Perjanjian pengangkutan berfungsi untuk melindungi hak dan kewajiban dari masing- masing pihak.

Perusahaan penerbangan harus dapat mengembangkan produk yang bersifat memberikan kemudahan, menguntungkan dan bisa diterima oleh pelanggan. Perusahaan-perusahaan atau maskapai penerbangan melayani penerbangan ke berbagai rute penerbangan²¹ baik domestik maaupun internasional.

Daftar Maskapai di Indonesia yang Terapkan Biaya Bagasi adalah Maskapai-maskapai seperti Lion Air, Wings Air dan Air Asia. Sejumlah maskapai penerbangan Indonesia mulai menerapkan bagasi berbayar bagi penggunaanya. Penerapan bagasi berbayar diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Kebijakan tersebut untuk menyiasati efisiensi penumpang saat bepergian. Salah satu maskapai yang paling baru menerapkan aturan tersebut adalah *Lion Air* dan *Wings Air*. Terlebih lagi, hal tersebut sudah disetujui oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri dengan ketentuan

untuk dilaksanakannya kegiatan pengangkutan tersebut. “Menyelenggarakan pengangkutan” berarti, bahwa pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya.

²¹ *Rute Penerbangan* adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan, Bandingkan dengan *Pasal 1 angka 19* Undang-Undang Republik Indonesia *No. 1 Tahun 2009* tentang *Penerbangan*.

pihak maskapai harus melakukan sosialisai selama 14 hari kepada seluruh pihak yang bersangkutan Selain sosialisasi, kedua maskapai tersebut juga harus meningkatkan efisiensi dan efektivitas kerja operasional. Aspek keselamatan dan keamanan bagasi yang biayanya telah ditanggung penumpang tersebut juga harus diperhatikan.

Kenaikan harga tiket pesawat yang diterapkan oleh beberapa maskapai penerbangan dan penerapan tarif bagasi berbayar sangat berdampak terhadap penumpang pengguna jasa angkutan udara terkhusus kepada maskapai penerbangan swasta dimana salah satu penerbangan swasta tersebut menguasai pangsa pasar²² yaitu maskapai *Lion Air*. Bahwasanya *Lion Air* yang selama ini di kenal sebagai badan usaha angkutan udara niaga berjadwal (*maskapai*) yang pelayanannya menggunakan *low cost carrier/LCC*²³ dan tidak lagi memberikan harga tiket yang murah serta tidak lagi memberikan layanan bagasi gratis bagi penumpang maskapai *Lion Air*. Mahalnya harga tiket pesawat yang terlampau tinggi ditanggapi oleh pemerintah yang mengarah pada duopoli (*oligopoli*)²⁴ yang cukup rentan menciptakan kartel.²⁵ Didalam Pasal 1 angka 24-25 Undang-Undang Penerbangan Jo,

²² Pangsa pasar adalah persentase nilai jual atau beli barang atau jasa tertentu yang dikuasai oleh pelaku usaha pada pasar bersangkutan dalam tahun kalender tertentu, bandingkan dengan *Pasal 1 angka 13 Undang-Undang No.5 Tahun 1999* Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

²³ Istilah *Low Cost Carrier* merupakan *maskapai yang berbasis biaya operasi rendah*. Pasal 98 ayat (1) UU Penerbangan

²⁴*Duopoli (Oligopoli)*, Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat, bandingkan dengan *Pasal 4 Undang-Undang No.5 Tahun 1999* Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

²⁵*Kartel*, Pelaku Usaha dilarang membuat perjanjian, dengan pelaku usaha saingannya, yang bermaksud mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan atau pemasaran suatu barang atau jasa, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat,

Pasal 1 angka 18-19 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015, Bagasi dibagi mejadi 2 yaitu:

1. Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.
2. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang.

Kewajiban utama pengangkut adalah "menyelenggarakan" pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkut juga berkewajiban menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai di tempat tujuan yang diperjanjikan. Dalam suatu pengangkutan di darat, laut, maupun udara, para penumpang sering kali terlihat membawa barang bawaan yang jumlahnya beragam, ada yang banyak dan sedikit. Barang muatan adalah barang yang sah dan dilindungi undang-undang,²⁶ dimuat dalam alat pengangkut yang sesuai dengan atau tidak dilarang undang-undang, serta tidak bertentangan dengan ketertiban umum atau kesusilaan. Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, masalah hukum perlindungan konsumen terhadap barang bawaan penumpang yang sangat erat kaitannya mempunyai hubungan hukum dengan penumpang, yang dimana penumpang tidak hanya membayar tiket untuk perorangan tetapi juga membayar barang bawaannya (*cargo*).

bandingkan dengan *Pasal 11 Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*

²⁶ Dilindungi UU artinya tidak boleh dirusakkan, dihilangkan, dimusnahkan, atau dicuri oleh siapapun, yang berakibat merugikan pemilik.

Hukum perlindungan konsumen tersebut akan menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dan penumpang selaku pemilik barang bawaan. Dengan demikian antara pengangkut dan penumpang mendapat kepastian akan kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya dan juga ada jaminan akan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya.

Adapun faktor-faktor yang menyebabkan timbulnya kesenjangan tersebut, antara lain adalah : pertama, perkembangan teknologi penerbangan yang sangat cepat; kedua, peranan dan fungsi angkutan udara yang sangat penting bagi Indonesia sebagai negara kepulauan yang sangat luas; ketiga, peraturan perundang-undangan di bidang angkutan udara, khususnya Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, sampai saat ini belum mengalami perubahan apapun sehingga banyak hal yang sudah tidak sesuai lagi. Tidak hanya mengutamakan faktor kenyamanan, akan tetapi juga keamanan itu sendiri. Di satu sisi memang keberadaan angkutan udara sangat dibutuhkan oleh konsumen untuk mempermudah dan memperlancar proses aktivitas mereka, akan tetapi di sisi lain pihak pengangkut pun merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan konsumen.

Prinsip tanggung jawab mutlak menetapkan bahwa maskapai selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan, dan tidak bergantung pada ada-tidaknya unsur kesalahan di pihak maskapai. Kecuali dalam hal kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan, dengan syarat maskapai harus

membuktikan bahwa keterlambatan itu disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.²⁷

Masalah mengenai barang bawaan penumpang sangat menarik dan mendasar karena sering kali dijumpai adanya kasus-kasus yang sangat merugikan penumpang terhadap barang bawaan nya. Seperti kasus yang terjadi saat ini, dimana seorang penumpang merasa sangat keberatan dengan bagasi berbayar yang dianggap lebih mahal dari pada harga tiket, namun pelayanan yang diberikan masih standart dan tidak sesuai dengan penerapan bagasi berbayar. Seperti kasus kedua yaitu dimana seorang penumpang kehilangan hampir Rp. 4 juta dibagasi *Lion Air*. Seorang perempuan yang merupakan penumpang maskapai *Lion Air* rute Denpasar Bali (@baliairport) menuju Jakarta (@soekarnohattaairport) pada Selasa, 19/3/2019.²⁸ Penumpang merasa keberatan dengan penerapan bagasi berbayar namun kejaminan keamanan atas barang bagasi maskapai *Lion Air* tidak ada sama sekali. Kasus kenaikan tarif tiket pesawat udara dan penerapan bagasi berbayar ini merupakan imbas dari fenomena duopoli tersebut.

Apa yang dilakukan pemerintah dalam penyediaan regulasi-regulasi pada bagasi berbayar. Bagaimana pihak *Lion Air* menangani masalah yang terjadi pada penumpang yang keberatan dengan penerapan bagasi berbayar atas kenyamanan dan keamanan barang bawaan yang hilang? Jadi penulis merasa tertarik untuk mengetahui lebih banyak lagi tentang hal-hal diatas, maka penulis merangkumkannya dalam

²⁷ Pasal 146 UU No. 1/2009 Tentang *Penerbangan*

²⁸ <https://m.detik.com>, 25 Maret 2019, pukul 19:23 WIB

judul skripsi sebagai berikut : **Penerapan Kebijakan Regulasi Bagasi Berbayar Pada Pengangkutan Penumpang Pesawat Udara Maskapai Lion Air (Studi pada Maskapai *Lion Air* Medan)**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pendahuluan tersebut, maka dapat ditarik suatu masalah/isu hukum sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan regulasi bagasi berbayar pada pengangkutan penumpang domestik pesawat udara maskapai *lion air*?
2. Bagaimana perlindungan hukum terhadap penumpang akibat rusak dan hilangnya barang bagasi dengan penerapan bagasi berbayar?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah diatas, tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Mengetahui penerapan kebijakan regulasi bagasi berbayar yang dijatuhkan oleh pihak pemerintahan terhadap maskapai *Lion Air*.
- b. Mengetahui bentuk dan Prosedur putusan-putusan yang dijatuhkan oleh pihak pemerintahan terhadap maskapai *Lion Air*.

D. Manfaat Penelitian

Besarnya manfaat positif yang diberikan menunjukkan nilai dan kualitas dari penelitian tersebut. Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yaitu manfaat dari penulisan hukum ini yang berkaitan dengan pengembangan ilmu hukum. Manfaat teoritis dari penulisan ini adalah:

- a) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan ilmu pengetahuan serta pemikiran yang bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum pada umumnya.
- b) Mendalami teori-teori (teori keadilan, teori kepastian) yang telah diperoleh penulis selama menjalani kuliah strata satu di Fakultas Hukum HKBP Nommensen serta memberikan landasan untuk penelitian lebih lanjut.
- c) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya literature dan referensi yang dapat dipergunakan sebagai bahan acuan bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian dengan topik bahasan yang serupa dengan penelitian ini.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis yaitu manfaat dari penulisan hukum ini yang berkaitan dengan pemecahan masalah yang akan dibahas lebih lanjut pada pembahasan. Dan hasil penelitian ini dapat berguna bagi setiap yang ingin membaca tulisan ini, secara praktek dapat bermanfaat bagi masyarakat, institusi dan pihak yang ingin mengetahui lebih jelas mengenai tulisan ini.

BAB II TINJAUAN

PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Pengangkutan Udara

1. Pengertian Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) dipergunakan suatu istilah pengangkut sebagai salah satu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Dalam Konvensi Warsawa 1929, menyebut pengangkut udara dengan istilah *carrier*, akan tetapi Konvensi Warsawa tidak memberitahu suatu batasan atau defenisi tertentu tentang istilah pengangkut udara atau *carrier* ini. Pada dasarnya yang diangkut dengan angkutan udara adalah dominan untuk penumpang, di samping itu juga yang diangkut barang-barang yang bersifat segar, relatif ringan, dan bernilai tinggi. Angkutan udara memerlukan *airport* maupun *airways*. *Airways* adalah jalan yang diperuntukkan bagi pesawat terbang yang melalui ruang udara atau angkasa sepanjang mana pesawat terbang dijalankan untuk bergerak atau terbang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pada Pasal 1 angka 13 Jo Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 Pasal 1 angka 2 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 angkutan udara adalah pesawat udara. Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa: Pesawat Udara adalah setiap

mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan²⁹. Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga menyatakan bahwa: Pesawat Terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri. Pengangkutan udara dengan pesawat udara diatur dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan melalui Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1. Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, pengangkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Hukum udara (*air law*) atau hukum pengangkutan udara (*air transportation law*) atau hukum penerbangan (*aviation law*) adalah hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang manfaat bagi penerbangan, kepentingan umum dan bangsa-bangsa didunia.³⁰ Hukum dan regulasi penerbangan yang berlaku adalah hukum nasional negara tersebut, kecuali pesawat udara yang terbang diatas laut lepas akan berlaku hukum internasional sebagaimana diatur dalam konvensi chicao 1944 beserta peraturan pelaksanaannya.³¹

²⁹Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT: Citra Aditya Bakti, Bandar Lampung 2013, hlm 111

³⁰ Martono. Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013, hal. 3-4

³¹ Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2007, hal. 26.

2. Azas-azas hukum Pengangkutan Udara

Asas-asas penyelenggaraan penerbangan/ pengangkutan udara terbagi atas 13 asas yaitu: ³²

- a. Asas manfaat adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan adalah penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
- c. Asas adil dan merata adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata tanpa diskriminasi kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi.
- d. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan, keserasian, dan keselarasan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

³² Pasal 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang *Penerbangan*

- e. Asas kepentingan umum adalah penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan masyarakat luas.
- f. Asas keterpaduan adalah penyelenggaraan penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antarmoda transportasi.
- g. Asas tegaknya hukum, adalah undang undang ini mewajibkan pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan.

3. Perjanjian Pengangkutan Udara

Pengangkutan merupakan bentuk perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pihak yang diangkut (penumpang dan/atau pengirim) dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke suatu tempat tujuan tertentu, dan pihak penumpang dan/atau pengirim mengikatkan dirinya pula untuk membayar sejumlah uang atau ongkos pengangkutan.³³

Menurut Pasal 1313 KUHPdata, yang dimaksud dengan perjanjian atau persetujuan adalah : "Suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang atau lebih" Pasal tersebut memperlihatkan bahwa terdapat perjanjian yang sepihak, sedangkan kenyataannya, perjanjian seseorang atau lebih

³³ Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1987, hal.2.

mengikatkan diri untuk melakukan prestasi atau kontra prestasi), jadi perjanjian tersebut berisi tentang perikatan. Perjanjian adalah suatu perbuatan hukum untuk memperoleh seperangkat hak dan kewajiban yang disebut prestasi.

Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian (pasal 1320 KUHPerdara). Syarat-syarat umum sahnya suatu perjanjian dalam Pasal 1320 KUHP, menurut ketentuan pasal tersebut perjanjian sah apabila :

- 1) Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya;
- 2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- 3) Suatu pokok persoalan tertentu;
- 4) Suatu sebab yang tidak terlarang.

Hukum perjanjian menganut “asas kebebasan berkontrak dalam Pasal 1338 KUH Perdata, setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya, hal ini mengandung makna bahwa setiap orang boleh membuat perjanjian apa saja asal tidak bertentangan dengan undang - undang, di samping menganut “asas kebebasan berkontrak” juga menganut “asas konsensualisme/konsensualitas.”

Perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan (pasal 140 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009). Dokumen pengangkutan udara terdiri atas:

- 1) Tiket penumpang pesawat udara
- 2) Pas masuk pesawat udara (*boarding pass*)

- 3) Tanda pengenal bagasi (*Baggage identification/claim tag*)
- 4) Surat muatan udara (*airway bill*) (pasal 150 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009).

Perjanjian pengangkutan terjadi setelah sebelumnya didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan penumpang atau pengirim secara timbal balik. Perjanjian pengangkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dan pihak penumpang atau pihak pengirim udara, dengan imbalan bayaran atau suatu prestasi lain. Dalam arti luas suatu perjanjian angkutan udara dapat merupakan sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan pesawat udara. Setiap perjanjian pastilah dilakukan oleh dua pihak atau lebih. Pihak dalam perjanjian pengangkutan orang adalah penumpang dan pengangkut.

Penumpang (*passanger*) adalah semua orang yang ada dikapal, kecuali nakhoda (pasal 341 KUHD). Undang-undang pelayaran dan undang-undang penerbangan Indonesia menggunakan istilah orang disebut pengguna jasa, dan pengguna jasa adalah penumpang atau pengirim barang. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan.³⁴ Kewajiban penumpang adalah membayar tarif penumpang sesuai dengan ketentuan yang sudah diterapkan.

³⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT: Citra Aditya Bakti, Bandar Lampung 2013, hlm. 64

Bagi perusahaan penerbangan tarif merupakan sumber pendapatan perusahaan penerbangan, tarif yang tinggi perusahaan penerbangan sehat keuangannya, sebaliknya tarif yang terlalu rendah dapat mengancam kelangsungan hidup perusahaan penerbangan. Bagi penumpang tarif yang murah penumpang dapat menikmati jasa angkutan udara, sebaliknya tarif yang mahal penumpang tidak dapat menikmati jasa angkutan udara. Bagi pemerintah, tarif merupakan sarana untuk mengendalikan keseimbangan antara kebutuhan masyarakat atas jasa angkutan udara dengan kelangsungan hidup perusahaan penerbangan.³⁵

Penumpang menurut undang-undang indonesia, yaitu:

- 1) orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan.
- 2) Pihak tersebut adalah penumpang yang wajib membayar biaya pengangkutan.
- 3) Pembayaran biaya pengangkutan dibuktikan oleh karcis yang dikuasai oleh penumpang.

Tiket penumpang yang dimaksud paling sedikit memuat:

- 1) Nomor, tempat, dan tanggal penerbitan
- 2) Nama penumpang dan nama pengangkut
- 3) Tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan
- 4) Nomor penerbangan
- 5) Tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, dan
- 6) Pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.

Yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah.

³⁵Martono. Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara*, PT. RajaGrafindo Persada, hal. 24-25

Dalam hal tiket tidak diisi keterangan-keterangan sebagaimana dimaksud di atas atau tidak diberikan oleh pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggungjawabnya (Pasal 151 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009).

Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.³⁶ Kewajiban utama pengangkut udara adalah mengangkut penumpang atau barang berdasarkan dokumen pengangkutan yang telah diserahkan oleh perusahaan pengangkutan udara. Pengangkut wajib menyerahkan tiket penumpang kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif. Pengangkut harus menyerahkan pas masuk pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 150 huruf (b) kepada penumpang. Pas masuk pesawat udara sebagaimana dimaksud paling sedikit memuat:

- 1) Nama penumpang
- 2) Rute penerbangan
- 3) Nomor penerbangan
- 4) Tanggal dan jam penerbangan
- 5) Nomor tempat duduk
- 6) Pintu masuk keruang tunggu menuju pesawat udara (*boarding gate*), dan
- 7) Waktu masuk pesawat udara (*boarding time*) (pasal 152 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009).

Pengangkut wajib menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada penumpang.

Tanda pengenal bagasi yang dimaksud paling sedikit memuat:

³⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT: Citra Aditya Bakti, Bandar Lampung 2013, hlm. 54

- 1) Nomor tanda pengenal bagasi
- 2) Kode tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, dan
- 3) Berat bagasi

Dalam hal tanda pengenal bagasi tidak diisi keterangan-keterangan bukti a, b, c yang tersebut diatas hilang atau tidak diberikan oleh pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya (Pasal 153 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009).

4. Klarifikasi Barang Muatan

Barang muatan adalah barang yang sah dan dilindungi undang-undang, dimuat dalam alat pengangkut yang sesuai dengan atau tidak dilarang undang-undang, serta tidak bertentangan dengan ketertiban umum atau kesusilaan. Dilindungi Undang-undang artinya tidak boleh dirusakkan, dihilangkan, dimusnahkan atau dicuri oleh siapapun, yang berakibat merugikan pemiliknya. Agar dapat dilindungi, barang tersebut harus sudah dimuat dalam alat pengangkut untuk diangkut ketempat tujuan.

Dalam pengertian barang yang sah dan dilindungi undang-undang termasuk juga hewan perdagangan. Barang muatan ada hubungannya dengan kewajiban dan tanggungjawab pengangkut.³⁷

³⁷ *Ibid.* Hal. 115

Adapun pembagian kelompok pelayanan yang ditetapkan oleh maskapai meliputi:³⁸

- 1) Pelayanan dengan standar maksimum (*full services*) yakni pelayanan maksimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan sesuai dengan jenis kelas pelayanan penerbangan.
- 2) Pelayanan dengan standar menengah (*medium services*) yaitu pelayanan sederhana yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan.
- 3) Pelayanan dengan standar minimum (*no frills*) adalah bentuk pelayanan minimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan.

5. Ketentuan Tiket Bagasi

Mengenai ketentuan dibagi menjadi dua yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin, dicantumkan dalam tiket konvensional maupun elektronik tiket (*e-tiket*), sebagai kejelasan informasi tiket kepada penumpang.³⁹

Sebagai informasi, tiket nantinya digunakan pada saat pelaporan tiket sebelum keberangkatan (*check-in*) di antaranya ketentuan bagasi tercatat dan ketentuan bagasi kabin.⁴⁰ Pada saat *check-in* ini, penumpang wajib melaporkan barang berharga atau yang dianggap berharga yang dimuat dalam bagasi tercatat kepada petugas *check-in*.⁴¹

³⁸ Pasal 97 ayat (1)(2)(3)(4) UU Penerbangan Jo, Pasal 3 ayat (2) Permenhub 185/2015

³⁹ Pasal 13 ayat (3) huruf k angka (2) Permenhub 185/2015

⁴⁰ Pasal 14 huruf g dan h Permenhub 185/2015

⁴¹ Pasal 13 ayat (3) huruf k angka (4) Permenhub 185/2015

1) Bagasi Tercatat

Ketentuan bagasi tercatat:⁴²

a. Informasi berat, biaya tambahan untuk kelebihan berat bagasi tercatat, dan jenis barang yang dapat diangkut, meliputi;

1. Ketentuan berat bagasi tercatat maksimal 32 kg dalam 1 kali; dan
2. Informasi biaya tambahan apabila melebihi berat maksimal bagasi tercatat yang telah ditetapkan dapat diletakkan di *check-in* counter.

a. Penyerahan dan penempatan tanda pengenal bagasi tercatat, dan Bagasi tercatat diserahkan dan ditempatkan tanda pengenal yang dilakukan oleh petugas *check-in*.

b. Informasi tanda pengenal bagasi tercatat wajib dibuat secara jelas, mudah dibaca, tidak mudah sobek dan lepas, dan memiliki identitas bagasi.

Informasi tanda pengenal bagasi tercatat ini paling sedikit memuat:

1. Nomor tanda pengenal bagasi;
2. Nama atau logo pengangkut
3. Tanda penerbangan
4. Nomor penerbangan
5. Kode tempat keberangkatan dari, tempat tujuan, dan;
6. Bagasi berat.

2) Bagasi Kabin

Ketentuan bagasi kabin ini, berupa 1 kali dengan berat 7 kg, dimensi paling besar 58x46x23 cm yang disesuaikan dengan *headrack* dan satu tas barang pribadi untuk keperluan selama perjalanan (*personal item*) yang telah ditetapkan badan usaha

⁴² Pasal 21 *Permenhub* 185/2015

angkutan udara niaga berjadwal.⁴³ Barang bagasi yang dibawa oleh penumpang hanya boleh dua tempat yaitu tas sandang dan tas barang. Kedua bagasi yang dibawa oleh penumpang dihitung menjadi satu kali dengan berat 7 kg. Jika perhitungan pada bagasi melewati ketentuan yang sudah diterapkan maka kelebihan bagasi kabin akan di alihkan menjadi bagasi tercatat dengan ketentuannya penumpang harus membayar bagasi tersebut.

Barang-barang yang dibawa oleh penumpang dalam perjanjian ada dua macam, yaitu:

- a. Barang bawaan, ialah barang-barang kecil, yang dapat dibawa serta oleh penumpang dalam tempat duduknya, misalnya: koper tangan (*handback*). Adanya barang-barang ini perlu dilaporkan kepada pengangkut dan terhadap barang-barang ini tidak dipungut biaya.
- b. Barang-barang bagasi, ialah barang-barang yang dilaporkan kepada pengangkut dan untuk ini penumpang mendapat tiket bagasi. Sampai berat tertentu penumpang dapat melaporkan barang bagasi tanpa biaya. Definisi otentik mengenai bagasi terdapat dalam pasal 6 ayat (2) OPU yang berbunyi: “bagasi adalah semua barang kepunyaan atau dibawah kekuasaan seorang penumpang yang olehnya atau atas namanya, sebelum ia menumpang pesawat terbang, diminta untuk diangkut melalui udara.”⁴⁴

Tiket bagasi merupakan tanda bukti penitipan barang, yang nanti bila penumpang turun dari pesawat terbang, barang bagasi itu akan diminta kembali. Dipandang dari sudut perjanjian pengangkutan, maka perjanjian penitipan bagasi ini merupakan “*accessoire verbintenis*”. Jadi, tiket bagasi itu hubungannya erat sekali dengan perjanjian pengangkutan. Tetapi meskipun begitu, tidak adanya tiket bagasi suatu kesalahan didalamnya atau hilangnya tiket bagasi itu tidak mempengaruhi

⁴³ Pasal 23 ayat (1) *Permenhub* 185/2015

⁴⁴ Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1987, hal.96

adanya atau berlakunya perjanjian pengangkutan udara, yang tetap akan tunduk pada ketentuan-ketentuan dalam OPU (pasal 6 ayat (5) OPU). Akan tetapi bila pengangkut udara menerima bagasi untuk diangkut tanpa memberikan suatu tiket bagasi, maka dia tidak berhak untuk mempergunakan ketentuan-ketentuan dalam OPU, yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya (pasal 5 ayat (3) OPU). Dari ketentuan ini dapat diambil kesimpulan bahwa untuk kepentingan sendiri, pengangkut udara harus memberikan tiket bagasi kepada penumpang, sebab kalau tidak dia sendiri akan rugi bila barang bagasi itu hilang atau rusak.

Tiket bagasi itu harus berisi:

- 1) Tempat dan tanggal pemberian
- 2) Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan
- 3) Nama dan alamat pengangkut
- 4) Nomor tiket penumpang
- 5) Pemberitahuan bahwa bagasi akan diserahkan kepada pemegang tiket bagasi
- 6) Jumlah dan berat barang
- 7) Harga yang diberitahukan oleh penumpang
- 8) Pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam OPU atau perjanjian warsawa.

Harga pada tiket bagasi sudah ditentukan oleh pihak Maskapai *Lion Air*, yang mana harga tersebut ditentukan dengan berdasarkan jarak rute penerbangan dan waktu *check-in* keberangkatan penumpang. Salah satu contoh harga tiket per kg yaitu jika keberangkatan penumpang berasal dari Medan Sumatera Utara (@kualanamuaairport) menuju Jakarta (@soekarnohattaairport), maka harga bagasi yaitu Rp. 52.000,00/ Kg dengan ketentuan *check-in* di counter dikenakan cas 6 jam setelah keberangkatan. Namun jika penumpang melakukan pemesanan bagasi 6 jam

sebelum keberangkatan, maka harga bagasi dipotong 50% dari harga counter menjadi Rp. 28.000,00/ Kg. Kebijakan harga bagasi yang diberikan oleh pihak maskapai Lion Air dilakukan dengan tujuan untuk mengurangi penumpang dalam membawa barang yang berlebihan.

B. Tinjauan Umum Perlindungan Konsumen

1. Pengertian konsumen⁴⁵

Pengertian konsumen menurut UU No. 8 Tahun 1999 tentang Hukum Perlindungan Konsumen dalam Pasal 1 ayat (2) yakni:

Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

Unsur-unsur definisi konsumen:

1. setiap orang
2. pemakai
3. barang dan/atau jasa
4. yang tersedia dalam masyarakat
5. bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, makhluk hidup lain
6. barang dan/atau jasa itu tidak untuk diperdagangkan

2. Hak dan kewajiban konsumen

Hak konsumen sebagaimana tertuang dalam pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 adalah sebagai berikut:

1. Hak atas kenyamanan dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan

⁴⁵ Celia Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, sinar grafika, Jakarta, 2018, hal. 27-32

3. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan.
5. Hak untuk mendapatkan advokasi perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut
6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta diskriminatif
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian tidak sebagaimana mestinya
9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Kewajiban konsumen sebagaimana tertuang dalam pasal 5 UU Nomor 8 Tahun 1999 adalah sebagai berikut:

1. membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan
2. beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa
3. membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati
4. mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

3. Pengertian Hukum Perlindungan Konsumen

Hukum perlindungan konsumen merupakan bagian dari hukum konsumen yang memuat asas-asas dan kaidah-kaidah yang bersifat mengatur dan juga mengandung sifat yang melindungi kepentingan konsumen. Dalam pasal 1 angka 1 UUPK disebutkan perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

4. Pengertian pelaku usaha

Dalam pasal 1 angka 3 UU Nomor 8 Tahun 1999 disebutkan pelaku usaha adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum

maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

Dalam penjelasan undang-undang yang termasuk dalam pelaku usaha adalah perusahaan, korporasi, BUMN, koperasi, importir, pedagang, distributor dan lain-lain. Kajian atas perlindungan terhadap konsumen tidak dapat dipisahkan dari telaah terhadap hak-hak dan kewajiban produsen. Berdasarkan *Directive*, pengertian “produsen” meliputi:

1. Pihak yang menghasilkan produk akhir berupa barang-barang manufaktur. Mereka ini bertanggungjawab atas segala kerugian yang timbul dari barang yang mereka edarkan ke masyarakat, termasuk bila kerugian timbul akibat cacatnya barang yang merupakan komponen dalam proses produksinya.
2. Produsen bahan mentah atau komponen suatu produk
3. Siapa saja, yang dengan membubuhkan nama, merek, ataupun tanda-tanda lain para produk menampakkannya sebagai produsen dari suatu barang. Selanjutnya Pasal 3 ayat (2) *Directive* menyebutkan bahwa: siapapun yang mengimpor suatu produk ke lingkungan EC adalah produsen. Ketentuan ini sengaja dicantumkan untuk melindungi konsumen dari kemungkinan harus menggugat produsen asing (yang pusat kegiatannya) diluar lingkungan EC.

5. Hak dan kewajiban pelaku usaha

Dalam pasal 6 UU Nomor 8 Tahun 1999 Produsen disebut sebagai pelaku usaha yang mempunyai hak sebagai berikut:

1. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan,
2. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad baik,
3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen,

4. Hak untuk rehabilitas nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan,
5. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.

Adapun dalam pasal 7 diatur kewajiban pelaku usaha, sebagai berikut:

1. beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya,
2. memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan,
3. memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif,
4. menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku,
5. memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan,
6. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat 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 perjanjian.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian merupakan salah satu cara yang tepat untuk memecahkan masalah. Selain itu penelitian juga dapat digunakan untuk mengumpulkan *data*⁴⁶ guna memperoleh pemecahan masalah atau mendapatkan jawaban atas pokok-pokok permasalahan yang dirumuskan.

Adapun ruang lingkup dalam penulisan ini adalah membahas mengenai bagaimana regulasi penerapan bagasi berbayar pada pengangkutan penumpang pesawat udara maskapai *Lion Air* dan bagaimana perlindungan konsumen terhadap keamanan dan kenyamanan bagasi atas penerapan bagasi berbayar.

B. Jenis Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis yang bertujuan untuk menggambarkan secara tepat sifat individu suatu gejala, keadaan atau kelompok tertentu. Deskriptif analitis berarti bahwa penelitian ini menggambarkan suatu peraturan hukum dalam konteks teori-teori hukum dan pelaksanaannya serta menganalisis fakta secara cermat tentang kebijakan regulasi penerapan bagasi berbayar terhadap maskapai *Lion Air*.

⁴⁶ Secara etimologis, kata *data* berasal dari bahasa Latin dengan akar kata *do* yang artinya *memberi, menunjukkan, menganugerahkan, menyerahkan*. Datum yang plurarnya *data* adalah *kata benda* yang artinya *pemberian*, kata kerja *data* berarti a.l. *membenarkan. Mengakui*. Dalam *penelitian hukum* tidak menggunakan data tetapi menggunakan bahan hukum. Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Prenada media, Jakarta, 2005, hal. 36 dan 41.

C. Sumber Data

Data yang diperoleh dalam penelitian ini ialah :

a. Data Primer

Data primer merupakan data hukum yang mempunyai sifat *authoritative* yang berarti memiliki otoritas. Data primer adalah data yang diperoleh dengan melakukan penelitian secara langsung ke objek yang akan diteliti yaitu kepada pihak kantor maskapai *Lion Air* di Bandara Internasional Kualanamu dengan melakukan wawancara kepada pihak maskapai *Lion Air*.

b. Data Sekunder

Data Sekunder merupakan suatu Data yang mempunyai sifat *authoritatif* yang berarti memiliki otoritas. Data ini terdiri dari peraturan perundang-undangan diantaranya adalah Peraturan Menteri No. 185 Tahun 2015, Peraturan Menteri No. 14 Tahun 2016, Peraturan Menteri No. 18 Tahun 2017, dan Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, catatan-catatan resmi maupun risalah dalam pembuatan undang-undang.

c. Bahan Hukum Tersier

Yaitu berupa dokumen yang berisi konsep-konsep keterangan yang mendukung bahan hukum primer dan sekunder, kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Besar Bahasa Inggris-Indonesia, Literatur-literatur, Media massa, Ensiklopedia, karya ilmiah, website, buku, dan sebagainya.

D. Metode Penelitian

Metode pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah

1. Wawancara

Teknik wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan wawancara yang dilakukan secara langsung terhadap *Air Line* dan maskapai *Lion Air*.

2. Study Pustaka

Teknik pengumplan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah study kepustakaan, yaitu suatu teknik yang dilakukan untuk mengumpulkan data sekunder melalui pengkajian terhadap peraturan perundang-undangan, literatur, tulisan, maupun informasi-informasi lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

E. Metode Analisa Data

Analisa data yang digunakan dalam skripsi ini merupakan data kualitatif, yaitu suatu data secara jelas serta diuraikan dalam bentuk kalimat sehingga gambaran yang aktual dan menyeluruh mengenai peraturan hukum atas kebijakan Peraturan Menteri terhadap penerapan penetapan bagasi berbayar terhadap pengangkutan pesawat udara maskapai *Lion Air*.

Penulisan skripsi ini dilakukan analisa data dengan analisa data yuridis deskriptif yaitu analisa yang menggambarkan kenyataan-kenyataan yang ada dalam masyarakat dikaitkan dengan perundang-undangan yang berlaku saat ini atau hukum

positif, antara lain Peraturan Menteri , Kebijakan Menteri, dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Analisa data dilakukan dengan pengumpulan bahan-bahan hukum memiliki kolerasi dan relevan dengan topik permasalahan dalam penelitian. Setelah semua data berhasil dikumpul, kemudian data tersebut disajikan dalam bentuk uraian yang jelas dan rinci, kemudian dengan cara membandingkan dengan teori-teori dan pendapat para ahli serta kaidah-kaidah hukum. Kemudian penulis menarik suatu kesimpulan yang bersifat deduktif yaitu menarik kesimpulan dari hal-hal yang bersifat umum kepada hal-hal yang berisfat khusus.