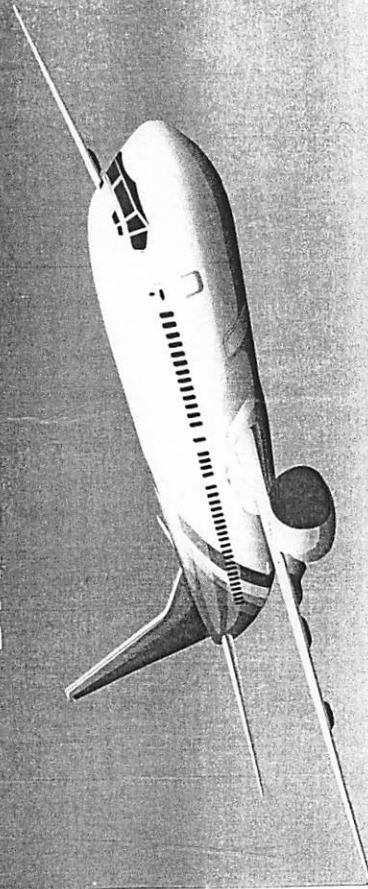




PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN MASKAPAI PENERBANGAN DI INDONESIA



PROTECTION
CONSUMER LAW
AIRLINE
IN INDONESIA

Drs. Ali Amran, SH, MH
Dr. Yulfasni, SH, MH
Dr. Watria Fauzi, SH, MH

Wetria Fauzi

**PERLINDUNGAN HUKUM
KONSUMEN MASKAPAI
PENERBANGAN
DI INDONESIA**

Drs. Ali Amran. SH. MH

Dr. Yulfasni. SH. MH

Dr. Wetria Fauzi. SH. MH

Andalusia. SH. MH



01010-

PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN MASKAPAI PENERBANGAN DI INDONESIA

- Penulis** : Drs.Ali Amran.SH.MH
Dr.Yulfasni.SH.MH
Dr.Wetria Fauzi.SH.MH
Andalusia.SH.MH
- Desain Sampul** : Syamsul Hidayat
- Tata Letak** : - Syamsul Hidayat
- Safriyani
- Dyans Fahrezionaldo
- Ikhsanul Anwar
- ISBN** : 978-602-6953-47-6
- Ukuran Buku** : 155x230 mm
- Hak Cipta Pada Penulis**

Dicetak dan diterbitkan oleh :
Andalas University Press
Jl. Situjuh No. 1, Padang 25129
Telp/Faks. : 0751-27066

Hak Cipta dilindungi Undang-Undang.
Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi
buku tanpa izin tertulis dari penerbit.

PRAKARTA

Puji dan syukur kepada Allah SWT atas rahmat, karunia dan hidayah-Nya, dapat menyelesaikan penulisan Buku Ajar ini, dengan judul "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Maskapai Penerbangan Di Indonesia ". Buku Ajar ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi pengembangan ilmu Perlindungan konsumen dan pengangkutan udara di Indonesia. Dapat membantu mahasiswa dalam memahami hukum perlindungan konsumen ini. Secara umum dapat bermanfaat secara luar bagi pembaca.

Kritik dan saran yang membangun bagi kelengkapan buku ajar ini. Akhirnya penyusun mengucapkan terimakasih yang tak terhingga kepada para pihak yang telah membantu dalam penyelesaian penyusunan buku Ajar Hukum perlindungan Konsumen dalam hal pengangkutan udara ini.

Penulis

DAFTAR ISI

| | |
|---|-----|
| Prakarta | iii |
| Daftar Isi | v |
| Bab 1 Pendahuluan | 1 |
| A. Arti Penting Transportasi Udara dan kaitannya dengan Hak-hak Konsumen Maskapai Penerbangan | 2 |
| B. Karakteristik KinerjaTransportasi Udara | 6 |
| C. Pertanyaan dan Tugas | 9 |
| BAB II. Aspek Hukum Perlindungan Konsumen | 10 |
| A. Hukum Perlindungan Konsumen | 10 |
| B. Tujuan Perlindungan Konsumen | 13 |
| C. Hak dan Kewajiban Konsumen dan Pelaku Usaha | 14 |
| D. Asas-asas Perlindungan konsumen | 16 |
| E. Sejarah perlindungan konsumen | 18 |
| F. Pertanyaan dan Tugas | 23 |
| BAB III. Tinjauan Tentang Pengangkutan dan Angkutan Udara 24 | |
| A. Pengertian Hukum Pengangkutan | 24 |
| B. Syarat Sah Perjanjian Pengangkutan | 28 |
| C. Kedudukan Hukum penumpang Angkutan Umum | 29 |
| D. Ketentuan tentang Angkutan Udara | 31 |
| E. Subjek dan Objek Pengangkutan Udara | 34 |
| F. Syarat Pendirian Maskapai Penerbangan | 41 |
| G. Bandar Udara | 47 |
| H. Pelayanan jasa Bandara | 49 |
| I. Otoritas dan Tanggung Jawab Pengelola Bandara | 53 |
| J. Pertanyaan Dan Tugas..... | 58 |

BAB IV. Pengawasan Pemerintah Terhadap Maskapai Penerbangan di Indonesia..... 59

A. Permasalahan Terhadap Angkutan Udara di Indonesia 59

B. Peranan Pemerintah dalam Melindungi Konsumen Maskapai Penerbangan 72

C. Pengawasan 76

D. Tugas pokok Direktorat Angkutan Udara 77

E. Fungsi Direktorat Angkutan Udara 77

F. Pertanyaan Dan Tugas 78

BAB V..... 79

A. Prinsip dan Tanggung Jawab Dalam hukum Pengangkutan 79

B. Tanggung Jawab maskapai Penerbangan 87

C. Pertanyaan dan Tugas 112

BAB VI. Penyelesaian Sengketa Konsumen Maskapai Penerbangan Di Indonesia 113

BAB VII. Konsep Perlindungan Konsumen Maskapai penerbangan 118

BAB VIII. Asuransi Udara..... 127

A. Pengertian Perjanjian Asuransi Dalam Pengangkutan Udara 130

B. Sumber serta dasar hukum Asuransi Udara 133

C. Subjek Hukum dan Asuransi Udara 134

D. Macam-macam Asuransi udara 135

E. Pengecualian Terhadap Kerugian 139

F. Peraturan dan Pembayaran Ganti Rugi 140

G. Pertanyaan Dan Tugas..... 141

DAFTAR KEPUSTAKAAN

**BAB I
PENDAHULUAN**

TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Mahasiswa mampu menjelaskan Arti penting transportasi udara
2. Mahasiswa mampu menjelaskan mengenai kaitan transportasi udara dengan hak-hak konsumen maskapai penerbangan
3. Mahasiswa mampu menjelaskan karakteristik kinerja transportasi udara
4. mengenai Asas-Asas perlindungan Konsumen Dan sejarah perlindungan Konsumen

PETUNJUK PEMBELAJARAN

1. Sebelum mempelajari isi Bab ini, baca terlebih dahulu tujuan pembelajaran.
2. Pelajari isi Bab ini dengan cermat.
3. Diskusikan dengan teman-teman saudara permasalahan yang belum dimengerti dan apabila masih menemui kesulitan dan keraguan diskusikan dengan dosen pengajar.
4. Evaluasi kemampuan saudara dengan mengerjakan soal-soal latihan dan tugas yang telah disediakan.



Gambar 1 Sumber : Pesawat Garuda Indonesia. (Foto: Aditia Noviansyah/kumparan)

A. Arti Penting Transportasi Udara dan Kaitannya dengan Hak-hak Konsumen Maskapai Penerbangan

Transportasi pada kenyataannya merupakan sarana untuk memenuhi kebutuhan pokok yang akan menjamin jalannya kehidupan manusia. Melalui sarana transportasi manusia bisa memenuhi kebutuhan pokoknya yang tidak terdapat di sekitar daerah tempat tinggalnya melainkan hanya terletak jauh dari tempat tinggalnya dan tidak bisa di tempuh dengan berjalan kaki. Sehingga secara tidak langsung transportasi merupakan sarana pengintegrasian penduduk antar wilayah di suatu negara. Sarana transportasi mencakup transportasi yang ada di darat, laut, maupun udara baik pribadi maupun umum sesuai dengan hak kepemilikannya. Di Indonesia sendiri ketiga cakupan transportasi boleh dikatakan sangat mendukung karena Indonesia sendiri merupakan negara kepulauan yang antar pulauanya dibatasi oleh lautan. Pada prakteknya di lapangan dapat kita amati bahwa transportasi bisa juga mencerminkan kondisi sosial suatu masyarakat. Pola pergerakan manusia juga merupakan salah satu cerminan kondisi sosial suatu masyarakat. Dalam waktu-waktu tertentu penduduk Indonesia melakukan pergerakan secara bersamaan dengan menggunakan sarana transportasi publik. Salah satu contoh dari kasus tersebut adalah fenomena mudik Lebaran. Fenomena menarik di masyarakat ini bisa kita rasakan setiap tahun menjelang Lebaran. Sebagian masyarakat desa yang bekerja di kota-kota besar akan menjalankan ritual tahunan berupa mudik ke tempat asalnya. Kerinduan terhadap daerah tempat mereka dilahirkan dan dibesarkan, keinginan bersilaturahmi serta berkumpul bersama saudara, serta keinginan untuk menunjukkan keberhasilannya setelah hidup di kota kepada tetangga sekitar tempat tinggalnya di desa menjadi faktor pendorong dan alasan bagi warga masyarakat untuk pulang kampung kelahirannya. Aktivitas kembali ke tanah kalahirannya terutama pada saat hari besar merupakan perhelatan akbar tahunan yang diselenggarakan oleh seluruh rakyat Indonesia. Bukan hanya masyarakat saja yang harus bekerja keras demi mewujudkan keinginan mereka, tetapi pemerintah juga harus ikut mendukung dalam kegiatan itu dengan menyediakan sarana transportasi publik yang nyaman dan memadai kapasitasnya.¹ Salah satu alat transportasi adalah angkutan udara.

¹ <https://ardihappytoy.wordpress.com/2010/01/11/pentingnya-campur-tangan-pemerintah-dalam-transportasi-di-indonesia/> diakses 09/05/2018 Jam 14.41

Sejalan dengan perkembangan teknologi industri transportasi yang saat ini sedang berkembang pesat dan masyarakat yang juga sudah semakin sadar bahwa peranan transportasi udara sangat penting bagi para pengguna jasa sarana transportasi ini yang dirasakan telah efektif dan efisien di dibandingkan dengan sarana transportasi lainnya. Transportasi udara merupakan solusi yang paling menjanjikan untuk memperlancar arus pengangkutan baik bagi penumpang maupun barang baik dari dan keluar negeri. Setiap perusahaan penerbangan pun semakin berlomba untuk memberikan kualitas yang terbaik untuk mengangkat daya tarik para customer nya. Karena produk utama perusahaan jasa penerbangan adalah pelayanan yang ramah ,teratur,terjadwal,lancar dan tepat waktu. Pelayan yang ramah terhadap customer sangat penting agar customer merasa nyaman dan senantiasa setia menggunakan jasa transportasi udara. Selain itu, ketepatan waktu juga merupakan produk utama dari perusahaan penerbangan yang merefleksikan reputasi dan profesionalisme perusahaan.²

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.³Angkutan udara pada saat ini merupakan alternatif pilihan yang paling efektif karena cepat, efisien, dan ekonomis bagi pengangkutan antar daerah dan antar pulau terutama antara daerah terpencil dan pulau-pulau besar baik pengangkutan barang maupun pengangkutan orang atau penumpang. Maskapai penerbangan adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama. Konsumen jasa penerbangan adalah setiap orang pemakai jasa maskapai penerbangan yang tersedia dalam masyarakat. Perlindungan konsumen sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum diharapkan dapat menjadi benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan konsumen

² <https://kumpulankarvasiswa.wordpress.com/2011/03/16/pentingnya-transportasi-udara-bagi-masyarakat/diakses%2014/09/2018> Jam 17.20

³ Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, Liberty, Jogjakarta, hal. 1

karena kesewenang-wenangan akan mengakibatkan ketidakpastian hukum dan ketidakpastian hukum tidak akan memberikan suatu perlindungan bagi konsumen. Perlindungan hukum terhadap konsumen menyangkut dalam banyak aspek kehidupan terutama dalam aspek kehidupan konsumen yang banyak sekali mengalami kerugian.⁴ Ada 10 macam hak konsumen sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen, meliputi : hak atas keamanan dan keselamatan, hak untuk memperoleh informasi, hak untuk memilih, hak untuk didengar, hak untuk memperoleh kebutuhan hidup, hak untuk memperoleh ganti rugi, hak untuk memperoleh pendidikan konsumen, hak untuk memperoleh lingkungan hidup yang bersih dan sehat, hak untuk mendapatkan barang sesuai dengan nilai tukar yang diberikannya, hak untuk mendapatkan upaya penyelesaian hukum yang patut. Hak konsumen yang berkaitan erat dengan kecelakaan pesawat maupun untuk pencegahan kecelakaan tersebut yaitu hak atas keamanan dan keselamatan, hak untuk memperoleh informasi, hak untuk memperoleh pendidikan konsumen, serta hak untuk memperoleh ganti kerugian.⁵

Hak atas keamanan dan keselamatan ini dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan konsumen dalam penggunaan jasa penerbangan yang digunakannya, sehingga konsumen dapat terhindar dari kerugian fisik maupun psikis apabila menggunakan jasa maskapai penerbangan. Hak untuk memperoleh informasi yang jelas dan benar agar konsumen dapat memperoleh gambaran yang benar tentang suatu pelayanan dan kondisi jasa penerbangan, karena dengan informasi tersebut konsumen dapat memilih produk yang diinginkan/sesuai kebutuhannya serta terhindar dari kerugian akibat kesalahan dalam penggunaan jasa penerbangan. Hak untuk memperoleh pendidikan konsumen dimaksudkan agar konsumen memperoleh pengetahuan maupun keterampilan yang diperlukan agar dapat terhindar dari kerugian akibat penggunaan jasa penerbangan, karena dengan pendidikan konsumen, konsumen dapat menjadi lebih kritis dan teliti dalam memilih suatu jasa yang dibutuhkan. Hak untuk memperoleh ganti kerugian dimaksudkan untuk memulihkan keadaan yang telah menjadi rusak (tidak seimbang) akibat adanya penggunaan barang atau jasa yang tidak memenuhi harapan konsumen.

⁴ <https://deborasngabean.wordpress.com/2015/01/04/problema-perlindungan-konsumen-jasa-penerbangan/diakses-Hari-Senin-23/05/2016-PKL-11.37>

⁵ *Ibid.*

Persoalan terkait penerbangan di Indonesia diantaranya adalah rendahnya pengawasan terhadap maskapai penerbangan di Indonesia, kondisi pesawat yang sudah tua dan kurang layak dan tingginya angka kecelakaan penerbangan.⁶ Hal ini berdampak kepada konsumen maskapai penerbangan tersebut. Seperti : 4 Maret 2006 Lion Air Penerbangan IW 8987 dari Denpasar - Surabaya yang membawa 156 orang tergelincir saat mendarat di Bandara Juanda karena cuaca buruk, semua penumpang selamat. 5 Mei 2006- Batavia Air Penerbangan 843 jurusan Jakarta - Ujung Pandang - Merauke setelah beberapa saat mengudara pilot meminta balik ke bandara, pada saat mendarat ban pecah dan pesawat tergelincir di landasan pacu Bandara Soekarno Hatta, 127 penumpang selamat, 4 orang luka-luka. 1 Januari 2007- Adam Air Penerbangan 574 dari Jakarta - Manado via Surabaya. Pesawat mengangkut 96 penumpang dan 6 awak. Status pesawat sampai dengan saat ini belum diketahui.

21 Februari 2007 Boeing 737-300 Adam Air Penerbangan KI 172 dalam penerbangan dari Jakarta - Surabaya tergelincir saat mendarat di Bandara Juanda, Surabaya. Pesawat mengalami kerusakan namun semua penumpangnya selamat. (Detikcom). 7 Maret 2007 Garuda Indonesia Penerbangan GA-200 jurusan Jakarta-Yogyakarta mengalami kecelakaan dan meledak di bandara Adi Sucipto Yogyakarta saat melakukan pendaratan, dari 133 penumpang yang masuk manifest dan 7 kru pesawat, 49 orang tewas.

Kelalaian dan kesalahan manajemen mencapai tingkat yang membahayakan keamanan negara. Itulah yang terjadi ketika penumpang rute internasional Lion Air dan Air asia Indonesia tidak diantar ke terminal Internasional sehingga tidak melewati pemeriksaan imigrasi. Insiden lion Air ini terjadi Selasa 10-Mei 2016 di bandara Soekarno Hatta Tangerang terhadap penumpang pesawat T161 rute Singapura Jakarta. Kemudian berselang enam hari di bandara Ngu Rah Rai, Denpasar Bali banyak terjadi pelanggaran terhadap hak konsumen.⁷

Karena itu sangat penting untuk menemukan konsep perlindungan hukum terhadap konsumen maskapai penerbangan di Indonesia, dengan perumusan masalah Bagaimana pengawasan pemerintah terhadap maskapai penerbangan di Indonesia, bagaimana konsep perlindungan hukum terhadap konsumen maskapai

⁶ <http://ramalan.blogspot.co.id/2013/08/permasalahan-tentang-penerbangan.htm/> diakses pada hari senin 23/03/2016 PKL 11.31

⁷ *Harian Media Indonesia*, Hari Kamis, 19 Mei 2016

penerbangan dan bagaimana konsep yang ideal ke depan terhadap perlindungan konsumen maskapai penerbangan di Indonesia.

B. Karakteristik kinerja transportasi udara

Karakteristik kinerja transportasi udara terbagi dalam beberapa Aspek antara lain :

Kecepatan didefinisikan sebagai perbandingan jarak tempuh perjalanan terhadap besaran waktu ketika suatu moda transportasi mulai bergerak hingga menuju ke titik tujuannya. Transportasi udara memiliki keunggulan dalam kecepatan hingga sepuluh kali lebih cepat dibandingkan moda transportasi lainnya. Kelengkapan moda didefinisikan sebagai jaringan moda dan jumlah moda yang terkait dengan suatu transportasi. Transportasi udara sangat terbatas aksesnya, meskipun dari fungsi pencapaian, transportasi udara mampu bergerak melalui batasan Negara dengan cepat. Transportasi udara memerlukan Bandar udara yang biasanya terletak jauh dari daerah pemukiman, dan letak Bandar udara yang tidak setiap lokasi atau daerah ada. Dengan demikian, transportasi udara memerlukan kelengkapan moda yang terlibat di dalamnya, khususnya untuk akses darat menuju ke tempat tujuan yang lebih spesifik.⁸

Ketergantungan Transportasi udara dalam operasinya sangat bergantung dengan kondisi cuaca. Asap, kabut dan awan biasanya dapat menyebabkan tertunda atau berhenti sementara pengoperasian penerbangan. Meskipun terdapat sistem navigasi yang canggih dan pengawas lalu lintas udara, pada kondisi cuaca tertentu tetap dapat menyebabkan terhentinya penerbangan. Kapasitas Pesawat udara memiliki kapasitas berat untuk terbang dan ukuran fisik terbatas, sehingga kapasitas angkut pesawat sangat dibatasi. Selain berat, ukuran dan jenis barang yang dimuat pun sangat terbatas. Frekuensi Frekuensi didefinisikan sebagai jumlah perjalanan yang dapat dilakukan pada periode waktu tertentu. Karena memiliki keunggulan dalam kecepatannya, transportasi udara memiliki potensi frekuensi perjalanan yang tinggi. Meskipun demikian, waktu tunggu muat barang dan penumpang terkadang menyebabkan penurunan frekuensi. Dalam sisi ini juga, sebenarnya perbandingan frekuensi perjalanan antar moda berbasis ukuran kecepatan tidak mudah. Frekuensi penerbangan bisa lebih dari satu tujuan setiap harinya dengan

⁸ <http://seputarpengertian.blogspot.com/2014/08/pengertian-dan-karakteristik-transportasi-udara.html> diakses 14/09/2018 Jam 17.28

jarak yang jauh, walaupun jika diukur tingkat frekuensi terhadap waktunya menjadi kurang baik. Biaya merupakan jumlah uang yang harus dibayarkan oleh pelaku perjalanan atau penerima jasa terhadap perjalanan yang dialaminya. Untuk pengoperasian pesawat diperlukan komponen utama dan pendukung yang tidak sedikit. Selain penilaian biaya operasi pesawat dan faktor pengembalian investasi, penerbangan juga memerlukan fasilitas pendukung penerbangan misalnya ATC, airport, dll., yang memerlukan biaya yang besar. Dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, transportasi udara memerlukan biaya operasional yang tinggi, sehingga pengguna jasa penerbangan biasanya akan membayarkan uang yang jumlahnya lebih besar daripada menggunakan moda transportasi lainnya.⁹

Dibawah ini adalah Dampak dari transportasi udara secara langsung diantaranya :

Perekonomian, Adanya angkutan udara mengakibatkan faktor jarak dan geografis daratan bukan lagi menjadi batasan pergerakan manusia atau barang untuk pencapaian yang cepat. Kondisi ini mengakibatkan hubungan antara aktivitas produksi dan konsumsi dapat dicapai dengan lebih cepat dan waktu yang lebih singkat. Sosial Kemasyarakatan, Angkutan udara menyebabkan interaksi budaya (sosial) menjadi lebih dekat dan cepat dengan mengeleminasi fungsi jarak. Masyarakat di suatu daerah dapat dengan mudah mengenal secara langsung kondisi sosial di masyarakat Didaerah lainnya. Hal ini juga dapat menyebabkan berkembangnya interaksi sosial (pertukaran budaya) bahkan dapat memungkinkan adanya perubahan karakter sosial kemasyarakatan suatu komunitas yang dipengaruhi oleh komunitas lainnya. Politik dan Keamanan/Pertahanan Peranan angkutan udara pada bidang politik dan khususnya pada keamanan/pertahanan di suatu wilayah negara menjadi sangat penting. Mobilisasi pasukan dan peralatan tempur menggunakan angkutan udara menjadi semakin cepat.¹⁰

Karakteristik kinerja transportasi udara terbagi dalam beberapa Aspek antara lain :¹¹

1. Kecepatan didefinisikan sebagai perbandingan jarak tempuh perjalanan terhadap besaran waktu ketika suatu moda transportasi mulai bergerak hingga menuju ke titik tujuannya. Transportasi udara memiliki keunggulan dalam

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ <http://apriapita.blogspot.com/2016/06/transportasi-udara.html>, diakses 14/09/2018 Jam 17.36

kecepatan hingga sepuluh kali lebih cepat dibandingkan moda transportasi lainnya.

2. Kelengkapan moda didefinisikan sebagai jaringan moda dan jumlah moda yang terkait dengan suatu transportasi. Transportasi udara sangat terbatas aksesnya, meskipun dari fungsi pencapaian, transportasi udara mampu bergerak melalui batasan Negara dengan cepat. Transportasi udara memerlukan Bandar udara yang biasanya terletak jauh dari lokasi pemukiman, dan letak Bandar udara yang tidak setiap daerah atau daerah ada. Dengan demikian, transportasi udara memerlukan kelengkapan moda yang terlibat di dalamnya, khususnya untuk akses darat menuju ke tempat tujuan yang lebih spesifik.
3. Ketergantungan Transportasi udara dalam operasinya sangat bergantung dengan kondisi cuaca. Asap, kabut dan awan biasanya dapat menyebabkan tertunda atau berhenti sementara pengoperasian penerbangan. Meskipun terdapat sistem navigasi yang canggih dan pengawas lalu lintas udara, pada kondisi cuaca tertentu tetap dapat menyebabkan terhentinya penerbangan.
4. Kapasitas Pesawat udara memiliki kapasitas berat untuk terbang dan ukuran fisik terbatas, sehingga kapasitas angkut pesawat sangat dibatasi. Selain berat, ukuran dan jenis barang yang dimuat pun sangat terbatas.
- Frekuensi Frekuensi didefinisikan sebagai jumlah perjalanan yang dapat dilakukan pada periode waktu tertentu. Karena memiliki keunggulan dalam kecepatannya, transportasi udara memiliki potensi frekuensi perjalanan yang tinggi. Meskipun demikian, waktu tunggu muat barang dan penumpang terkadang menyebabkan penurunan frekuensi. Dalam sisi ini juga, sebenarnya perbandingan frekuensi perjalanan antar moda berbasis ukuran kecepatan tidak mudah.
5. Frekuensi penerbangan bisa lebih dari satu tujuan setiap harinya dengan jarak yang jauh, walaupun jika diukur tingkat frekuensi terhadap waktunya menjadi kurang baik.
6. Biaya Biaya merupakan jumlah uang yang harus dibayarkan oleh pelaku perjalanan atau penerima jasa terhadap perjalanan yang dialaminya. Untuk pengoperasian pesawat diperlukan komponen utama dan pendukung yang tidak sedikit. Selain

penilaian biaya operasi pesawat dan faktor pengembalian investasi, penerbangan juga memerlukan fasilitas pendukung penerbangan misalnya ATC, airport, dll., yang memerlukan biaya yang besar. Dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, transportasi udara memerlukan biaya operasional yang tinggi, sehingga pengguna jasa penerbangan biasanya akan membayarkan uang yang jumlahnya lebih besar daripada menggunakan moda transportasi lainnya.

C. Pertanyaan /Tugas

1. Mengapa transportasi udara dibutuhkan dalam kehidupan masyarakat?
2. Kemukakan kaitan angkutan/transportasi udara dengan perlindungan konsumen!
3. Kemukakan Karakteristik kinerja Transportasi udara!
4. Kemukakan pandangan Anda tentang transportasi udara atau keberadaan maskapai penerbangan di Indonesia!

BAB II ASPEK HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN

TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Mahasiswa mampu menjelaskan Hakikat Perlindungan Konsumen
2. Mahasiswa mampu menjelaskan mengenai Tujuan Perlindungan Konsumen
3. Mahasiswa mampu menjelaskan Hak dan Kewajiban Konsumen dan Pelaku Usaha
4. Mahasiswa mampu menjelaskan mengenai Asas-Asas perlindungan Konsumen Dan sejarah perlindungan Konsumen

PETUNJUK PEMBELAJARAN

1. Sebelum mempelajari isi Bab ini, baca terlebih dahulu tujuan pembelajaran.
2. Pelajari isi Bab ini dengan cermat.
3. Diskusikan dengan teman-teman saudara permasalahan yang belum dimengerti dan apabila masih menemui kesulitan dan keraguan diskusikan dengan dosen pengajar.
4. Evaluasi kemampuan saudara dengan mengerjakan soal-soal latihan dan tugas yang telah disediakan.

A. Hakikat Perlindungan Konsumen

Terkait dengan perlindungan hukum, Soedikno Mertokusumo menyatakan:

Dalam fungsinya sebagai perlindungan kepentingan manusia hukum mempunyai tujuan. Hukum mempunyai sasaran yang hendak dicapai. Adapun tujuan pokok hukum adalah menciptakan tatanan masyarakat yang tertib, menciptakan ketertiban dan keseimbangan. Dengan tercapainya ketertiban di dalam masyarakat diharapkan kepentingan manusia akan terlindungi. Dalam mencapai tujuannya itu hukum bertugas membagi hak dan kewajiban antar perorangan di dalam masyarakat, membagi wewenang dan mengatur cara memecahkan masalah hukum serta memelihara kepastian hukum.¹²

¹² Sudikno mertokusumo, *mengenal hukum suatu pengantar*, liberty, Yogyakarta, hlm.71

Secara teoritis, bentuk perlindungan hukum dibagi menjadi dua bentuk yaitu¹³:

1. Perlindungan yang bersifat preventif
2. Perlindungan yang bersifat refresif

Perlindungan hukum yang refresif berfungsi untuk menyelesaikan sengketa. Di dalam pengaturan perundang-undangan telah ditentukan bentuk-bentuk perlindungan yang diberikan kepada masyarakat atas kesewenang-wenangan dari pihak lain, baik itu penguasa, pengusaha, maupun orang-orang yang mempunyai ekonomi lebih baik dari pihak korban. Pada prinsipnya, perlindungan hukum terhadap pihak yang lemah selalu dikaitkan dengan perlindungan terhadap hak-hak pihak yang lemah.¹⁴

Subyek yang disebut sebagai konsumen berarti setiap orang yang berstatus sebagai pemakai barang dan/atau jasa. Istilah "orang" sebetulnya menimbulkan keraguan, apakah hanya orang individual yang lazim disebut *natuurljke person* atau termasuk juga badan hukum (*recht person*). Menurut Az. Nasution, orang yang dimaksudkan adalah orang alami bukanlah badan hukum. Sebab yang memakai, menggunakan dan/atau memanfaatkan barang dan/atau jasa untuk kepentingan sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain tidak untuk diperdagangkan hanyalah orang alami atau manusia.¹⁵

Pengertian konsumen dapat diartikan "Setiap orang, pada suatu waktu, dalam posisi tunggal/sendiri maupun berkelompok bersama orang lain, dalam keadaan apa pun pasti menjadi konsumen untuk suatu produk barang atau jasa tertentu".¹⁶

Az. Nasution dalam bukunya menegaskan beberapa batasan tentang konsumen, yaitu:¹⁷

- a. Konsumen adalah setiap orang yang mendapatkan barang dan/atau jasa digunakan untuk tujuan tertentu;
- b. Konsumen antara adalah setiap orang yang mendapatkan barang dan/atau jasa untuk digunakan dengan tujuan membuat barang dan/atau jasa lain atau untuk diperdagangkan (tujuan komersial);

¹³ Philipus M. Hadjon dalam *Ibid.* hlm 264

¹⁴ *Ibid.*, hlm 265

¹⁵ Abdul Halim Barkatullah, *Hukum Perlindungan Konsumen Kajian Teoritis dan Perkembangan Pemikiran*, (Bandung : Nusa Media, 2008), hal.10.

¹⁶ Celina Tri Siwi Kristiyanti., *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Sinar Grafika, 2009, hlm 5

¹⁷ Az. Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Diadit Media, Jakarta, 2002, hal.13.

- c. Konsumen akhir adalah setiap orang alami yang mendapat dan menggunakan barang dan/atau jasa untuk tujuan memenuhi kebutuhan hidupnya pribadi, keluarga dan/atau rumah tangga dan tidak untuk diperdagangkan kembali (non komersial).

Pasal 1 angka 2 Undang - undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, memberikan definisi konsumen sebagai berikut : "Konsumen adalah 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". Pihak yang dilindungi oleh Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK) adalah konsumen akhir karena konsumen akhir merupakan pengguna atau pemanfaat akhir dari suatu produk. Istilah lain yang erat kaitannya dalam perlindungan konsumen adalah benda. Benda adalah setiap benda yang berwujud, bend bergerak atau tidak bergerak, benda yang dapat dihabiskan atau tidak dapat dihabiskan, benda yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen.

Dalam hukum perlindungan konsumen kadang-kadang digunakan istilah produk, yang meliputi barang dan jasa. Menurut Pasal 1 angka 5 Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK). Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen. Istilah lain yang yang tidak kalah pentingnya dalam perlindungan konsumen adalah pelaku usaha. Yang dimaksud dengan pelaku usaha adalah setiap orang-perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan atau berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara republic Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

Selanjutnya yang patut diperhatikan dalam perlindungan konsumen adalah pengertian perlindungan itu sendiri. Menurut Pasal 1 angka 1 Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK) Perlindungan Konsumen adalah upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Pengertian perlindungan konsumen dalam rumusan diatas dianggap cukup memadai, kalimat yang menyatakan segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum diharapkan sebagai benteng

untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan pelaku usaha hanya untuk kepentingan perlindungan konsumen.

B. Tujuan Perlindungan Konsumen

Tujuan perlindungan konsumen pada dasarnya merupakan sasaran akhir yang harus dicapai. Menurut Pasal 3 Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK) perlindungan konsumen itu bertujuan untuk ;

- a) Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri
- b) Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkan dari aspek negative pemakaian barang/jasa
- c) Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, menuntut hak-haknya sebagai konsumen
- d) Menciptakan system perlindungan konsumen yang mengandung unsure kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi
- e) Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha
- f) Meningkatkan kualitas barang dan jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang atau jasa, kesehatan, kenyamanan, dan keselamatan konsumen.

Pasal 3 Undang-undang perlindungan konsumen ini, merupakan isi pembangunan nasional sebagaimana disebutkan dalam Pasal 2 sebelumnya, karena tujuan perlindungan konsumen yang ada itu merupakan sasaran akhir yang harus dicapai dalam pelaksanaan pembangunan dibidang konsumen.

Janus Sidabalok mengemukakan 4 (empat) alasan pokok konsumen harus dilindungi, yaitu:¹⁸Melindungi konsumen sama artinya dengan melindungi seluruh bangsa sebagaimana diamanatkan oleh tujuan pembangunan nasional menurut UUD RI 1945;

- a. Melindungi konsumen perlu untuk menghindarkan konsumen dari dampak negatif penggunaan teknologi;
- b. Melindungi konsumen perlu untuk melahirkan manusia-manusia yang sehat rohani dan jasmani sebagai pelaku-

¹⁸ Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, 2010, Bandung, hal.6.

pelaku pembangunan, yang berarti juga untuk menjaga kesinambungan pembangunan nasional;

- c. Melindungi konsumen perlu untuk menjamin sumber dana pembangunan yang bersumber dari masyarakat konsumen.

C. Hak dan Kewajiban Konsumen dan Pelaku Usaha

Menurut Pasal 4 Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK) yang merupakan hak konsumen adalah:

- a) hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan jasa
- b) hak untuk memilih dan mendapatkan barang dan jasa 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 jasa
- d) hak untuk didengar pendapat atau keluhannya atas barang dan jasa yang digunakan
- e) hak untuk mendapat 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 memperoleh kompensasi, ganti rugi dan atau penggantian apabila barang atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya
- i) hak-hak yang diatur dalam peraturan perundang-undangan lainnya

Kewajiban konsumen adalah:

- 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.

Hak dan kewajiban pelaku usaha / pengusaha

Hak dan kewajiban pelaku usaha / pengusaha diatur dalam pasal 6 dan 7 UU No. 8 / 1999.

Hak pelaku usaha adalah:

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 tidak baik;
3. hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
4. hak untuk rehabilitasi 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 lainnya.

Kewajiban pelaku usaha adalah:

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.

D. Asas-Asas Perlindungan Konsumen

Asas perlindungan konsumen yang tertuang dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen :

- a. Asas Manfaat; mengamanatkan bahwa segala upaya dalam penyelenggaraan perlindungan ini harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan
- b. Asas Keadilan; partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil
- c. Asas Keseimbangan; memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materiil ataupun spiritual;
- d. Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen; memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan;
- e. Asas Kepastian Hukum; baik pelaku usaha maupun konsumen mentaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta Negara menjamin kepastian hukum.

Pasal 3 Undang-undang Perlindungan Konsumen, tujuan dari Perlindungan Konsumen adalah :

1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian Konsumen untuk melindungi diri ;
2. Mengangkat harkat dan martabat Konsumen dengan cara menghindarkannya dari eksek negatif pemakaian barang dan/atau jasa ;
3. Meningkatkan pemberdayaan Konsumen dalam memilih, menentukan dan menuntut hak-haknya sebagai Konsumen ;
4. Men ciptakan sistem perlindungan Konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi ;

5. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan Konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggungjawab dalam berusaha ;
 6. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan dan keselamatan Konsumen.
- Zen Umar Purba mengemukakan kerangka umum tentang sendi-sendi pokok pengaturan perlindungan konsumen yaitu sebagai berikut :¹³
 1. Kesederajatan antara konsumen dan pelaku usaha ;
 2. Konsumen mempunyai hak ;
 3. Pelaku usaha mempunyai kewajiban ;
 4. Pengaturan tentang perlindungan konsumen berkontribusi pada pembangunan nasional ;
 5. Perlindungan konsumen dalam iklim bisnis yang sehat ;
 6. Keterbukaan dalam promosi barang atau jasa ;
 7. Pemerintah perlu berperan aktif;
 8. Masyarakat juga perlu berperan serta ;
 9. Perlindungan konsumen memerlukan terobosan hukum dalam berbagai bidang ;
 10. Konsep perlindungan konsumen memerlukan pembinaan sikap.

Sebagai sebuah perusahaan, sudah sewajarnya apabila perusahaan memperoleh keuntungan dari hasil melakukan kegiatan bisnisnya. Salah satu alasan bagi pelaku usaha membentuk suatu perusahaan adalah untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya. Tidak ada yang salah dengan konsep tersebut, yang menjadi salah adalah apabila pelaku usaha berusaha untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya dengan cara yang curang sehingga dapat merugikan konsumen. Perlindungan konsumen di Indonesia mulai dikenal pada tahun 1999, dimana jika dilihat dari sejarah hukum Indonesia, masa 1998-1999 merupakan masa yang paling banyak menerbitkan Undang - Undang. Salah satu Undang - Undang yang diterbitkan adalah Undang - Undang no 8 tahun 1999 mengenai Perlindungan Konsumen (UUPK). Dalam UUPK tersebut telah diatur mengenai hak dan kewajiban baik dari konsumen maupun

pelaku usaha, tindakan - tindakan yang dilarang bagi pelaku usaha hingga sanksi bagi pelaku usaha yang melanggar. Dilihat dari segi substantif, maka UUPK ini dapat menjadi dasar bagi konsumen yang merasa dirugikan untuk menuntut kepada pelaku usaha, meskipun memang dirasakan masih banyak kekurangannya. Sejak diterbitkannya UUPK ini hingga sekarang, masih dapat dirasakan bahwa peraturan ini tidak banyak memberikan perubahan terhadap kondisi antara pelaku usaha dan konsumen. Perhatikan masyarakat bisnisipun tidak sebesar terhadap Undang - Undang Monopoli meskipun dibuat pada tahun yang bersamaan. Hal ini dapat diartikan ada sesuatu yang tidak berjalan dengan baik sehingga hasilnya tidak memuaskan. Terdapat beberapa hal yang dapat dilakukan agar upaya perlindungan konsumen ini dapat berjalan dengan baik : Memperkuat lembaga masyarakat dalam hal perlindungan konsumen. Dengan kondisi Indonesia, dimana tingkat pendidikannya masih rendah, akan sangat sulit bagi pemerintah untuk menerapkan UUPK ini. Masyarakat belum memiliki kemampuan yang cukup untuk mengetahui kecurangan yang dilakukan oleh pelaku usaha yang memiliki tingkat pendidikan lebih tinggi. Untuk itu, diperlukan peran yang kuat dari lembaga masyarakat yang memiliki tingkat pendidikan yang tinggi yang dapat mengawasi perbuatan - perbuatan curang yang dilakukan oleh pelaku usaha.¹⁹

E. Sejarah Perlindungan Konsumen

Perkembangan hukum konsumen di dunia berawal dari adanya gerakan perlindungan konsumen pada abad ke-19, terutama ditandai dengan munculnya gerakan konsumen yang terjadi di Amerika Serikat (AS). Gelombang pertama terjadi pada tahun 1891, yaitu ditandai dengan terbentuknya Liga Konsumen di New York dan yang pertama kali di dunia. Baru tahun 1898, di tingkat nasional AS terbentuk Liga Konsumen Nasional (The National Consumer's League). Ada banyak hambatan yang dihadapi oleh organisasi ini, meski demikian, pada tahun 1906 lahir Undang-Undang tentang perlindungan konsumen, yaitu The Meat Inspection Act dan The Food and Drugs Act (pada tahun 1938, UU ini diamandemen menjadi The Food, Drug and Cosmetics Act karena adanya tragedi Elixir Sulfilamide yang menewaskan 93 konsumen di AS tahun 1937).

Hukum konsumen berkembang lagi pada tahun 1914, yang ditandai sebagai gelombang kedua dan terbentuk komisi yang

¹⁹ <http://old.presidentpost.id/2013/11/04/perlindungan-konsumen-dari-kecurangan-pelaku-18/10/2018>

bergerak dalam bidang perlindungan konsumen, yaitu Federal Trade Commission (FTC). Keberadaan program pendidikan konsumen mulai dirasakan perlu sekali untuk menumbuhkan kesadaran kritis bagi para konsumen. Maka pada dekade 1930-an mulai gencar dilakukan penulisan buku-buku tentang konsumen dan perlindungan konsumen, yang juga dilengkapi dengan riset-riset yang mendukungnya.

Gelombang ketiga terjadi pada dekade 1960-an, yang melahirkan era hukum perlindungan konsumen dengan lahirnya suatu cabang hukum baru, yaitu hukum konsumen (consumers law). Hal ini ditandai dengan pidato Presiden AS ketika itu, John F. Kennedy, di depan Kongres AS pada tanggal 15 Maret 1962 tentang "A Special Message for the Protection of Consumer Interest" atau yang lebih dikenal dengan istilah "Deklarasi Hak Konsumen" (Declaration of Consumer Right).

Jika diamati, sejarah gerakan perlindungan konsumen bermula dari kondisi di Amerika Serikat. Perlindungan hak-hak konsumen dapat berjalan seiring dengan perkembangan demokrasi yang terjadi dalam suatu negara. Negara demokrasi mengamatkan bahwa hak-hak warga negara, termasuk hak-hak konsumen harus dihormati. Ada posisi yang berimbang antara produsen dan konsumen, karena keduanya mempunyai kedudukan yang sama di mata hukum.

Beberapa negara mulai membentuk semacam Undang-Undang perlindungan konsumen, yaitu sebagai berikut: Amerika Serikat: The Uniform Trade Practices and Consumer Protection Act (UTPCP) tahun 1967, yang kemudian diamandemen pada tahun 1969 dan 1970; Unfair Trade Practices and Consumer Protection (Louisiana) Law, tahun 1973. Jepang: The Consumer Protection Fundamental Act (tahun 1968). Inggris: The Consumer Protection Act, tahun 1970, yang diamandemen pada tahun 1971. Kanada: The Consumer Protection Act dan The Consumer Protection Amendment Act (tahun 1971). Singapura: The Consumer Protection (Trade Description and Safety Requirement Act), tahun 1975. Finlandia: The Consumer Protection Act (tahun 1978). Irlandia: The Consumer Information Act (tahun 1978). Australia: The Consumer Affairs Act (tahun 1978). Thailand: The Consumer Act (tahun 1979).

Masalah perlindungan konsumen di Indonesia baru mulai terjadi pada dekade 1970-an. Hal ini ditandai dengan berdirinya Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) pada bulan Mei 1973. Ketika itu gagasan perlindungan konsumen disampaikan secara luas

kepada masyarakat melalui berbagai kegiatan advokasi konsumen, seperti pendidikan, penelitian, pengujian, pengaduan, dan publikasi media konsumen.

YLKI berdiri ketika kondisi politik bangsa Indonesia saat itu masih dibayang-bayangi dengan kampanye penggunaan produk dalam negeri, namun seiring perkembangan waktu, gerakan perlindungan konsumen dilakukan melalui koridor hukum yang resmi, yaitu bagaimana memberikan bantuan kepada masyarakat atau konsumen.

Waktu sejak dekade 1980-an, gerakan atau perjuangan untuk mewujudkan sebuah Undang-Undang tentang perlindungan konsumen dilakukan selama bertahun-tahun. Masa Orde Baru, Pemerintah dan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) tidak memiliki greget besar untuk mewujudkannya karena terbukti pengesahan Rancangan Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen (RUUPK) selalu ditunda. Baru pada era reformasi, keinginan terwujudnya UU tentang Perlindungan Konsumen bisa terpenuhi. Pada masa pemerintahan BJ Habibie, tepatnya tanggal 20 April 1999, RUUPK secara resmi disahkan sebagai UU tentang Perlindungan Konsumen, dan dengan adanya UU tentang Perlindungan Konsumen jaminan atas perlindungan hak-hak konsumen di Indonesia diharapkan bisa terpenuhi dengan baik. Masalah perlindungan konsumen kemudian ditempatkan kedalam koridor suatu sistem hukum perlindungan konsumen, yang merupakan bagian dari sistem hukum nasional.

Tanggal 20 April 1999 Pemerintah Indonesia telah mensahkan dan mengundangkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Undang-Undang Perlindungan Konsumen ini diharapkan dapat mendidik masyarakat Indonesia untuk lebih menyadari akan segala hak-hak dan kewajiban-kewajibannya yang dimiliki terhadap pelaku usaha. Sebagaimana tertera dalam konsiderans Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen, yang menyatakan bahwa untuk meningkatkan harkat dan martabat konsumen perlu meningkatkan kesadaran, pengetahuan, kepedulian, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi dirinya, serta menumbuhkan kembangkan sikap pelaku usaha yang bertanggungjawab.

Urusan perlindungan konsumen ternyata sangat beragam dan begitu pelik. Konsumen tidak hanya dihadapkan pada suatu keadaan untuk memilih yang terbaik bagi dirinya, melainkan juga pada keadaan tidak dapat memilih karena adanya praktek "monopoli" oleh satu atau lebih pelaku usaha atas kebutuhan utama/vital konsumen dalam

menjalani kehidupannya sehari-hari. Berbagai penguasaan atau monopoli atas kepentingan-kepentingan yang meliputi hajat hidup orang banyak oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) maupun Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) sedikit banyak turut memperburuk pengejawantahan hak-hak konsumen dalam praktek.

Konsumen seringkali dihadapkan pada persoalan ketidak-mengertian dirinya ataupun ketidak-jelasan akan pemanfaatan, penggunaan maupun pemakaian barang dan/atau jasa yang disediakan oleh pelaku usaha, karena kurang atau terbatasnya informasi yang disediakan. Selain itu, konsumen juga seringkali dihadapkan pada bargaining position yang sangat tidak seimbang (posisi konsumen sangat lemah dibanding pelaku usaha). Hal tersebut tercermin dalam perjanjian baku yang sudah disiapkan secara sepihak oleh pelaku usaha dan konsumen harus menerima serta menandatangani tanpa bisa ditawar-tawar lagi atau "Take it or leave it".

Berdasarkan kondisi tersebut, upaya pemberdayaan konsumen menjadi sangat penting, namun pemberdayaan konsumen akan sulit terwujud jika kita mengharapkan kesadaran pelaku usaha terlebih dahulu. Hal tersebut dikarenakan pelaku usaha dalam menjalankan usahanya menggunakan prinsip ekonomi, yaitu mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya dengan modal sekecil-kecilnya. Artinya, dengan pemikiran umum seperti itu sangat mungkin konsumen akan dirugikan, baik secara langsung maupun tidak langsung. Adanya UU tentang Perlindungan Konsumen yang mengatur perlindungan konsumen tidak dimaksudkan untuk mematikan usaha para pelaku usaha. UU tentang Perlindungan Konsumen justru bisa mendorong iklim usaha yang sehat serta mendorong lahirnya perusahaan yang tangguh dalam menghadapi persaingan yang ada dengan menyediakan barang/jasa yang berkualitas. Penjelasan umum UU tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan bahwa dalam pelaksanaannya akan tetap memberikan perhatian khusus kepada pelaku usaha kecil dan menengah.

Masyarakat boleh merasa lega dengan lahirnya UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, namun bagian terbesar dari masyarakat kita belum tahu akan hak-haknya yang telah mendapat perlindungan dalam undang-undang tersebut, bahkan tidak sedikit pula para pelaku usaha yang tidak mengetahui dan mengindahkan UU Perlindungan Konsumen ini. Dalam pasal 62 Undang-undang No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen tersebut telah diatur

tentang pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh Pelaku usaha diantaranya sebagai berikut : 1) Dihukum dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,- (dua milyar rupiah) terhadap : pelaku usaha yang memproduksi atau memperdagangkan barang yang tidak sesuai dengan berat, jumlah, ukuran, takaran, jaminan, keistimewaan, kemanjuran, komposisi, mutu sebagaimana yang dinyatakan dalam label atau keterangan tentang barang tersebut (pasal 8 ayat 1), pelaku usaha yang tidak mencantumkan tanggal kadaluwarsa (pasal 8 ayat 1), memperdagangkan barang rusak, cacat, atau tercemar (pasal 8 ayat 2), pelaku usaha yang mencantumkan klausula baku bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen di dalam dokumen dan/atau perjanjian. (pasal 18 ayat 1 huruf b) 2) Dihukum dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) terhadap : pelaku usaha yang melakukan penjualan secara obral dengan mengelabui / menyesatkan konsumen dengan menaikkan harga atau tarif barang sebelum melakukan obral, pelaku usaha yang menawarkan barang melalui pesanan yang tidak menepati pesanan atau waktu yang telah diperjanjikan, pelaku usaha periklanan yang memproduksi iklan yang tidak memuat informasi mengenai resiko pemakaian barang/jasa. Dari ketentuan-ketentuan pidana yang disebutkan diatas yang sering dilanggar oleh para pelaku usaha masih ada lagi bentuk pelanggaran lain yang sering dilakukan oleh pelaku usaha, yaitu pencantuman klausula baku tentang hak pelaku usaha untuk menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen dalam setiap nota pembelian barang. Klausula baku tersebut biasanya dalam praktiknya sering ditulis dalam nota pembelian dengan kalimat "Barang yang sudah dibeli tidak dapat ditukar atau dikembalikan" dan pencantuman klausula baku tersebut selain bisa dikenai pidana, selama 5 (lima) tahun penjara, pencantuman klausula tersebut secara hukum tidak ada gunanya karena di dalam Pasal 18 ayat (3) UU No. 8 Tahun 1999 dinyatakan bahwa klausula baku yang masuk dalam kualifikasi seperti, "barang yang sudah dibeli tidak dapat ditukar atau dikembalikan" otomatis batal demi hukum. Namun dalam praktiknya, masih banyak para pelaku usaha yang mencantumkan klausula tersebut, di sini peran polisi ekonomi dituntut agar menertibkannya. Disamping pencantuman klausula baku tersebut, ketentuan yang sering dilanggar adalah tentang cara penjualan dengan cara obral supaya barang kelihatan murah, padahal

harga barang tersebut sebelumnya sudah dinaikan terlebih dahulu. Hal tersebut jelas bertentangan dengan ketentuan pasal 11 huruf f UU No.8 tahun 1999 dimana pelaku usaha ini dapat diancam pidana paling lama 2 (dua) tahun penjara dan/atau denda paling banyak Rp.500 juta rupiah. Dalam kenyataannya aparat penegak hukum yang berwenang seakan tidak tahu atau pura-pura tidak tahu bahwa dalam dunia perdagangan atau dunia pasar terlalu banyak sebenarnya para pelaku usaha yang jelas-jelas telah melanggar UU Perlindungan Konsumen yang merugikan kepentingan konsumen. Bahwa masalah perlindungan konsumen sebenarnya bukan hanya menjadi urusan YLKI atau lembaga/institusi sejenis dengan itu, berdasarkan pasal 45 ayat (3) Jo. pasal 59 ayat (1) UU Perlindungan Konsumen tanggung jawab pidana bagi pelanggarnya tetap dapat dijalankan atau diproses oleh pihak Kepolisian.

F. Pertanyaan/Tugas

1. Jelaskan Hak-Hak Konsumen yang diatur dalam UU Perlindungan Konsumen!
2. Jelaskan tentang tujuan Perlindungan Konsumen
3. Jelaskan tentang hak dan kewajiban pelaku usaha menurut UU Perlindungan Konsumen
4. Jelaskan asas-asas perlindungan konsumen
5. Uraikan pendapat anda tentang penerapan asas-asas perlindungan konsumen dalam kegiatan transportasi udara!

BAB III

TINJAUAN TENTANG PENGANGKUTAN DAN ANGKUTAN UDARA

TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Mahasiswa mampu menjelaskan definisi Pengangkutan
2. Mahasiswa mampu menjelaskan Syarat sah Perjanjian pengangkutan
3. Mahasiswa mampu menjelaskan Kedudukan Hukum Penumpang Angkutan Umum
4. Mahasiswa mampu menjelaskan Ketentuan Hukum Angkutan Udara
5. Mahasiswa mampu menjelaskan Subjek dan Objek Angkutan Udara
6. Mahasiswa mampu menjelaskan Syarat-Syarat mendirikan Maskapai Penerbangan
7. Mahasiswa mampu menjelaskan tentang Bandar udara
8. Mahasiswa mampu menjelaskan Otoritas dan tanggung Jawab Pengelola Bandara

PETUNJUK PEMBELAJARAN

1. Sebelum mempelajari isi Bab ini, baca terlebih dahulu tujuan pembelajaran.
2. Pelajari isi ini dengan cermat.
3. Diskusikan dengan teman-teman saudara permasalahan yang belum dimengerti dan apabila masih menemui kesulitan dan keraguan diskusikan dengan dosen pengajar.
4. Evaluasi kemampuan saudara dengan mengerjakan soal-soal latihan dan tugas yang telah disediakan.

A. Pengertian Hukum Pengangkutan

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 teknologi²⁰. Pengangkutan memiliki tiga aspek pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha (*business*),

²⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, Hal 13

pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*) dan pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying 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 pengangkut itu disertai pembayaran sejumlah uang sebagai imbalan atau sewa, pengangkutan itu disebut dengan pengangkutan niaga.

Dalam Pasal 521 KUH Dagang merumuskan "pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri, baik dengan perjanjian pencarteran menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) seluruhnya atau sebagian lewat laut."

Pengertian lain dari pengangkut adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan pengangkutan, memiliki alat pengangkut sendiri, atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut di rel disebut kereta api yang dijalankan oleh masinis. Alat pengangkut di darat disebut kendaraan bermotor yang dijalankan oleh sopir. Alat pengangkut di perairan disebut kapal yang dijalankan oleh nahkoda. Sedangkan alat pengangkut di udara disebut pesawat udara yang dijalankan oleh pilot. Masinis, sopir, nahkoda, dan pilot bukan pengangkut, melainkan karyawan perusahaan pengangkutan berdasarkan perjanjian kerja yang bertindak untuk kepentingan dan atas nama pengangkut.²¹

Berangkat dari pengertian tersebut pengangkutan dapat dilakukan sendiri oleh pihak pengangkut, atau dilakukan oleh orang lain atas perintah pengangkut. Dalam hal ini, pihak pengangkut sebagaimana pengertian di atas dalam keberlakuannya bukan hanya dilakukan oleh orang semata, namun badan usaha yang memiliki wewenang mengadakan perjanjian pengangkutan, berhak menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang, dimana pihak pengangkut ini diwajibkan untuk memikul beban resiko tentang keselamatan penumpang dan atau barang-barang yang diangkut serta bertanggung jawab terhadap semua kerugian yang diderita dalam kegiatan pengangkutan tersebut.²²

²¹ Abdulkadir Muhammad I, *op.cit*, hal.10.

²² Made Puri Adnyani Sangging, *Hukum Pengangkutan*, Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati, Denpasar, Denpasar, hal.5.

Secara garis besar pengangkutan diklasifikasikan berdasarkan pada obyek yang diangkut, keadaan geografis yang menjadi wilayah tempat berlangsungnya kegiatan pengangkutan dan alat angkut yang dipergunakan.²³

7. Pengangkutan ditinjau dari obyek yang diangkut meliputi.
 - Pengangkutan penumpang (*passanger*);
 - Pengangkutan barang (*goods*);
 - Pengangkutan pos (*mail*).
8. Pengangkutan ditinjau dari segi Geografis, dapat dibagi menjadi.
 - Pengangkutan antar benua, contohnya dari Asia ke Eropa.
 - Pengangkutan antar pulau, contohnya dari Pulau Bali ke Pulau Jawa.
 - Pengangkutan antar kota, contohnya dari Kota Bandung ke Kota Jakarta.
 - Pengangkutan antar daerah, contohnya dari Jawa Timur ke Jawa Barat.
9. Pengangkutan ditinjau dari jenis alat angkut yang digunakannya sebagai berikut.
 - Pengangkutan jalan raya (*road transportation*) yaitu pengangkutan dengan menggunakan bus, truk, taxi, microlet, microbus dan becak, dll.
 - Pengangkutan rel (*rail transportation*) yaitu angkutan dengan menggunakan kereta api.
 - Pengangkutan jalan raya dan pengangkutan rel kadang - kadang keduanya di gabung yaitu disebut *rail and road transportation* (angkutan darat).
 - Pengangkutan melalui air di pedalaman seperti pengangkutan sungai, danau dan sebagainya menggunakan *speed boat*, perahu dan sampan dayung, dll.
 - Pengangkutan laut dan samudra (*ocean transportation*) menggunakan kapal laut.
 - Pengangkutan udara (*transportation by air* atau *air transportation*) yaitu pengangkutan dengan menggunakan pesawat terbang yang melalui jalan udara.²⁴

23 H.A.Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993, hal.11.

24 H.Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik Teori dan Kebijakan*, Gh alia Indonesia, Jakarta, 2003, hal.16.

Menurut Purwosutjipto pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²⁵

Jadi 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 pengangkutan²⁶

Mengenai klasifikasi pengangkutan ditinjau dari jenis alat yang digunakan erat kaitannya dengan moda pengangkutan. Tiap-tiap moda pengangkutan memiliki karakteristik alat pengangkutan yang berbeda. Adapun moda pengangkutan secara garis besar diklasifikasikan oleh 3 jenis, yakni.

1. Pengangkutan darat, dapat digolongkan dalam 2 jenis yaitu pengangkutan melalui jalan raya dan pengangkutan dengan kereta api. Pengangkutan yang dilakukan di jalan raya bisa saja menggunakan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor. Pengangkutan orang dengan menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya contohnya angkutan umum. Menurut UU No.22 Tahun 2009 Pasal 140 merumuskan bahwa "pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek." Angkutan umum dalam trayek mempunyai rute tetap dan teratur, menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan sedangkan angkutan umum tidak dalam trayek mempunyai tujuan tertentu dan di kawasan tertentu. Sedangkan dalam jenis pengangkutan dengan kereta api merupakan pengangkutan darat dalam rel yang diselenggarakan dengan menggunakan sarana kereta api.

25 Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jilid 3, Jakarta: Djambatan. Jakarta, 1995, Hal 3

26 A.Z. Nasution, *Pengantar Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta : Penerbit Daya Widya,1999), hal. 5.

2. Pengangkutan laut.

Pengangkutan yang dilakukan di perairan (sungai, danau, dan laut). Pengangkutan perairan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang dan/atau barang.

3. Pengangkutan udara.

Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri maupun luar negeri, serta berperan sebagai pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Salah satu transportasi yang penting adalah penyelenggaraan penerbangan sebagai angkutan udara.²⁷

B. Syarat-Syarat Sah Perjanjian Pengangkutan

Pengaturan mengenai hak dan kewajiban pihak pengangkut dan pihak pengguna jasa atau penumpang dituangkan dalam suatu dokumen perjanjian pengangkutan, maka untuk dapat melindungi hak dan kewajiban para pihak perjanjian yang dibuat haruslah memenuhi syarat-syarat seperti yang tertuang dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (untuk selanjutnya disingkat KUH Perdata) yakni untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

- a. kesepakatan mereka yang mengikatkan diri;
- b. kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- c. suatu pokok persoalan tertentu;
- d. suatu sebab yang tidak terlarang.

Ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berlaku bagi perjanjian asuransi. Syarat sah menurut Pasal 1320 KUHPer tersebut adalah mutlak berlaku bagi perjanjian jenis apapun termasuk perjanjian asuransi. Namun ada beberapa hal secara khusus syarat sah perjanjian asuransi seperti di bawah ini.

²⁷ Perlindungan Hukum Penumpang Pesawat Udara Sebagai Konsumen Berdasarkan Undang-Undang | Landasan Teori
<http://www.landasanteori.com/2015/10/perlindungan-hukum-penumpang-pesawat-udara/> Diakses 14 juli 2017 Jam 12.35 WIB

1. Kesepakatan (consensus)

Kesepakatan antara penanggung dan tertanggung dibuat secara bebas, artinya tidak berada di bawah pengaruh tekanan, atau paksaan pihak tertentu. Kedua belah pihak sepakat menentukan syarat-syarat perjanjian asuransi sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

2. Kecakapan Untuk membuat perjanjian

Kedua belah pihak yang mengadakan pertanggungan harus memiliki kecakapan dalam melakukan perbuatan hukum. Artinya kedua belah pihak itu sudah dewasa, tidak di bawah pengampuan, tidak dalam sakit ingatan, memiliki kewenangan terhadap objek yang diperjanjikan, yaitu memenuhi syarat adanya kepentingan terhadap objek yang angkutan.

1. Objek Tertentu

Objek tertentu yang dimaksud dalam perjanjian pengangkutan adalah menyangkut mengenai apa yang akan diangkut atau apa yang menjadi objek dari pengangkutan harus jelas misal seperti orang atau bagasi.

2. Kausa yang halal

Kausa yang halal maksudnya isi perjanjian asuransi yang dijadikan dasar dalam perjanjian asuransi tidak boleh bertentangan dengan hukum, ketertiban umum, kesusilaan serta undang-undang yang berlaku.

C. Kedudukan hukum penumpang angkutan umum.

Penumpang adalah salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan yang menerima kontraprestasi dari pihak pengangkut dalam bentuk jasa angkutannya. Penumpang mempunyai dua kedudukan,²⁸ yaitu sebagai subjek karena ia adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan tersebut dan sebagai objek karena ia adalah muatan yang diangkut.

Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus sudah dewasa atau mampu membuat perjanjian dalam Pasal 1320 angka 1 dan 2 KUHPerdata. Penumpang dalam hal ini dapat diartikan sebagai konsumen, karena penumpang tersebut adalah setiap orang alami yang mendapat dan menggunakan jasa angkutan untuk tujuan memenuhi kebutuhan dirinya sendiri bukan untuk

²⁸ Abdulkadir Muhammad II, *op.cit*, hal.35.

tujuan komersil.²⁹

Merujuk pada uraian di atas bahwa penumpang dikatakan sebagai konsumen dimana dalam hal ini terdapat unsur-unsur dari konsumen yaitu: (a) setiap orang, subjek yang disebut sebagai konsumen berarti setiap orang yang berstatus sebagai pemakai jasa dan/atau barang,³⁰ (b) pemakai, sesuai dengan bunyi penjelasan Pasal 1 angka 2 UUPK, kata "pemakai" menekankan, konsumen adalah konsumen akhir (*ultimate consumer*). Istilah "pemakai" dalam hal ini tepat digunakan dalam rumusan ketentuan tersebut, sekaligus menunjukkan jasa dan/atau barang yang dipakai tidak serta-merta hasil dari transaksi jual beli. Artinya, sebagai konsumen tidak selalu harus memberikan prestasinya dengan cara membayar yang untuk memperoleh jasa dan/atau barang itu. Dengan kata lain, dasar hubungan hukum antara konsumen dan pelaku usaha tidak perlu harus kontraktual (*the privity of contract*),³¹ (c) jasa dan/atau barang, jasa diartikan sebagai setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen, sementara itu UUPK mengartikan barang sebagai setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, baik dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, yang dapat untuk diperdagangkan, dipakai, dipergunakan atau dimanfaatkan oleh konsumen,³² (d) yang tersedia dalam masyarakat, jasa dan/atau barang yang ditawarkan kepada masyarakat sudah harus tersedia di pasaran, merujuk pada Pasal 9 ayat (1) huruf e UUPK,³³ (e) bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, makhluk hidup sendiri, keluarga, orang lain, dan makhluk hidup lain. Unsur yang diletakkan dalam definisi itu mencoba untuk memperluas pengertian kepentingan. Kepentingan ini tidak sekedar ditunjukkan untuk diri sendiri dan keluarga, tetapi jasa dan/atau barang itu diperuntukkan bagi orang lain (di luar diri sendiri dan keluarganya), bahkan untuk makhluk hidup lainnya,³⁴ (f) jasa dan/atau barang itu tidak untuk diperdagangkan, pengertian konsumen dalam UUPK ini dipertegas, yakni hanya konsumen akhir.³⁵

²⁹ AZ Nasution, *Hukum Pelindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Dialit Mediam, Jakarta, 2001, hal.3

³⁰ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Grasindo, Jakarta, 2000, hal.4-9.

³¹ *Ibid*, hal.27

³² *Ibid*, hal.29.

³³ *Ibid*.

³⁴ *Ibid*, hal.30

³⁵ *Ibid*.

D. Ketentuan Tentang Angkutan Udara

Pengangkutan ataupun transportasi memegang peran yang cukup penting atas tujuan pengembangan ekonomi tersebut. Selain itu terdapat juga tujuan-tujuan yang sifatnya non ekonomis, seperti untuk menaikkan integritas bangsa serta memperkuat ketahanan nasional. Jadi terlihat bahwa tujuan ekonomis dan non ekonomis tidak selalu dapat sejalan menuju arah yang sama. Misalkan saja kebijakan transportasi ditujukan untuk peningkatan integritas bangsa, dapat berbeda dengan kebijakan dalam rangka meningkatkan efisiensi ekonomi.³⁶

Dalam pengangkutan udara, antara pengangkut dan pengguna jasa penerbangan mengikatkan diri kedalam perjanjian pengangkutan yang berbentuk tiket pesawat. Jadi, ketika penumpang telah membeli tiket pesawat yang digunakan untuk menggunakan jasa penerbangan, maka sejak saat itu penumpang telah mengikatkan diri terhadap ketentuan-ketentuan dan peraturan yang ada pada tiket pesawat dan mendapatkan perlindungan dalam pemanfaatan jasa penerbangan. Tiket pesawat merupakan dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang jasa penerbangan dengan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.

Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.³⁷

Sedangkan Penerbangan sendiri Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Kemudian 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, yang dibedakan menjadi Angkutan

³⁶ H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta, Rajawali Pers, 1993, hal 2.

³⁷ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, op.Cit; pasal 1 angka 29.

Udara Niaga dan Angkutan Udara bukan Niaga.

Angkutan Udara Niaga sendiri dibedakan menjadi Angkutan Niaga Dalam Negeri, Angkutan Niaga Luar Negeri, dan Angkutan Niaga Perintis. Angkutan udara dalam negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Angkutan Udara Luar Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebaliknya.³⁸

Diselenggarakannya pengangkutan dalam hal ini penerbangan dibangun berdasarkan beberapa asas dan tujuan, yakni terdapat dalam UURI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 2 dan 3 antara lain adalah: Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. Manfaat;
- b. Usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. Adil dan merata;
- d. Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- e. Kepentingan umum;
- f. Keterpaduan;
- g. Tegaknya hukum;
- h. Kemandirian;
- i. Keterbukaan dan anti monopoli;
- j. Berwawasan lingkungan hidup;
- k. Kedaulatan negara;
- l. Kebangsaan; dan
- m. Kenusantaraan.

Tujuan diselenggarakannya penerbangan antara lain:

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

38 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Pasal 1 (14-15)

- perekonomian nasional;
3. Membina jiwa kedirgantaraan;
 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.

Salah satu tujuan diselenggarakannya penerbangan yaitu memperlancar kegiatan perekonomian nasional, hal ini terkait dengan hubungan antara transportasi dengan produksi dalam kegiatan ekonomi, yaitu:

- a. Dengan tidak tersedianya transportasi masyarakat tidak akan mengecam keuntungan dari produksi.
- b. Oleh karena itu, harus diusahakan pemanfaatan alat angkut seefektif serta seefisien mungkin.
- c. Dengan efektif dan efisien pengelolaan moda transportasi akan memberikan dampak makro dan mikro terhadap Pembangunan Ekonomi.³⁹

Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 1 ayat (25), pengangkutan udara adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara niaga yang melakukan 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" Pengangkut pada pengangkutan u d a r a adalah perusahaan atau Maskapai penerbangan yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat sipil dengan memungut bayaran.

E. Subjek dan Objek Pengangkutan Udara

Perkembangan hidup manusia dari zaman dahulu hingga saat ini dapat terlihat dari sisi pengangkutannya, pada zaman dahulu

39 Ibid, hlm 13

kegiatan pengangkutan tidak begitu vital seperti sekarang ini. Saat ini pengangkutan begitu penting peranannya dalam berbagai segi kehidupan masyarakat, mulai dari anak-anak yang pergi ke sekolah sampai orang tuanya yang pergi ke kantor untuk bekerja. Aktivitas seperti itu biasanya menggunakan transportasi sebagai sarana untuk bepergian, berdasarkan itu peranan pengangkutan tepat apabila disebut penting dalam kehidupan masyarakat pada waktu sekarang ini. Pengangkutan didefinisikan sebagai perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak dibutuhkan dalam rangka mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisien.⁴⁰ Subjek di dalam proses berkegiatan angkutan udara ini adalah pihak-pihak yang terlibat dalam rangka penyelenggaraan angkutan udara. Sementara yang menjadi objeknya adalah proses penyelenggaraan pengangkutan udara itu sendiri. Berdasarkan pendapat H.M.N Purwosutjipto, pihak-pihak dalam pengangkutan terbagi atas pengangkut dan pengirim mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sementara itu kebalikan dari pihak pengangkut ialah pengirim yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan, dimaksudkan juga ia memberikan muatan. Abdulkadir Muhammad berpendapat bahwa, subjek hukum pengangkutan adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Berikut adalah penjelasan dari beberapa subjek dalam pengangkutan¹). Pengangkut (*Carrier*) Pada perjanjian pengangkutan barang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah disepakati. Pada perjanjian pengangkutan penumpang, pihak pengangkut yaitu pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai ketentuan yang telah ditetapkan.

2). Pengirim (*Consigner*)

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia tidak mengatur

definisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar

pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut.

3). Penumpang (*Passanger*)

Penumpang merupakan pihak yang berhak untuk memperoleh pelayanan jasa angkutan penumpang dan berkewajiban untuk membayar tarif angkutan sesuai yang ditetapkan. 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.

4). Penerima (*Consignee*)

Pihak penerima barang yakni sama dengan pihak pengirim dalam hal pihak pengirim dan penerima adalah merupakan subjek yang berbeda. Namun terkadang pihak pengirim barang juga adalah sebagai pihak yang menerima barang yang diangkut di tempat tujuan. Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan sebagai pihak ketiga yang berkepentingan atas barang kiriman, tetapi tergolong juga sebagai subjek hukum pengangkutan. Adapun kriteria penerima menurut perjanjian, yaitu :

11. Perusahaan atau perorangan yang memperoleh hak dari pengirim barang;
12. Dibuktikan dengan penguasaan dokumen pengangkutan;

5). Ekspediter

Ekspediter dijumpai dalam perjanjian pengangkutan barang, dalam bahasa Inggris disebut *cargo forwarder*. Ekspediter digolongkan sebagai subjek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim atau pengangkut atau penerima barang. Ekspediter tersebut berfungsi sebagai pengantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim.

6). Agen Perjalanan (*Travel Agent*)

Agen perjalanan biasanya dikenal dalam perjanjian pengangkutan penumpang. Agen perjalanan digolongkan sebagai subjek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengangkut, yaitu perusahaan pengangkutan penumpang. Agen perjalanan berfungsi sebagai agen (wakil) dalam perjanjian keagenan (*agency agreement*) yang bertindak untuk dan atas nama pengangkut. Agen perjalanan adalah perusahaan yang kegiatan usahanya mencarikan penumpang bagi perusahaan pengangkutan, dalam hal pembahasan skripsi ini yaitu pesawat udara.

Kesalahan dalam penanganan reservasi berpotensi menimbulkan terjadinya ketidaknyamanan ataupun terjadinya *complain* dari penumpang yang akhirnya berdampak pada citra perusahaan sehingga berpeluang hilangnya pendapatan perusahaan. Mengenai yang menjadi tanggung jawab dari Agen Perjalanan sebagai kode etik dalam penanganan reservasi adalah sebagai berikut:⁴¹

- a. Mematuhi ketentuan yang berlaku untuk setiap pemesanan baru (*new booking*), pembatalan maupun perubahan.
- b. *Booking* hanya boleh dilakukan atas permintaan penumpang.
- c. Jika telah dilengkapi sarana *online computer (automated)*, harus tunduk pada ketentuan yang tertera dalam perjanjian penggunaan *automated system* tersebut.
- d. Tiket atau dokumen berharga lainnya harus dikeluarkan sesuai dengan status reservasi yang telah dimiliki.
- e. Tidak diperbolehkan mengeluarkan tiket dengan status *confirmed*, sebelum mendapat konfirmasi dari perusahaan penerbangan.
- f. Untuk permintaan *group*, diberikan *time limit* untuk pemberian nama-nama penumpang serta waktu pembelian tiket.

objek hukum pengangkutan adalah barang muatan, alat pengangkut, dan biaya yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan niaga, yaitu terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Berikut adalah penjelasan mengenai objek-objek pengangkutan:

41 Agus Irianto, *Managing Airline Reservation System*, Jakarta, Rajawali Pers, 2009, hal 69-71.

1. Barang Muatan (*Cargo*): Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh Undang-Undang. Dalam pengertian barang yang sah termasuk juga hewan. Secara fisik barang muatan dibedakan menjadi 6 golongan, yaitu :

- 1). Barang berbahaya (bahan-bahan peledak);
- 2). Barang tidak berbahaya;
- 3). Barang cair (minuman);
- 4). Barang berharga;
- 5). Barang curah (beras, semen, minyak mentah); dan
- 6). Barang khusus.

Dari jenisnya, barang muatan dapat dibedakan sebagai berikut, yakni :

- a). *General cargo*, adalah jenis barang yang dimuat dengan cara membungkus dan mengepaknya dalam bentuk unit-unit kecil.
- b). *Bulk cargo*, adalah jenis barang yang dimuat dengan cara menempatkannya ke dalam kapal atau tanki.
- c). *Homogeneous cargo*, adalah barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara membungkus dan mengepaknya.
2. Alat pengangkut (*Carrier*)

Pengangkut berarti pengusaha yang menjalankan perusahaan pengangkutan, memiliki alat pengangkut sendiri, atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut di atas atas rel disebut kereta api yang dijalankan oleh masinis. Alat pengangkut di darat disebut kendaraan bermotor yang dijalankan oleh supir. Alat pengangkut di perairan disebut kapal yang dijalankan oleh nahkoda. Sedangkan alat pengangkut di udara disebut pesawat udara yang dijalankan oleh pilot.

3. Biaya pengangkutan (*Charge/Expense*)

Tarif adalah salah satu yang menjadi objek dari pengangkutan, pemerintah menerapkan tarif yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Dengan berpedoman pada struktur dan golongan tarif tersebut, perusahaan umum, kereta api, perusahaan angkutan umum, perusahaan laut niaga, dan perusahaan udara niaga

menetapkan tarif berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usaha badan penyelenggara dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan angkutan. Faktor-faktor yang mempengaruhi *cost of services* atau ongkos menghasilkan jasa yaitu:

Jarak yang harus ditempuh dari tempat asal ke tempat tujuannya;

1. *Volume* dan berat daripada muatan barang yang diangkut;
2. Risiko dan bahaya dalam pengangkutan, berhubung karena sifat barang yang diangkut, sehingga diperlukan alat-alat *service* yang spesial; dan

Ongkos-ongkos khusus yang harus dikeluarkan berhubung karena berat dan ukuran barang yang diangkut yang "luar biasa" sifatnya.⁴² Berikut adalah hak dan kewajiban pengangkut dan penumpang pada pengangkutan udara:⁴³

1. Hak Pengangkut

Berdasarkan Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 yang menjadi hak dari pengangkut, yaitu sebagai berikut:

- a) Dalam Pasal 7 ayat (1) disebutkan, Setiap pengangkut barang berhak untuk meminta kepada pengirim untuk membuat dan memberikan surat yang dinamakan "surat muatan udara". Setiap pengirim berhak untuk meminta kepada pengangkut agar menerima surat tersebut.
- b) Pasal 9 menyebutkan, Bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim untuk membuat beberapa surat muatan udara.
- c) Selanjutnya Pasal 17 ayat (1), Bila penerima tidak datang, bila ia menolak untuk menerima barang-barang atau untuk membayar apa yang harus dibayarnya, atau bila barang-barang tersebut disita, pengangkut wajib menyimpan barang-barang itu di tempat yang cocok atas beban dan kerugian yang berhak.
- d) Dan pada ayat (2) Pengangkut wajib memberitahukan kepada pengirim, dan dalam hal ada penyitaan, juga kepada penerima, secepat-cepatnya dengan telegram atau telepon,

⁴² <http://meli-beanu.blogspot.com/2012/04/buku-ajar-hukum-pengangkutan.html> diakses 07/05/2018

⁴³ Ahmad Zazili, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional*, Tesis, Program Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana, Universitas Diponegoro, Semarang, 2008, hal 54.

atas beban yang berhak tentang penyimpanan itu dan sebab-sebabnya.

Pengangkutan Udara 1939 disebutkan kewajiban pengangkut dalam angkutan udara, diantaranya ialah:⁴⁴

- a) Pasal 8 ayat (3), Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterimanya.
 - b) Pasal 16 ayat (2), Bila barang sudah tiba di pelabuhan udara tujuan, pengangkut berkewajiban untuk memberitahu kepada penerima barang, kecuali bila ada Perjanjian sebaliknya.
 - c) Pasal 17 ayat (1), Bila penerima tidak datang, bila ia menolak untuk menerima barang-barang atau untuk membayar apa yang harus dibayarnya, atau bila barang-barang tersebut disita, pengangkut wajib menyimpan barang-barang itu di tempat yang cocok atas beban dan kerugian yang berhak.
- #### 3. Hak Penumpang
- Pihak penumpang dalam perjanjian angkutan udara pada dasarnya mempunyai suatu hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara dalam perjanjian angkutan udara yang telah disepakati. Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Pasal 4, hak Penumpang sebagai pengguna jasa yang berarti dapat disebut sebagai konsumen antara lain
- 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 rugi dan/atau

⁴⁴ Ibid.

penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

4. Kewajiban Penumpang

Kewajiban-kewajiban Penumpang sebagai salah satu pihak yang termasuk dalam perjanjian angkutan udara yakni sebagai berikut:

- a) Pasal 17 ayat (2), Pengangkut wajib memberitahukan kepada pengirim, dan dalam hal ada penyitaan, juga kepada penerima, secepat-cepatnya dengan telegram atau telepon, atas beban yang berhak tentang penyimpanan itu dan sebab-sebabnya.
- b) Membayar uang angkutan sebagai timbal balik atas jasa yang telah digunakan.
- c) Mematuhi petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untuk itu.
- d) Menunjukkan tiket kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta.
- e) Tunduk kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya.

Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa naik sebagai

bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.⁴⁵

F. Syarat Pendirian Maskapai Penerbangan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan KM No.25 Tahun 2008: bahwa Mendapat ijin usaha dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Ijin tersebut meliputi :

- a. Izin usaha- angkutan udara niaga berjadwal
- b. Izin usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal.

Izin tersebut berlaku dan akan dievaluasi setiap 3 (tiga) tahun, pemegang izin harus menjalankan usaha secara nyata dan beroperasi

⁴⁵ Ibid, hlm 56

terus menerus. Untuk dapat melakukan kegiatan usaha angkutan udara niaga / angkutan udara bukan niaga perusahaan harus memiliki izin usaha yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal perhubungan udara yang memiliki persyaratan (sebagai lampiran) sebagai berikut :

- a. Memiliki akta pendirian badan usaha Indonesia yang usahanya bergerak di bidang angkutan udara niaga berjadwal atau angkutan udara niaga tidak berjadwal dan disahkan oleh Menteri yang berwenang.
- b. Menyampaikan surat persetujuan dari Badan Koordinasi Penanaman Modal atau Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah apabila yang bersangkutan menggunakan fasilitas penanaman modal.
- c. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
- d. Surat keterangan domisili yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang;
- e. Menyampaikan tanda bukti modal yang disetor
- f. Menyampaikan garansi / jaminan bank
- g. Menyampaikan rencana bisnis (*business plan*) untuk kurun waktu minimal 5 (lima) tahun yang sekurang-kurangnya memuat hal-hal sebagai berikut.
 - 1) Jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan.
 - a. Angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani; Angkutan udara niaga tidak berjadwal memiliki 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani;
 - b. Angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute atau daerah operasi yang dilayani.
 - 2). Rencana pusat kegiatan operasi penerbangan (*operation base*) dan rute penerbangan bagi perusahaan angkutan udara niaga berjadwal sekurang-kurangnya menggambarkan hal-hal sebagai berikut.

- a. Rencana pusat kegiatan operasi penerbangan (*operation base*)
 - b. Keseimbangan rute penerbangan.
 - c. Peta jaringan rute penerbangan.
 - d. Rute, frekuensi, rotasi diagram penerbangan dan utilisasi pesawat udara yang akan dilayani secara bertahap selama 5 (lima) tahun.
- 3). Aspek pemasaran dalam bentuk potensi permintaan pasar angkutan udara sekurang-kurangnya memuat:
- a. peluang pasar angkutan udara secara umum maupun secara khusus pada rute penerbangan atau daerah operasi yang akan dilayani, meliputi :
 - perkembangan jumlah permintaan penumpang atau kargo per tahun untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun terakhir pada rute penerbangan atau daerah operasi yang akan dilayani;
 - potensi jumlah permintaan penumpang atau kargo per tahun untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan pada rute penerbangan atau daerah operasi yang akan dilayani;
 - rencana utilisasi pesawat udara secara bertahap selama 5 (lima) tahun ke depan bagi perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal; dan Kondisi pesaing yang ada saat ini pada rute penerbangan atau daerah operasi yang akan dilayani.
 - b. target dan pangsa pasar yang akan diraih, meliputi : segmen pasar yang akan dilayani sesuai dengan bidang usahanya; dan Pangsa pasar (*market share*) per tahun yang akan diraih pada masing-masing rute penerbangan-atau daerah operasi sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan.
 - 4). Sumber Daya Manusia termasuk teknisi dan awak pesawat udara, sekurang-kurangnya memuat tahapan kebutuhan sumber daya manusia langsung maupun tidak langsung menyangkut kualifikasi dan jumlah per tahun untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan.
 - 5). Kesiapan dan kelayakan operasi sekurang-kurangnya memuat : rencana pengadaan, pemeliharaan dan perawatan pesawat

udara, rencana pengadaan fasilitas pendukung operasional pesawat udara, rencana pengadaan fasilitas pelayanan penumpang pesawat udara, rencana pemasaran jasa angkutan udara. Kesiapan dan kelayakan operasi inilah banyak maskapai yang bangkrut, karena tidak lolos. Banyak pesawat yang tak layak pakai (sudah tua) masih saja dijadikan sebagai pesawat angkutan. Mirisnya lagi, pesawat luar negeri yang sudah tak layak pakai (tak boleh dipakai disana), dibeli orang Indonesia karena minimnya modal yang ada.

- 6). Analisis dan evaluasi dari aspek ekonomi dan keuangan sekurang-kurangnya memuat: a.rencana investasi untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan; b.proyeksi aliran kas (*cashflow*), rugi - laba dan neraca untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan;

Pasca bangkrutnya sejumlah maskapai nasional, Kementerian Perhubungan akhirnya membuka suara terkait syarat modal pendirian maskapai baru. Untuk mendirikan maskapai baru, maskapai setidaknya harus memiliki modal sebesar Rp 8 triliun. Djoko Murjatmodjo, Direktur Angkutan Udara Kementerian Perhubungan, mengatakan untuk mendirikan sebuah maskapai penerbangan di Indonesia tidak mudah. Maskapai penerbangan tersebut harus dilandasi modal yang kuat. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 menyebutkan modal disetor harus sebesar biaya operasi dan investasi pada tahun pertama. Mendirikan maskapai juga harus punya jaminan bank. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga mewajibkan setiap maskapai berjadwal untuk mengoperasikan minimal 10 pesawat dengan status minimal lima unit pesawat milik dan lima lainnya berstatus sewa. Sebagai contoh, jika maskapai tersebut ingin mendatangkan pesawat Boeing 737-900 sebagai milik pribadi maka dibutuhkan dana sebesar Rp 4 triliun. Belum lagi ditambah dengan sewa pesawat, itu baru dari pesawat aja. Biaya operasional lainnya kurang lebih sama dengan pembelian lima pesawat tadi, jadi secara keseluruhan dibutuhkan Rp 8 triliun biaya mendirikan maskapai penerbangan. sebelumnya, maskapai penerbangan PT Metro Batavia (Batavia Air) diputus paillit oleh Pengadilan Niaga Jakarta Pusat, Rabu (30/1/2013). Pengadilan memutuskan paillit Batavia Air karena dinilai tak mampu membayar utang perjanjian sewa-menyewa pesawat dengan International Lease Finance Corporation (ILFC) sebesar 4,69 juta dollar AS. Utang yang jatuh tempo pada 13 Desember 2012 tersebut tak kunjung dibayarkan

oleh PT Batavia Air. Adapun kewenangan Batavia Air akan kembali kepada kurator.⁴⁶

Syarat mendirikan maskapai penerbangan yang terlalu mudah dinilai menjadi bumerang bagi industri penerbangan Indonesia. Pemilik modal menjadi 'kurang' serius, sehingga ketika terjadi kesulitan finansial, dengan enaknya menutup perusahaan dan membuka kembali usahanya dengan bendera baru. "Saat ini hanya dengan modal 5 juta dolar AS sudah bisa mendirikan maskapai baru. Karena itu, sudah saatnya syarat mendirikan perusahaan penerbangan diperketat, seperti batas permodalan, dana yang diparkir, dan syarat keamanan yang tinggi. Hal ini untuk menghindari pengusaha yang cenderung tidak serius dalam mengelola maskapai, alias tidak tahan banting. Sekarang ini syarat minimal pembukaan maskapai baru harus mempunyai empat sampai lima pesawat di mana dua milik pribadi dan tiga sewa," Pemerintah selaku regulator untuk mendirikan suatu badan seperti Chapter Eleven di Amerika atau di Eropa. Lembaga ini merupakan lembaga yang turun tangan bila ada perusahaan penerbangan yang bangkrut "Dalam waktu tertentu maskapai dibantu untuk bisa beroperasi hingga normal kembali. Namun, kalau pun di Indonesia dibentuk Chapter Eleven, lembaga ini harus benar-benar bisa netral dan membantu, bukan malah menjadi tempat mencari rezeki lagi dengan mendirikan maskapai baru. AdamAir (PT Adam Skyconnection) yang mengalami kesulitan dana dikabarkan akan mendirikan perusahaan penerbangan baru King Air. Namun kabar itu sempat dibantah Dirut AdamAir Adam Aditya Suherman. AdamAir dinilai sudah menjadi aset bangsa, meski ada *record* yang kurang begitu bagus."⁴⁷

Kementerian Perhubungan selama Tahun 2015 telah mengeluarkan kurang lebih 11 Peraturan Menteri yang mengatur beberapa aspek penting Penyelenggara Angkutan Udara di Indonesia. Peraturan ini diperlukan sebagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan). Terlambat beberapa tahun dari yang seharusnya tercantum dalam UU Penerbangan, Peraturan Menteri ini sangat penting untuk kepastian berusaha Airline di Indonesia dan juga untuk perlindungan konsumen. Secara umum beberapa Peraturan Menteri ini menegaskan kembali ketentuan yang ada

⁴⁶ <https://www.tribunnews.com/bisnis/2013/02/08/maskapai-baru-wajib-punya-modal-rp-8-triliun>

⁴⁷ diakses 07/05/2018 Jam 17:21

Dudi Sudibyo <https://m.inilah.com/news/detail/19194/izin-maskapai-baru-harus-diperketat> diakses 07/05/2018

dalam UU Penerbangan atau memperbaharui beberapa peraturan pelaksanaan sebelumnya antara lain yang dengan (i) kewajiban yang harus dipenuhi oleh Usaha Penyelenggara Angkutan Udara, (ii) prosedur atas persyaratan yang harus dipenuhi untuk dapat memperoleh izin usaha Angkutan Udara dan (iii) pengenaan sanksi yang akan dikenakan atas setiap pelanggaran peraturan tersebut. Pengelompokan peraturan tersebut menjadi sebagai berikut:

1. Permodalan Perusahaan Penerbangan. Dalam melakukan Usaha Penyelenggara Penerbangan, Menteri Perhubungan menetapkan kewajiban yang harus dipenuhi oleh Penyelenggara Angkutan Udara antara lain dengan mengeluarkan peraturan mengenai syarat kepemilikan modal sebagaimana tertuang dalam PERMENHUB 45/2015. Dalam hal ini Menteri Perhubungan mengatur permodalan berdasarkan izin yang dikeluarkan yaitu: Izin Badan Usaha Angkutan Udara; Izin Badan Usaha Bandar Udara; izin Badan Usaha Pengirim pabrikan (Regulated Agent). Dalam hal Penyelenggara Penerbangan memiliki izin Badan Usaha Angkutan Udara, PERMENHUB 45/2015 mengatur permodalan minimum/modal disetor sebagai berikut:

i. Angkutan Udara Niaga Berjadwal:

- a. Memiliki modal disetor paling sedikit Rp. 500.000.000.000 (lima ratus milyar rupiah) untuk Pesawat Udara dengan kapasitas lebih dari 70 tempat duduk.
- b. Memiliki modal disetor paling sedikit Rp. 300.000.000.000 (tiga ratus milyar rupiah) untuk Pesawat Udara dengan kapasitas kurang dari 70 tempat duduk.

ii. Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal:

- a. Memiliki modal disetor paling sedikit Rp. 300.000.000.000 (tiga ratus milyar rupiah) untuk Pesawat Udara dengan kapasitas lebih dari 70 tempat duduk.
- b. Memiliki modal disetor paling sedikit Rp. 150.000.000.000 (seratus lima puluh milyar rupiah) untuk Pesawat Udara dengan kapasitas kurang dari 70 tempat duduk.

iii. Angkutan Udara Niaga Kargo wajib memiliki modal disetor paling sedikit sebesar Rp. 100.000.000.000 (seratus milyar rupiah) untuk semua jenis tipe pesawat.

2. Persyaratan Pendirian Perusahaan Penerbangan Untuk Prosedur pendirian Badan Usaha Penyelenggaraan Angkutan

Udara, Pemerintah mengatur mengenai syarat dan ketentuan penerbitan izin usaha baik untuk Angkutan udara niaga dan bukan niaga sebagaimana diatur dalam PERMENHUB 25/2008, PERMENHUB 5/2015 terkait perubahan kedua dari peraturan sebelumnya dan telah diperbarui dalam PERMENHUB 41/2015 yang merupakan perubahan ketiga dan terakhir untuk saat ini dari peraturan sebelumnya. Dalam peraturan ini beberapa pasal dirubah diantaranya antara lain:

- i. izin yang awalnya dari Dirjen dirubah menjadi izin dari Menteri, dengan demikian penerbitan izin dikeluarkan oleh instansi yang tertinggi yaitu Menteri terkait.
- ii. Persyaratan permodalan harus dari dana dalam negeri bagi pemohon izin yang merupakan PMA sehingga dana yang didapat tidak boleh merupakan dana pinjaman.
- iii. Garansi dari Bank ditentukan menjadi 5% dari jumlah modal disetor yang sebelumnya tidak ditentukan besarnya.
- iv. Pemberian/ penolakan izin usaha yang sebelumnya akan diberikan dalam 60 hari kerja menjadi 30hari kerja,
- v. Bentuk rencana usaha yang diajukan diperjelas dan harus memuat (i) rencana rute, (ii) rencana darerah operasi, (iii) potensi pasar, (iv) peluang pasar serta (v) sumber daya manusia. Dengan adanya peraturan terbaru ini maka akan memperjelas syarat dan ketentuan apa saja yang diperlukan bagi Perusahaan Penyelenggara Angkutan Udara, dengan demikian perusahaan mendapatkan pengawasan yang lebih jelas dari Menteri. Selanjutnya mengenai pedoman untuk perencanaan bisnis (business plan) badan usaha angkutan udara, akan diatur lebih lanjut dalam peraturan Dirjen. Mengenai hal-hal yang perlu disampaikan kepada Menteri sesuai dengan PERMENHUB 41/2015 yang merupakan peraturan terbaru maka secara garis besar Dokumen yang harus disampaikan antara lain Akta Pendirian, Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP), Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP) dan rencana bisnis dalam waktu 5 tahun kedepan. Untuk mendapatkan izin sebagai Badan Usaha Angkutan Udara Niaga yang akan didirikan antara lain Perusahaan harus berbentuk PT dan sebagian besar modalnya harus dimiliki oleh Badan Usaha

Indonesia atau WNI. Lebih lanjut Pasal 4b PERMENHUB 41/2015 mensyaratkan bahwa 2/3 komposisi anggota Direksi harus terdiri dari WNI untuk Badan Usaha Angkutan Udara. Sedangkan untuk Usaha Angkutan Udara yang bukan Niaga hanya dapat dilakukan oleh (i) Pemerintah, (ii) Pemerintah Daerah, (iii) Badan Hukum, (iv) Lembaga Tertentu seperti (Keagamaan, Sosial, Perkumpulan Olah Raga dan Penelitian) dan (v) Perseorangan WNI.⁴⁸

G. Bandar Udara

Menurut Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.70 Tahun 2001 tentang kebandarudaraan, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo dan atau pos, serta dilengkapi fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.⁴⁹

Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) Bandara atau bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Bab I pasal 1 dinyatakan bahwa bandara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat pemindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia Bandar Udara adalah Sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar Udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator pelayanan penerbangan maupun bagi penggunaannya.⁵⁰ Bandar Udara Umum adalah Bandar Udara yang dipergunakan untuk melayani kepentingan umum sedangkan Bandar Udara khusus adalah Bandar Udara yang penggunaannya hanya untuk menunjang kegiatan tertentu dan

48 <https://virtualadvocate.wordpress.com/2015/06/10/seri-hukum-penerbangan-peraturan-menteri-perhubungan-terbaru-bagi-perusahaan-penerbangan-bagian-1/> diakses 08/04/2018 Jam 21.30

49 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan

50 Hasan Sadily, *Kamus Bahasa Indonesia*, Gramedia, Jakarta, 1986, Hlm 124.

tidak dipergunakan untuk umum, penyelenggaranya adalah unit pelaksana teknis/satuan kerja Bandar Udara atau badan usaha kebandarudaraan.⁵¹

Bandar Udara Internasional (Pasal 1 angka 37 UURI No. 1 Tahun 2009) adalah Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri. Di dalam konsep RUU Penerbangan juga tidak terdapat usulan mengenai pengertian Bandar Udara Internasional, ketentuan tersebut merupakan ketentuan baru yang sebelumnya tidak diusulkan dalam RUU Penerbangan, namun demikian dipandang perlu ditambahkan dalam UURI No.1 Tahun 2009, mengingat di dalam pasal-pasalnya akan menemui pengaturan berkenaan dengan penyelenggaraan Bandar Udara.⁵²

Penerbangan dan Kebandarudaraan diselenggarakan berdasarkan beberapa asas sebagai berikut, yaitu:⁵³

- a. Manfaat;
- b. Usaha Bersama dan Kekeluargaan;
- c. Adil dan Merata;
- d. Keseimbangan, Keserasian, dan Keseimbangan;
- e. Kepentingan Umum;
- f. Keterpaduan;
- g. Tegaknya Hukum;
- h. Kemandirian;
- i. Keterbukaan dan Anti Monopoli;
- j. Berwawasan Lingkungan Hidup;
- k. Kedaulatan Negara;
- l. Kebangsaan;
- m. Kenusantaraan.

Penetapan lokasi Bandar Udara dalam UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, ditetapkan oleh Menteri. Penetapan lokasi Bandar Udara ini memuat titik koordinat Bandar Udara dan rencana induk Bandar Udara.⁵⁴

51 H.K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009 Bagian Pertama*, Mandar Maju, Bandung, 2009, hlm 6

52 *Ibid*, hlm 67

53 Indonesia Legal Center Publishing, *Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*, CV Karya Gemilang, Jakarta, 2009, hlm 7.

54 *Ibid*, hlm 64

Penetapan lokasi Bandar Udara dilakukan dengan memperhatikan:⁵⁵

- a. Rencana induk nasional Bandar Udara;
- b. Keselamatan dan keamanan penerbangan;
- c. Keserasian dan keseimbangan dengan budaya setempat dan kegiatan lain terkait di lokasi Bandar Udara;
- d. Kelayakan ekonomis, finansial, sosial, pengembangan wilayah, teknis pembangunan, dan pengoperasian serta;
- e. Kelayakan lingkungan

H. Pelayanan Jasa Bandar Udara

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 pelayanan jasa penunjang angkutan udara dan Bandar Udara belum diatur, namun demikian telah diatur di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 yang kemudian diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2000 tentang Angkutan Udara, Menurut usul tersebut untuk menunjang kegiatan Bandar Udara dapat diusahakan kegiatan usaha penunjang Bandar Udara yang berupa kegiatan yang secara langsung berhubungan dengan kegiatan angkutan udara. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, kegiatan usaha penunjang angkutan udara diatur dalam Bab XI Pasal 232 sampai dengan pasal 239. Menurut pasal 232 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, untuk menunjang kegiatan perusahaan Bandar Udara dapat dilaksanakan kegiatan usaha penunjang Bandar Udara.⁵⁶ Kegiatan perusahaan Bandar Udara tersebut dapat berupa pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi: pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang dan pos yang kegunaannya untuk penyediaan atau pengembangan terhadap fasilitas pada kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara, fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos, fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan dan lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.⁵⁷

Menurut peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/47/III/2007, Kepala Unit Pelaksana / Satuan Kerja Bandar Udara pada Bandar Udara yang diselenggarakan pemerintah

55 *Ibid*.

56 H.K. Martono, *Hukum Angkutan Udara*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm 179.

57 *Ibid*, hlm 181.

dan/atau Kepala Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan pada Bandar Udara yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan, melakukan evaluasi terhadap permohonan persetujuan yang disampaikan oleh badan hukum Indonesia atau perseorangan terhadap keabsahan persyaratan, ketersediaan fasilitas/peralatan dan personel sesuai ketentuan yang berlaku, peluang dan prospek usaha kegiatan penunjang Bandar Udara. Pemberian persetujuan permohonan dilakukan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja sejak dokumen permohonan diterima secara lengkap, dalam hal permohonan ditolak, selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja wajib diberikan alasan penolakannya. Setiap persetujuan dan/atau penolakan harus dilaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Dalam melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi pelayanan terhadap jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos, badan usaha Bandar Udara dan unit penyelenggara Bandar Udara wajib memiliki sertifikat Bandar Udara atau register Bandar Udara, menyediakan fasilitas Bandar Udara yang laik operasi serta memelihara kelaikan fasilitas Bandar Udara, menyediakan personel yang mempunyai kompetensi untuk perawatan dan pengoperasian fasilitas Bandar Udara, mempertahankan dan meningkatkan kompetensi personel yang merawat dan mengoperasikan fasilitas Bandar Udara, menyediakan dan memperbaharui setiap prosedur pengoperasian dan perawatan fasilitas Bandar Udara, memberikan pelayanan kepada pengguna jasa Bandar Udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Menteri, menyediakan fasilitas kelancaran lalu lintas personel pesawat udara dan petugas operasional, menjaga dan meningkatkan keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan di Bandar Udara, menjaga dan meningkatkan keamanan dan ketertiban Bandar Udara, memelihara kelesetarian lingkungan, mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, melakukan pengawasan dan pengendalian secara internal atas kelaikan fasilitas Bandar Udara, pelaksanaan prosedur perawatan dan pengoperasian fasilitas Bandar Udara, serta kompetensi personel Bandar Udara dan memberikan laporan secara berkala kepada Menteri dan otoritas Bandar Udara. Setiap orang yang melanggar ketentuan tersebut akan dikenakan sanksi administratif berupa: peringatan, pembekuan izin, dan/atau pencabutan izin.

Pelayanan jasa kebandarudaraan yang dilaksanakan oleh badan usaha Bandar Udara diselenggarakan berdasarkan konsesi dan/

atau bentuk lainnya sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan diberikan oleh Menteri dan dituangkan dalam perjanjian. Hasil konsesi dan/atau bentuk lainnya tersebut merupakan pendapatan negara sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Badan usaha Bandar Udara dapat menyelenggarakan 1(satu) atau lebih Bandar Udara yang diusahakan secara komersial.

Pengusahaan Bandar Udara baik terhadap pelayanan jasa kebandarudaraan ataupun terhadap pelayanan jasa terkait Bandar Udara yang dilakukan oleh badan usaha Bandar Udara, seluruh atau sebagian besar modalnya harus dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia. Dalam hal modal badan usaha Bandar Udara yang dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia tersebut terbagi atas beberapa pemilik modal, salah satu pemilik modal nasional harus tetap lebih besar dari keseluruhan pemegang modal asing.

Menurut keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, terdapat berbagai jenis usaha penunjang kegiatan Bandar Udara.⁵⁸ Usaha-usaha kegiatan penunjang Bandar Udara tersebut antara lain *hotel reservation services, shops, restaurants, car parking, services cleaning, automatic check-in system services, refueling, general maintenance, porter, postal services, telecommunication services, playground and recreation center, greeting services, travel agents, money exchange, ground transportation services, left baggage services, advertisement services, first class lounge, business class lounge, VIP class lounge, hair dresser and beauty salon, agrobusiness services, nursery services, insurance agents, business center, vending machine* dan lain-lain sebagai berikut:⁵⁹

- a. Usaha jasa penyediaan penginapan/hotel merupakan kegiatan untuk melayani jasa perhotelan bagi penumpang dan pengunjung Bandar Udara yang meliputi pemesanan hotel (*Hotel Reservation Services*) dan penyelenggaraan hotel, sedangkan usaha jasa penyediaan toko merupakan kegiatan usaha penjualan barang-barang untuk melayani keperluan penumpang dan pengunjung Bandar Udara. Usaha jasa penyediaan restoran dan bar merupakan kegiatan usaha untuk penjualan makanan dan minuman untuk melayani keperluan penumpang dan pengunjung Bandar Udara;

⁵⁸ H. K. Martono, *Op. Cit.*, hlm 186.

⁵⁹ Pasal 232 ayat (3) UURI No. 1 Tahun 2009.

- b. Usaha jasa penempatan kendaraan bermotor/parkir merupakan kegiatan penyelenggaraan perparkiran kendaraan bermotor di Bandar Udara, sedangkan usaha jasa perawatan pada umumnya merupakan kegiatan jasa yang melayani pembersihan dan pemeliharaan gedung dan kantor di Bandar Udara. Usaha jasa penyediaan otomatisasi pelaporan keberangkatan penerbangan (*Automatic Check-in System Services*);
- c. Usaha jasa pelayanan penunjang Bandar Udara lainnya antara lain penjualan bahan bakar dan pelumas kendaraan bermotor di Bandar Udara dan melayani kebutuhan bahan bakar dan pelumas kendaraan bermotor di Bandar Udara, jasa pelayanan pengangkutan barang penumpang di terminal kedatangan dan pemberangkatan, jasa pelayanan pos (*postal services*) untuk melayani kebutuhan jasa pos bagi penumpang dan pengunjung Bandar Udara, jasa pelayanan komunikasi (*telecommunication services*) untuk melayani jasa telekomunikasi bagi penumpang dan pengunjung Bandar Udara, jasa tempat bermain dan rekreasi (*play ground and recreation centre*) yang menyelenggarakan tempat bermain dan rekreasi bagi penumpang dan pengunjung Bandar Udara, jasa haluan wisata (*greeting service*) untuk penjemputan dan/atau pengantaran penumpang pesawat udara di gedung terminal, agen perjalanan (*Travel Agent*) yang mengatur dan menyelenggarakan perjalanan penumpang dan pengunjung Bandar Udara, bank untuk pelayanan jasa perbankan di udara, penukaran uang (*Money Changer*) untuk melayani penukaran mata uang asing di Bandar Udara, jasa pelayanan angkutan darat (*Ground Transportation Services*) yang menyelenggarakan jasa angkutan darat bagi penumpang dan/atau barang serta pengunjung Bandar Udara, seperti taksi dan bus, penitipan barang (*Left-Baggage Services*) merupakan penitipan barang-barang milik penumpang dan pengunjung Bandar Udara, jasa advertensi (*Advertising Services*) merupakan usaha periklanan Bandar Udara, *First Class Lounge*, *Business Class Lounge* dan *VIP Room* untuk memberikan pelayanan ruangan secara khusus kepada penumpang pesawat udara meliputi antara lain penyediaan makanan kecil dan minuman, penyediaan bahan bacaan serta pelayanan khusus lainnya, *Hairdresser and Beauty Salon*

yang melayani pangkas, penataan rambut dan perawatan kecantikan pada umumnya, *Agrobusinnes Services* di bidang pertanian dengan memanfaatkan lahan di daerah Bandar Udara untuk jenis tanaman tertentu berumur pendek, *Nursery* yang melayani penitipan bayi di Bandar Udara, asuransi (*Insurance Agent*) menyediakan pelayanan di bidang asuransi, jasa penyediaan ruangan (*Business Center*) yang menyediakan pelayanan ruangan dan penyediaan peralatan maupun tenaga untuk keperluan pertemuan dan/atau usaha, *Vending Machine* merupakan kegiatan penjualan barang atau jasa dengan menggunakan mesin otomatis, jasa pengolahan limbah buangan, jasa pelayanan kesehatan, jasa penyediaan kawasan industri, jasa lainnya yang secara langsung atau tidak langsung menunjang kegiatan Bandar Udara.⁶⁰

I. Otoritas dan Tanggung Jawab Pengelola Bandar Udara

a. Otoritas Bandar Udara

Otoritas Bandar Udara sendiri ditetapkan oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri dan dapat dibentuk untuk satu atau beberapa Bandar Udara terdekat serta dalam melaksanakan tugasnya berkoordinasi dengan pemerintah daerah setempat. Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas dan tanggung jawab:⁶¹

- Menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan di Bandar Udara;
- Memastikan terlaksana dan terpenuhinya ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, kelancaran dan kenyamanan di Bandar Udara;
- Menjamin terpeliharanya pelestarian lingkungan Bandar Udara;
- Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional Bandar Udara yang dianggap tidak dapat diselesaikan oleh instansi lainnya;
- Melaporkan kepada pimpinan tertingginya dalam hal pejabat instansi di Bandar Udara, melalalkan tugas dan tanggung jawabnya serta mengabaikan dan/atau

⁶⁰ *Ibid*, hlm 187.

⁶¹ Pasal 228 UURI No. 1 Tahun 2009.

tidak menjalankan kebijakan dan peraturan yang ada di Bandar Udara;

- f. Melaporkan pelaksanaan tugas dan tanggung jawabnya kepada Menteri.

Wewenang dari otoritas Bandar Udara yaitu:⁶²

1. Mengkoordinasikan kegiatan pemerintahan di Bandar Udara;
2. Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan ketentuan keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di Bandar Udara;
3. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan ketentuan pelestarian lingkungan;
4. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan/atau perairan Bandar Udara sesuai dengan rencana induk Bandar Udara;
 - a. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi penggunaan kawasan keselamatan operasional penerbangan dan daerah lingkungan kerja Bandar Udara serta daerah lingkungan kepentingan Bandar Udara;
 - b. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan jasa di Bandar Udara;
 - c. Memberikan sanksi administratif kepada badan usaha Bandar Udara, unit penyelenggara Bandar Udara, dan atau badan usaha lainnya yang tidak memenuhi ketentuan keselamatan, keamanan, kelancaran serta kenyamanan penerbangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Sedangkan aparat otoritas Bandar Udara merupakan pegawai negeri sipil yang memiliki kompetensi di bidang penerbangan sesuai dengan standar dan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri.⁶³

Bandar udara merupakan aspek dan bagian yang sangat penting di dunia penerbangan dunia terutama Indonesia, mengingat seluruh kegiatan penerbangan terdapat di bandar udara. Berbagai

⁶² Pasal 229 UURI No. 1 Tahun 2009.
⁶³ Pasal 230 UURI No. 1 Tahun 2009.

peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan tidak terlepas dengan pengelolaan bandar udara seperti bidang operasi, teknik, ekonomi, kelancaran lalu lintas penumpang, keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan, lingkungan hidup, tanggung jawab penyelenggara bandar udara, asuransi, facilitation, koordinasi, pengusahaan, konsesional, perbengkelan, rekreasi, dan lain-lain tidak terlepas dari masalah- masalah hukum yang harus di tangani oleh pengelola bandar udara.⁶⁴ Badan usaha milik negara yang dimaksudkan untuk mengusahakan bandar udara masing-masing PT (Persero) Angkasa Pura I dan PT (Persero) Angkasa Pura II, PT Angkasa Pura I mengusahakan 13 bandar udara yaitu bandar udara Adisutjipto di Yogyakarta, bandar udara Adisumarmo di Solo, bandar udara Juanda di Surabaya, bandar udara Bali i Gusti Ngurah Rai International Airport di Bali, bandar udara Sultan Hassanudin di Ujung Pandang, bandar udara Syamsudin Noor di Banjarmasin, bandar udara Sam Ratulangi di Manado, bandar udara Sepinggan di Balikpapan, bandar udara FransKaiseppo di Biak, bandar udara El Tari di Kupang, bandar udara Pattimura di Ambon, bandar udara Lombok dan Bandar udara Ahmad Yani di Semarang.

Angkasa Pura II mengusahakan 13 Bandar udara yaitu Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta di Jakarta, bandar udara Internasional Kualanamu Medan, Bandar udara Halim Perdana Kusuma Jakarta, bandar udara Sultan Mahmud Baddarudin II Palembang, bandar udara Supadio Pontianak, Bandar udara Minangkabau Padang, bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, bandar udara Husein Satranegara Bandung, bandar udara Sultan Iskandar Muda Aceh, Bandar udara Raja Haji Fisabillah Tanjung Pinang, bandar udara Depati Amir pangkal Pinang, bandar udara Thaha Jambi, bandar udara Silangit sibirong-borong di Tapanuli Utara. Dalam bidang pengusahaan bandar udara, kebijaksanaan pemerintah membagi 2 wilayah masing-masing wilayah barat dengan wilayah timur, wilayah barat diusahakan oleh PT Angkasa Pura II dan wilayah timur diusahakan oleh PT angkasa Pura I sebagaimana disebutkan diatas.

Berdasarkan teori mengenai kesepakatan kehendak dan dasar mengikatnya, yaitu teori penawaran dan penerimaan, prinsip suatu kesepakatan kehendak baru terjadi setelah adanya penawaran (*offer*) dari salah satu pihak dan diikuti dengan penerimaan (*acceptance*)

⁶⁴ H.K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Mandar Maju, Jakarta, hal 113

oleh pihak lain.⁶⁵

Penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif dan efisien.⁶⁶

Menurut R. Soekardono, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang), berkeharusan untuk menunaikan pembayaran tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁶⁷ Pengangkutan yang menyelenggarakannya di udara dan dilakukan dengan menggunakan alat angkutan udara yaitu pesawat terbang.

Di dalam dunia penerbangan lalu lintas udaranya didasarkan ke dalam 2 tipe, antara lain:

- a). Penerbangan VFR (*Visual Flight Rules*), adalah penerbangan yang dilaksanakan jika cuaca benar-benar baik sehingga 100% penerbangan dilakukan secara *visuil* (karena dapat melihat dan dilihat). Dalam hal tanggung jawab berada pada sang pilot.⁶⁸
- b). Penerbangan IFR (*Instrument Flight Rules*), adalah penerbangan yang dilaksanakan apabila keadaan tidak memungkinkan jika penerbangan dilakukan dengan *visual* saja, contohnya: cuaca buruk (kabut) dan lalu lintas udara sedang ramai. Dalam hal tanggung jawabnya berada pada petugas-petugas dari *Air Traffic Control* untuk memerintahkan pilot mengatur pesawatnya dalam *route* penerbangan serta ketinggian yang diperlukan.⁶⁹

Dalam hal pelaksanaan angkutan udara yang memuat barang khusus dan berbahaya ketentuannya diatur dalam Pasal 136 sampai dengan Pasal 139 UURI Nomor 1 Tahun 2009. Berdasarkan Pasal 136 UU tentang Penerbangan No. 1 Tahun 2009, angkutan barang khusus seperti hewan, ikan, tanaman, buah-buahan, sayur-mayur, daging, peralatan olahraga, alat musik, dan barang berbahaya wajib memenuhi

65 Sukarmi, 2008, *Cyber Law : Kontrak Elektronik Dalam Bayang-Bayang Pelaku Usaha*, Pustaka Sutra, Bandung, hal. 35

66 Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen.*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hal. 47.

67 R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Cet. 2, Rajawali, Jakarta, 1986, hal. 8.

68 Achmad Zainuddin, *Selintas Pelabuhan Udara*, Yogyakarta, Penerbit Ananda, 1983, hal 29.

69 *Ibid*, hal 30.

persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan. Barang yang dikategorikan khusus karena sifat, jenis dan ukurannya memerlukan penanganan khusus, sedangkan barang berbahaya dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, ataupun bahan berbentuk gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa, dan harta benda, serta keselamatan dan keamanan penerbangan.⁷⁰

Dikarenakan jumlah maskapai penerbangan di Indonesia semakin tinggi jumlahnya, oleh karena itu perusahaan *Ground Handling* sebagai penyedia jasa dituntut untuk lebih meningkatkan mutu dan kualitas pelayanannya kepada penumpang, pesawat dan crewnya. Sebagai bagian dari pelaksanaan kegiatan angkutan udara perusahaan *Ground Handling* menyediakan dua bentuk pelayanan kepada penumpang yaitu *Pre Flight Service* dan *Post Flight Service*. *Pre flight service* adalah kegiatan penanganan terhadap penumpang, bagasi, kargo, pos dan pesawat sebelum keberangkatan (di bandara asal), sedangkan *post flight* adalah kegiatan penanganan terhadap penumpang, bagasi, kargo, *mail* dan pesawat setelah penerbangan (di bandara tujuan).

70 H.K. Martono, *Op.Cit.*, hal 74.

J. Pertanyaan/Tugas

1. Jelaskan pengertian pengangkutan
2. Jelaskan syarat sah perjanjian pengangkutan
3. Jelaskan kedudukan hukum penumpang angkutan udara
4. Jelaskan dasar hukum angkutan udara
5. Uraikan tentang syarat mendirikan maskapai penerbangan
6. Jelaskan tentang subjek dan objek pengangkutan udara
7. Jelaskan tentang otoritas dan tanggungjawab pengelola bandara

BAB IV

Pengawasan Pemerintah Terhadap Maskapai Penerbangan di Indonesia (Bentuk Perlindungan Hukum Preventif)

TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Mahasiswa mampu mengidentifikasi Permasalahan-Permasalahan Angkutan Udara /maskapai penerbangan di Indonesia
1. Mahasiswa mampu menjelaskan Peran Pemerintah dalam melindungi konsumen maskapai penerbangan
2. Mahasiswa mampu menjelaskan Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Angkutan Udara

PETUNJUK PEMBELAJARAN

1. Sebelum mempelajari isi Bab ini, baca terlebih dahulu tujuan pembelajaran.
2. Pelajari isi Bab ini dengan cermat.
3. Diskusikan dengan teman-teman saudara permasalahan yang belum dimengerti dan apabila masih menemui kesulitan dan keraguan diskusikan dengan dosen pengajar.
4. Evaluasi kemampuan saudara dengan mengerjakan soal-soal latihan dan tugas yang telah disediakan.

A. Permasalahan Terhadap Angkutan Udara Di Indonesia

Di Indonesia terdapat beberapa permasalahan yang terkait erat dengan kegiatan penerbangan khususnya penerbangan sipil. Beberapa permasalahan tersebut antara lain : ⁷¹

a. Rendahnya pengawasan terhadap maskapai penerbangan di Indonesia

Pemerintah ketika itu sepakat dengan visi pengusaha dan memberi Air Operation Certificate serta Aircraft Obligation Certificate. Pengusaha yang baru memiliki satu-dua pesawat pun diberi izin. Belakangan terbukti, pemberian izin ini menimbulkan dilema yang sangat serius. Terjadi kongesti di bandar udara dan kepadatan di rute-rute tertentu,

71 <http://lukumaki-nata.blogspot.co.id/2009/04/keamanan-dan-keselamatan-penerbangan.html> diakses 07/05/2018 jam 19.29

juga kemungkinan pengurangan toleransi atas keamanan pesawat.

Perusahaan-perusahaan penerbangan baru ternyata terjebak dalam pertarungan harga karena mereka mempunyai visi yang sama, yaitu membangkitkan potensi pasar yang terpendam. Mereka sama-sama menerapkan tarif murah, low fares, padahal bisnis transportasi udara merupakan bisnis yang bermodal besar serta berisiko tinggi.

Walaupun Departemen Perhubungan sudah mengeluarkan aturan pembatasan usia pesawat udara yang boleh dioperasikan maskapai nasional, yakni maksimum 35 tahun atau maksimum 70.000 kali mendarat. Namun hal tersebut tampaknya belum cukup mengingat daerah beriklim tropis dan kepulauan, faktor korosi dan kelelahan fisik pesawat lebih besar kemungkinannya terjadi sehingga meningkatkan risiko kecelakaan.

Pengawasan pemerintah terhadap setiap pembelian pesawat yang dilakukan maskapai penerbangan dirasa kurang mengingat dari mana pesawat tersebut, kondisi, dan kelayakan pesawat kurang diperhatikan.

b. Kondisi pesawat yang sudah tua dan kurang layak

Hampir semua maskapai penerbangan yang menyandang label LCC bercirikan tarif yang murah dan umumnya memakai pesawat terbang bekas yang sudah berumur.

Beberapa data tentang umur rata-rata armada pesawat terbang yang digunakan oleh beberapa maskapai penerbangan di Indonesia tercatat sebagai berikut (per Januari 2007, sumber : Aero Transport Data Bank) Garuda Indonesia (11,3 tahun), Citilink (16,6 tahun), Lion Air (17,7 tahun), Adam Air (19,4 tahun), AirAsia/Indonesia AirAsia (19,5 tahun), Garuda Air (22,3 tahun, tidak termasuk Airbus A-319), Merpati Nusantara Airlines (22,8 tahun), Sriwijaya Air (24,5 tahun), Mandala Airlines (24,5 tahun).

c. Tingginya angka kecelakaan penerbangan di Indonesia

Berikut ini merupakan daftar kecelakaan pesawat terbang yang terjadi di Indonesia sejak tahun 1979 yang dikutip dari www.wikipedia.com. Garuda Indonesia Penerbangan

553 adalah pesawat Fokker F-28 Garuda Indonesia yang sedang dalam penerbangan tanpa penumpang dari Denpasar menuju Surabaya dan menabrak lereng Gunung Bromo di ketinggian 6.200 kaki pada 6 Maret 1979. Keempat awaknya tewas.

Sebuah pesawat Fokker F-28 Garuda Indonesia terlibat musibah pada 11 Juli 1979. Pesawat bernama Mamberamo itu dalam penerbangan dari Bandara Talang Betutu (Lampung) menuju Medan dipiloti Kepten A.E. Lontoh menabrak dinding Gunung Pertekakan, anak Gunung Sibayak dalam pendekatan (approaching) untuk mendarat di Bandara Polonia, Medan. Kesemua 4 awak dan 57 penumpangnya tewas.

4 April 1987 Garuda Indonesia Penerbangan 035, dari Banda Aceh jatuh pada saat mendarat di runway 05 Bandara Polonia, Medan, dalam cuaca buruk. 28 penumpang dan awak tewas. 17 Juni 1996- Garuda Indonesia 865, pesawat terbakar setelah overrun akibat aborting take off oleh penerbangnya di Bandara Fukuoka, Jepang saat akan take off menuju Jakarta, Indonesia. 3 dari 275 penumpang tewas. 26 September 1997- Garuda Indonesia Penerbangan GA 152, jatuh di kawasan pegunungan dekat Medan, Indonesia; musibah pesawat terburuk dalam sejarah Indonesia; semua 222 penumpang dan 12 awak pesawat tewas. 14 Januari 2002- Lion Air Penerbangan JT-386. 3 j

d. Keselamatan penerbangan

Tigapihak yang sangat berpengaruh dalam keselamatan penerbangan yakni, regulator, operator dan penumpang itu sendiri. Namun dalam hal ini faktor keselamatan lebih disebabkan oleh maskapai sebagai operator penerbangan. Konsep low cost barrier (LCC) yang dilakukan dengan menekan biaya operasional ternyata mengabaikan faktor keselamatan. Untuk menekan harga tiket, strategi yang diterapkan LCC pada umumnya adalah dengan hanya memakai satu tipe pesawat, utilisasi sebuah pesawat semaksimal mungkin, turn around time di darat seminimum mungkin. Penggunaan pesawat secara terus menerus tersebut tidak diikuti dengan perawatan (maintenance) pesawat baik dari maskapai sehingga potensi pesawat mengalami kerusakan cukup tinggi.

Maskapai penerbangan swasta kian banyak dan marak dengan praktik perang tarif yang seolah tak terhindarkan. Di satu pihak, bisnis jasa penerbangan yang kian kompetitif ini membuat ketatnya jadwal para pilot yang menyebabkan mereka kurang cukup istirahat.

e. Persaingan yang tidak sehat antar maskapai penerbangan

Operator baru menerapkan tarif murah meskipun belum mencapai status low cost airlines. Jadi ada kesenjangan antara penerimaan dan pengeluaran. Sejumlah operator baru berhasil bertahan karena ada injeksi modal atau lantaran subsidi silang.

Operator lama maupun baru menghadapi problem yang tidak mudah. Mereka memperebutkan pangsa pasar yang terbatas. Mereka memperebutkan rupiah, padahal kebanyakan utang di denominasi dalam dolar AS. Terjadi pertarungan dan persaingan yang tidak sehat antar maskapai yang sebenarnya bisa dihindari jika regulator sejak awal bersikap selektif.

Hal tersebut berakibat terjadinya perang tarif antar maskapai penerbangan dengan pemberlakuan tarif semurah-murahnya dengan menekan biaya operasional dengan cara mengurangi beberapa kenyamanan termasuk keselamatan penerbangan. Karena itu pemerintah perlu meningkatkan fungsi pengawasan terhadap angkutan udara di Indonesia.

Sesuai dengan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tujuan terselenggaranya penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa. Untuk mencapai tujuan tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah menetapkan visi dan misinya sebagai berikut :⁷² Visi: "Terwujudnya Penyelenggaraan Transportasi Udara Yang Andal, Berdaya Saing Dan Memberikan Nilai Tambah. MISI:

- a. Memenuhi standar keamanan, keselamatan penerbangan dan pelayanan; menyediakan sarana, prasarana dan jaringan transportasi udara yang andal, optimal dan terintegrasi;
- b. Mewujudkan iklim usaha dan transportasi udara yang kompetitif dan berkelanjutan (sustainable);
- c. Mewujudkan kelembagaan yang efektif dan efisien.

Peran pemerintah dalam menyikapi pelanggaran hak perlindungan konsumen adalah dengan melakukan pembinaan sesuai dengan Pasal 10 UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu ;

1. Penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.
2. Pembinaan Penerbangan sebagaimana dimaksud meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan,
3. Pengaturan sebagaimana dimaksud meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis yang terdiri atas penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan serta perizinan.
4. Pengendalian sebagaimana dimaksud meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.
5. Pengawasan sebagaimana dimaksud meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum,
6. Pembinaan Penerbangan sebagaimana dimaksud dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk,
7. Pembinaan sebagaimana dimaksud dilakukan secara terkoordinasi dan didukung oleh instansi terkait yang bertanggung jawab di bidang industri pesawat udara, lingkungan hidup, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta keuangan dan perbankan, pemerintah daerah melakukan pembinaan penerbangan sebagaimana dimaksud sesuai dengan kewenangannya.

72 <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/104> diakses 3 July 2017 Jam 12.56 WIB.

Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi dan toleransi. Pemerintah berkomitmen bahwa "Safety is Number One" sesuai dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Penyelenggaraan transportasi udara tidak dapat dilepaskan dari pertumbuhan ekonomi masyarakat pengguna jasa transportasi udara yang dilayani dan juga kecenderungan perkembangan ekonomi global. Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi nasional yang semakin membaik, peran Pemerintah yang semula sebagai penyedia jasa dan pelaku kegiatan ekonomi, akan berubah peran menjadi sebagai regulator. Sebagai regulator, Pemerintah hanya bertugas menerbitkan berbagai aturan, melaksanakan sertifikasi dan pengawasan guna menjamin terselenggaranya transportasi udara yang memenuhi standar keselamatan penerbangan.

Keselamatan dan keamanan menjadi persyaratan utama dalam industri transportasi udara yang harus ditaati dan dilaksanakan sebaik/baiknya oleh setiap maskapai. Namun, persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan dalam sebuah maskapai juga berkaitan sangat erat dengan sistem keselamatan dan keamanan di pihak otorita penerbangan sipil, bandar udara, pengatur lalu lintas udara, ground handling, bengkel perawatan pesawat, badan meteorologi, dan menyangkut pemahaman masyarakat yang dalam hal ini diwakili para pengguna jasa transportasi udara. Sehingga sistem keselamatan dan keamanan industri penerbangan menjadi sangat unik, karena sangat tergantung dengan budaya keselamatan dan keamanan sebuah bangsa secara keseluruhan.

Pemerintah telah mempunyai Program Nasional Keamanan Penerbangan Sipil (National Civil Aviation Security Programme) yang bertujuan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan keberlanjutan penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, para petugas di darat dan masyarakat, dan instalasi di kawasan bandar udara dari tindakan melawan hukum.

Pemerintah memandang perlunya paradigma baru bahwa keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab bersama antara Pemerintah, Perusahaan Penerbangan dan Masyarakat pengguna jasa. Sebagai langkah konkrit ke depan sesuai dengan ketentuan ICAO yang baru, Pemerintah telah memberlakukan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System/ SMS) di bidang penerbangan.⁷³ Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) adalah suatu sistem monitoring yang berupa tim atau organisasi di dalam suatu perusahaan penerbangan yang memiliki tugas dan tanggung jawab yang memonitor kinerja keselamatan dari perawatan dan pengoperasian serta memprediksi suatu bahaya, menganalisa resiko dan melakukan tindakan pengurangan resiko tersebut dengan membahas perihal keselamatan secara berkala yang dipimpin oleh Presiden Direktur Perusahaan Penerbangan sebagai pemegang komitmen safety.

Pemerintah melakukan revisi Peraturan Pemerintah dan Peraturan Keselamatan Penerbangan/CASR untuk memasukkan persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan berupa tanggung jawab keselamatan oleh Presiden Direktur, sistem mengidentifikasi bahaya, menganalisa resiko dan tindak lanjut mengurangi resiko, kewajiban melakukan evaluasi keselamatan secara berkala, indikator keselamatan, internal evaluasi, emergency response plan yang dituangkan dalam safety manual airline.

Perusahaan penerbangan menyiapkan safety manual sesuai dengan persyaratan CASR dan dilaksanakan secara konsisten serta menentukan komitmen keselamatan (safety) kepada Pemerintah dengan menetapkan safety target yang dapat diterima (acceptable safety). Peran pemerintah dalam menyikapi pelanggaran hak konsumen adalah dengan melakukan pembinaan sesuai dengan Pasal 10 UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu:

1. Penerbangan dikuasai negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah
2. Pembinaan penerbangan sebagaimana dimaksud meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan

⁷³ <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/104> diakses 3 July 2017 Jam 12.56 WIB.

3. Pengaturan sebagaimana dimaksud meliputi kebijakan umum dan teknis yang terdiri atas penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan perubahan serta perizinan.
 4. Pengendalian sebagaimana dimaksud meliputi pemberian arah, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian
 5. Pengawasan sebagaimana dimaksud meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum
 6. Pembinaan pembangunan sebagaimana dimaksud dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat
 7. Pembinaan sebagaimana dimaksud dilakukan secara terkoordinasi dan didukung oleh instansi terkait yang bertanggung jawab di bidang industri angkutan udara, lingkungan hidup, ilmu pengetahuan dan teknologi serta keuangan dan perbankan.
- Bentuk tanggung jawab pemerintah terhadap keselamatan penumpang di udara antara lain:
- a. Menjamin bahwa sarana transportasi yang disediakan memenuhi persyaratan keselamatan perubahan secara konsisten dan terus menerus
 - b. Secara konsisten dan terus menerus melakukan pengawasan dengan melakukan pengecekan terhadap pemenuhan peraturan perundang-undangan dan peraturan keselamatan perubahan yang berlaku;
 - c. Penegakan hukum secara konsisten terhadap pelanggaran pemenuhan regulasi secara administratif berupa pencabutan sertifikat
- Sedangkan bentuk pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah antara lain :
- a. Monitoring secara kontinyu terhadap pelaksanaan kegiatan usaha jasa angkutan udara. Berdasarkan hasil monitoring tersebut dilakukan analisa dan evaluasi agar dapat diketahui apakah terdapat penyimpangan

atau pelanggaran terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku. Apabila ditemui adanya penyimpangan atau pelanggaran, akan diberikan peringatan untuk tindakan korektif sampai dengan 3 kali, untuk selanjutnya diambil tindakan administratif sampai dengan memberikan sanksi (pencabutan izin rute, pencabutan izin usaha), sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku;

Terkait dengan operasional pesawat udara, bagi perusahaan yang armadanya tidak memenuhi syarat kelainan terbang maka akan di grounded dan dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

- b. Pemerintah melakukan pengawasan dengan tahapan :
Tahap I

Melaksanakan proses sertifikasi sesuai dengan persyaratan keselamatan perubahan terhadap organisasi operator, organisasi perawatan pesawat udara, organisasi pabrikan, organisasi pendidikan kecakapan, personil penerbangan (pilot, teknis, awak kabin, petugas pemberangkatan/dispatcher) dan produk aeronautika (pesawat udara, mesin, baling-baling), yang dikeluarkan berupa sertifikat.

Tahap II

Melakukan pengawasan untuk memastikan pemegang sertifikat (certificate holder) tetap konsisten sesuai dengan persyaratan keselamatan perubahan sama dengan pada waktu sertifikasi, melalui pelaksanaan antara lain:⁷⁴

- audit secara berkala;
- surveillance;
- ramp check;
- en-route check;
- proficiency check.

PT Angkasa Pura selaku pengelola Bandara juga melakukan upaya perlindungan terhadap konsumen maskapai perubahan salah satunya adalah dengan Aplikasi Safety Reporting System, ini adalah sistem aplikasi laporan

⁷⁴ <http://tribunbudapestribun.com/id/7?id=news&detail/104> diakses 3 July 2017 Jam 12.56 WIB.

pengaduan masyarakat/ pengguna jasa bandara berbasis online, dan dirancang untuk mengelola laporan pengaduan masyarakat/ pengguna jasa bandara untuk meningkatkan layanan keselamatan di bandara PT Angkasa Pura II (Persero).

Pemerintah melalui Dirjen perhubungan udara berusaha melakukan koordinasi dengan para pihak ataupun instansi terkait dengan keselamatan penerbangan dalam rangka memberikan keselamatan kepada konsumen maskapam penerbangan di Indonesia. Koordinasi dengan pemangku regulator dan operator terkait angkutan udara.

Dirjen perhubungan udara kementerian perhubungan akan melakukan debirokratisasi dan deregulasi di bidang perhubungan udara secara bertahap dengan tetap memperhatikan prinsip keselamatan keamanan dan pelayanan serta mengacu pada peraturan internasional dari organisasi penerbangan sipil internasional (International Civil Aviation Organization /ICAO). Hingga saat, masih terdapat 97 regulasi bidang perhubungan udara dengan berbagai nomenklatur, tidak hanya berupa PP, Peraturan Menteri, Peraturan Dirjen dan lain sebagainya. 5 peraturan yang akan direvisi: 1. Peraturan Menteri Perhubungan No PM 155 Tahun 2016 tentang Pembatasan Usia Pesawat udara untuk angkutan udara niaga, dan Kep 289 Tahun 2016 tentang Penerbitan pertimbangan teknis untuk impor barang modal dalam keadaan Tidak baru. 2. Peraturan Menteri Perhubungan No 112 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot time) Bandar Udara. 3. Peraturan Menteri Perhubungan No 008 Tahun 2017 tentang Tatanan Jaringan Komunikasi Penerbangan. 4 PerMen Perhubungan No 038 Tahun 2017 tentang Avian Management Service. 5. PerMen Hub No 58 Tahun 2016 tentang amandemen/perubahan peraturan menteri 2013 tentang keselamatan pengangkutan barang berbahaya.⁷⁵

Selain upaya di atas, suatu program corrective action sebagai langkah meningkatkan keselamatan penerbangan nasional, pemerintah melalui kementerian perhubungan diprakasai Dirjen Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat

⁷⁵ Aviantara, Edisi 3 tahun 2017, hlm 6-7

Udara Kementerian Perhubungan (DKUPPU) melakukan koordinasi dengan perwakilan KNKT, BMKG, LPPNP, Direktur operasi dan Direktur Safety seluruh maskapai nasional dan para direktur di lingkungan Dirjen Perhubungan udara. Hal ini di latar belakang peristiwa terkait kesamatan penerbangan yang harus ditingkatkan.

Walaupun sudah dilakukan usaha secara bersama sedemikian rupa untuk meningkatkan kondisi keselamatan namun semua potensi yang mengancam keselamatan harus bisa ditangani, sehingga semua incident menyangkut keselamatan dan keamanan penerbangan harus menjadi bahan evaluasi, sehingga corrective activenya yang harus dilakukan terus menerus.⁷⁶

Upaya untuk meminimalkan Serious Incident dan accident agar menjadi zero menjadi tanggung jawab bersama, baik pihak regulator maupun operator. Pertemuan corrective action merupakan salah satu logika untuk meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia yang dilakukan secara berkala.

Di dalam amanat Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001, Menteri Perhubungan telah menetapkan Program Pengamanan Penerbangan Sipil yang terdiri dari Program Pengamanan Bandar Udara dan Program Pengamanan Perusahaan Angkutan Udara. Berdasarkan Program Pengamanan Perusahaan Angkutan Udara, dalam pengoperasiannya setiap maskapai diwajibkan membuat Airline Security Program (ASP) dan Airline Manual (AM) yang memuat antara lain:

- a. Prosedur pengoperasian pesawat udara
- b. Personil pesawat udara
- c. Fasilitas peralatan pesawat udara
- d. Airline Contingency Plan (untuk ASP)
- e. Airline Emergency Plan (untuk Airline Manual)

Kementerian Perhubungan siap mengambil alih bandara dengan pelayanan buruk yang dikelola badan usaha milik negara (BUMN). Selain bakal mengambil-alih, Kementerian Perhubungan juga mengancam akan melakukan

⁷⁶ Agus Santoso, Dirjen Perhubungan Udara, Aviantara, Edisi, 3 Tahun 2017 hlm 8-9

pemotongan airport tax dari bandara yang memiliki pelayanan tidak maksimal. Menteri Perhubungan Ignasius Jonan mengatakan rencana untuk mendisiplinkan pengelola bandara tersebut telah ia sampaikan kepada Presiden Joko Widodo (Jokowi). Langkah tersebut sengaja dilakukan untuk mendorong pelayanan yang lebih baik kepada penumpang. Selain memaksa BUMN pengelola bandara untuk memperbaiki layanan, Kementerian Perhubungan juga berencana untuk membangun dan mengembangkan bandara baru di 15 lokasi yang tersebar di seluruh Indonesia. Selain pembangunan bandara baru, Kementerian Perhubungan juga akan memperpanjang landasan pacu (runway) di 27 lokasi dan merehabilitasi terminal penumpang bandara di 13 lokasi. Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara ini banyak dilakukan di wilayah terluar dan perbatasan Indonesia, seperti Kepulauan Anambas (Provinsi Kepulauan Riau) ataupun Pulau Miangas (Provinsi Sulawesi Utara) yang terletak di perbatasan Indonesia-Filipina. "Daerah timur Indonesia, seperti Maluku dan Papua, pun tak luput menjadi sasaran pembangunan," kata Kepala Pusat Komunikasi Kementerian Perhubungan, JA Barata. Kementerian Perhubungan berkomitmen untuk mewujudkan Nawa Cita yang digagas oleh Presiden Joko Widodo, yaitu pemerataan pembangunan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan memperkuat daerah-daerah dalam kerangka negara kesatuan. Pembangunan tersebut tidak hanya terfokus di wilayah Jawa, tetapi juga merata ke pulau lainnya di Nusantara. Hal ini juga sejalan dengan fokus kerja Kementerian Perhubungan, yaitu meningkatkan kapasitas serta kualitas pelayanan transportasi. Untuk itu, Kementerian Perhubungan telah mengalokasikan dana sebesar Rp 5,84 miliar untuk pembangunan, rehabilitasi, dan pemeliharaan prasarana bandar udara pada tahun anggaran 2016.⁷⁷

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) seharusnya memprioritaskan fungsi pengawasan dibandingkan mengeluarkan moratorium untuk penerbitan izin maskapai penerbangan baru. "Yang prioritas dilaksanakan oleh pemerintah saat ini adalah optimalisasi fungsi

pengawasan dan pembinaan terhadap maskapai. Banyak permasalahan terkait pelayanan dan keselamatan. Seperti diketahui, Kemenhub mengeluarkan moratorium untuk penerbitan izin maskapai penerbangan baru. Hal ini konon dilakukan sebagai upaya meningkatkan pelayanan transportasi udara, sehingga diharapkan tidak terjadi lagi keterlambatan akibat jadwal padat. Saat ini, ada 21 maskapai niaga berjadwal di Indonesia yang beberapa diantaranya dalam satu grup. Pemerintah diminta fokus melakukan pengawasan atas pelayanan maskapai yang banyak dikeluhkan para pengguna angkutan udara. "Delay sepertinya sudah menjadi tradisi pada banyak maskapai, sering alasannya karena pesawat yang akan terbang pada jadwal tersebut mengalami keterlambatan datang. Kalau begini caranya bisa dipastikan semakin malam jadwal penerbangan, maka *delay* akan semakin lama karena akumulasi dari *delay* sebelumnya. Persoalan kepadatan bandara saat ini menjadi masalah serius. Banyak bandara kewalahan menampung pertumbuhan penumpang yang makin tinggi. Pertumbuhan penumpang pesawat di Indonesia lebih dari 10 persen setiap tahun. Pada bandar tertentu bahkan jauh lebih besar lagi pertumbuhannya, seperti Bandara I Gusti Ngurah Rai yang pertumbuhan penumpangnya pada tahun 2012 dibandingkan tahun 2011 mencapai 15,5 persen per tahun. Juga Bandara Juanda yang pertumbuhan penumpangnya mencapai 13 persen/tahun. Saat ini, ada 238 bandara di seluruh Indonesia dan belum semuanya mempunyai infrastruktur baik. Beberapa bandara bahkan sudah sangat padat aktivitas penerbangannya, seperti Bandara Soekarno-Hatta di Cengkareng kapasitasnya 22 juta penumpang/tahun, padahal jumlah penumpangnya lebih dari 50 juta orang/tahun. Selain itu, Bandara I Gusti Ngurah Rai sebelum diperluas melayani lebih dari 14 juta penumpang/tahun, sedangkan kapasitasnya hanya 7 juta penumpang/tahun dan Bandara Juanda Surabaya dengan kapasitas 6,5 juta penumpang/tahun harus melayani 16,3 juta penumpang. Aktivitas penerbangan pada beberapa bandara memang sudah *over capacity*, di sisi lain pertumbuhan infrastruktur dan sumber daya manusia kalah cepat dibanding pertumbuhan lalu lintas udaranya. Namun, hal ini apakah bisa diselesaikan hanya dengan moratorium izin maskapai, sementara fungsi

77 <http://www.liputan6.com/tag/menteri-perhubungan-ignasius-jonan> Diakses 10/10/2017 Jam 12.49

pembinaan dan pengawasan tidak optimal dijalankan.⁷⁸

B. Peranan Pemerintah Dalam Melindungi Konsumen Maskapai Penerbangan

Penyelenggaraan transportasi udara merupakan bagian dari pelaksanaan tugas penyediaan transportasi, baik sebagai "servicing function" maupun "promoting function" tidak dapat dilepaskan dari pertumbuhan ekonomi masyarakat pengguna jasa transportasi udara/ yang dilayani, dan juga kecenderungan perkembangan global yang terjadi. Pada tingkat pertumbuhan ekonomi yang relatif rendah dengan tingkat pergerakan manusia/ masyarakat yang juga rendah, penyelenggaraan transportasi khususnya transportasi udara bukan merupakan kegiatan usaha yang mendatangkan untung bagi penyelenggaranya, tetapi tetap harus dilaksanakan untuk menjamin adanya pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Pada kondisi seperti ini peran Pemerintah sangat dibutuhkan untuk menjamin tersedianya fasilitas transportasi yang memadai, oleh karena itu banyak kegiatan usaha jasa transportasi udara yang dilaksanakan oleh Pemerintah melalui BUMN/ Swasta yang ditunjuk. Peran Pemerintah ini secara bertahap akan berkurang sejalan dengan pertumbuhan ekonomi nasional dalam arti bahwa telah tercipta permintaan jasa transportasi udara yang cukup, sehingga kegiatan usaha di bidang ini menguntungkan. Jika kondisi demikian ini tercapai, maka peran Pemerintah akan berubah dari yang semula sebagai penyedia jasa dan pelaku kegiatan ekonomi, menjadi regulator yang bertugas menerbitkan berbagai aturan, mensertifikasi dan pelaksanaan pengawasan guna menjamin terselenggaranya Transportasi Udara yang memenuhi standard keselamatan penerbangan, karena pada masa mendatang dimungkinkan swasta dan masyarakat luas untuk lebih berperan aktif. Namun dalam aspek yang menyangkut keamanan dan keselamatan penerbangan, penyelenggaraannya masih menjadi tanggung jawab pemerintah. Hal ini sesuai dengan Konvensi Chicago Tahun 1944, UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan PP No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan

⁷⁸ Sigit Sosiantomo, <https://ekbis.sindonews.com/read/790398/34/kemenhub-diminta-prioritas-kan-pengawasan-maskapai-1380788213>, diakses 07/05/2018 Jam 19.20

Penerbangan.⁷⁹

Peran pemerintah sebagai pemegang regulasi dan kebijakan sangat penting. Tanggungjawab pemerintah dalam melakukan pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen dimaksudkan untuk memberdayakan konsumen agar mendapat hak-haknya.⁸⁰ Perlindungan terhadap kosumen dapat berupa pengawasan dan pembinaan, yaitu:

1. Pembinaan

Sesuai dengan UUPK Pasal 29 ayat 1 yang menyatakan bahwa :Pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha.

Pembinaan perlindungan konsumen yang diselenggarakan oleh pemerintah adalah sebagai upaya untuk menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilakukannya kewajiban masing-masing sesuai dengan asas keadilan dan keseimbangan kepentingan.⁸¹

Tugas pembinaan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen dilakukan oleh menteri atau menteri teknis terkait. Menteri ini melakukan koordinasi atas penyelenggaraan perlindungan konsumen. Tujuan dari pembinaan tersebut yaitu:⁸²

- a. Menciptakan iklim usaha dan tumbuhnya hubungan yang sehat antara pelaku usaha dengan konsumen.
- b. Berkembangnya lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat.

Beberapa tugas pembinaan yang dilakukan oleh menteri, yang tercantum dalam PP No 58 Tahun 2001 Tentang Pembinaan dan pengawasan Penyelenggaraan Perlindungan Konsumen, yaitu :

1. Menyusun Kebijakan di bidang perlindungan konsumen
2. Memasyarakatkan peraturan perundang-undangan dan informasi yang berkaitan dengan perlindungan konsumen.
3. Meningkatkan peranan BPKN dan BPSK melalui peningkatan kualitas Sumber Daya manusia dan lembaga.

⁷⁹ <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/15> diakses 09/05/2018 Jam 14.34 Wib

⁸⁰ Happy susanto, *Hak-Hak Konsumen Jika dirugikan*, Jakarta, Visi Media, 2008, hlm 63

⁸¹ *Ibid*, hlm 64

⁸² Nurmatias, sekretariat Pengaduan Konsumen, BPSK,

4. Meningkatkan pemahaman dan kesadaran pelaku usaha dan konsumen terhadap hak dan kewajiban masing-masing.
5. Meningkatkan pemberdayaan konsumen melalui pendidikan, pelatihan dan keterampilan
6. Meneliti terhadap barang atau jasa yang beredar, menyangkut perlindungan konsumen.
7. Meningkatkan kesadaran sikap jujur dan tanggung jawab pelaku usaha dalam memproduksi, menawarkan, mengiklankan dan menjual barang dan/atau jasa.
8. Meningkatkan pemberdayaan usaha kecil dan menengah dalam memenuhi Standard mutu barang dan/atau jasa serasat pencantuman label dan klausula baku.
9. Peningkatan fungsi pengawasan pemerintah melalui organisasi pemerintah yang sudah diatur dalam undang-undang perlindungan konsumen.

a. Badan Perlindungan konsumen nasional (BPKN)

Pasal 31 UUPK menyebutkan bahwa dalam rangka mengembangkan upaya perlindungan konsumen dibentuklah Badan Perlindungan Konsumen nasional.

BPKN ini dibentuk sebagai upaya perlindungan konsumen di Indonesia. BPKN dibentuk sebagai upaya untuk mengembangkan perlindungan konsumen yang sudah diatur dalam pasal yang lain, khususnya tentang hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha, pengaturan tentang larangan-larangan pelaku usaha dalam menjalankan bisnisnya, pengaturan tanggungjawab pelaku usaha dan pengaturan penyelesaian sengketa perlindungan konsumen. BPKN sesuai dengan Pasal 32 UUPK berkedudukan di Ibukota Negara bertanggungjawab langsung kepada presiden sehingga tidak bisa diintervensi oleh siapapun. dengan sifat BPKN yang lebih otonom tersebut diharapkan dapat memberikan upaya perlindungan konsumen.⁸³

BPKN mempunyai fungsi memberikan saran dan pertimbangan kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan kepada konsumen. Untuk menjalankan fungsi tersebut BPKN mempunyai Tugas sebagai berikut :

⁸³ Ahmdi miru dan sutarman yodo, 2010, *hukum perlindungan Konsumen*, Rajawali pers Jakarta, hlm 129

1. Memberikan saran dan rekomendasi kepada pemerintah dalam rangka penyusunan kebijaksanaan di bidang perlindungan konsumen.
 2. Melakukan penelitian dan pengkajian terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang perlindungan konsumen.
 3. Melakukan penelitian terhadap barang dan jasa yang menyangkut keselamatan konsumen.
 4. Mendorong berkembangnya lembaga konsumen swadaya masyarakat.
 5. Memperluas informasi melalui media mengenai perlindungan konsumen dan memasyarakatkan sikap keberpihakan kepada konsumen.
 6. Menerima pengaduan tentang perlindungan konsumen dari masyarakat, lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat atau pelaku usaha.
 7. Melakukan survey yang menyangkut kebutuhan konsumen.
- b. Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (LPKSM).
- LPKSM yang dimaksud adalah yang telah didaftarkan dan mendapat pengakuan dari pemerintah, dengan tugas-tugas yang masih diatur oleh pemerintah. Di Indonesia gerakan perlindungan konsumen ditandai dengan berdirinya Yayasan lembaga Perlindungan Konsumen (YLKI) didirikan pada tanggal 11 Mei 1973 dengan tujuan untuk membantu konsumen, agar tidak dirugikan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.⁸⁴

⁸⁴ C Tantri, sulastri, *gerakan Organisasi Konsumen, seri Panduan konsumen*, Yayasan Lembaga konsumen Indonesia, The Asia foundation, Jakarta, hlm 9-10.

C. Pengawasan

Pemerintah didorong agar mengawasi penetapan klausula baku maskapai perubahan guna melindungi semua konsumen moda transportasi udara. Hingga sekarang, pengawasan tersebut dinilai masih lemah sehingga perjanjian sepihak dari operator perubahan itu malah merugikan para pelanggannya. Ketua Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BKPN) Ardiansyah Parman menjelaskan, terdapat beberapa klausula baku buatan maskapai perubahan yang tidak sesuai dengan amanah Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Salah satu di antaranya biasa tercantum pada tiket pesawat, di mana konsumen yang sudah membeli tiket tidak dapat melakukan refund. "Klausula baku masih mencantumkan tiket tidak boleh dikembalikan. Ini tentunya melanggar undang-undang," ujar Ardiansyah ketika menjadi pembicara di Forum Komunikasi Pembatalan Tiket oleh Konsumen dan Ketentuan Pengembalian Tiket. Pada Pasal 18 UU Konsumen menyebutkan, pelaku usaha membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau apabila menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan barang yang dibeli konsumen. Selain itu, pelaku usaha dilarang menyatakan bahwa pelaku usaha menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan/atau jasa yang dibeli oleh konsumen. Dengan adanya pengawasan yang ketat dari pemerintah terhadap penetapan klausula baku maskapai, maka bisa menciptakan kesetaraan antara pelaku usaha dan konsumennya. Di satu sisi, maskapai perubahan tidak dirugikan dan di sisi yang lain, pengguna jasa pun memperoleh haknya dengan adil.⁸⁵

Fungsi pengawasan oleh pemerintah dilakukan departemen perhubungan. Direktorat Angkutan Udara Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 189 tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

85 <http://www.bertaskatu.com/ekonomi/263529-gemertintah-diminta-awasi-klausula-baku-mas-kawal-perubahan.html> diakses 09/05/2018 jam 14.53

D. TUGAS POKOK DIREKTORAT ANGKUTAN UDARA

Direktorat Angkutan Udara mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan udara.

E. FUNGSI DIREKTORAT ANGKUTAN UDARA

Penyiapan perumusan kebijakan di bidang sistem informasi dan pelayanan angkutan udara, angkutan udara niaga berjadwal, angkutan udara niaga tidak berjadwal, angkutan udara niaga, kerja sama angkutan udara, serta bimbingan usaha dan tarif jasa angkutan udara; Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang sistem informasi dan pelayanan angkutan udara, angkutan udara niaga berjadwal, angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga, kerja sama angkutan udara, serta bimbingan usaha dan tarif jasa angkutan udara;

Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang sistem informasi dan pelayanan angkutan udara, angkutan udara niaga berjadwal, angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga, kerja sama angkutan udara, serta bimbingan usaha dan tarif jasa angkutan udara; Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang sistem informasi dan pelayanan angkutan udara, angkutan udara niaga berjadwal, angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga, kerja sama angkutan udara, serta bimbingan usaha dan tarif jasa angkutan udara.

Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang sistem informasi dan pelayanan angkutan udara, angkutan udara niaga berjadwal, angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga, kerjasama angkutan udara, serta bimbingan usaha dan tarif jasa angkutan udara; dan Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat. Direktorat Angkutan Udara, terdiri dari: Subdirektorat Sistem Informasi dan Pelayanan Angkutan Udara mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sistem informasi dan pelayanan angkutan udara.

Subdirektorat Angkutan Udara Niaga Berjadwal mempunyai tugas melaksanakan penyusunan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dan luar negeri. Subdirektorat Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal dan Bukan Niaga mempunyai tugas melaksanakan penyusunan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga.

Subdirektorat Kerjasama Angkutan Udara mempunyai tugas melaksanakan penyusunan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang kerja sama angkutan udara dan fasilitasi (FAL) udara.

Subdirektorat Bimbingan Usaha dan Tarif Jasa Angkutan Udara, mempunyai tugas penyusunan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang bimbingan usaha dan tarif jasa angkutan udara. Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan penyusunan Rencana Strategis Direktorat, urusan keuangan, tata usaha, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat yang meliputi perencanaan, pengelolaan sistem teknologi informatika, dan penyediaan bahan pelaporan, serta administrasi Pemerintahan Negara Bukan Pajak.

F. Pertanyaan/Tugas

1. Jelaskan tentang peran pemerintah dalam memberikan perlindungan terhadap konsumen maskapai penerbangan di Indonesia
2. Jelaskan Tugas dan Fungsi Direktorat angkutan udara

BAB V

TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Mahasiswa mampu menjelaskan Prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan
2. Mahasiswa mampu menjelaskan mengenai Tanggung jawab Hukum menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen

PETUNJUK PEMBELAJARAN

1. Sebelum mempelajari isi Bab ini, baca terlebih dahulu tujuan pembelajaran.
2. Pelajari isi Bab ini dengan cermat.
3. Diskusikan dengan teman-teman saudara permasalahan yang belum dimengerti dan apabila masih menemui kesulitan dan keraguan diskusikan dengan dosen pengajar.
4. Evaluasi kemampuan saudara dengan mengerjakan soal-soal latihan dan tugas yang telah disediakan.

A. PRINSIP TANGGUNG JAWAB DALAM HUKUM PENGANGKUTAN

Prinsip-prinsip tanggung jawab merupakan salah satu unsur penting dari segi perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan. Prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut antara lain :⁸⁶

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (*presumption of liability*) Menurut prinsip ini setiap pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah, maka ia dapat dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi kerugian tersebut Yang dimaksud dengan tidak bersalah adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dapat dihindari. Beban pembuktian (*onus of proof*) diberikan kepada pihak pengangkut, bukan kepada yang dirugikan dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

⁸⁶ Syaiful Wanti, dkk. *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*. (Bandung : Penerbit Alumnus, 2001), hal. 99.

- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdato Menurut prinsip ini, setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Menurut prinsip ini, beban pembuktian diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan kepada pengangkut.
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini menitik beratkan pada penyebab bukan kesalahannya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya. Menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.⁸⁷ Selanjutnya menurut Titik Triwulan pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawabannya.⁸⁸ Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian dikenal dengan pertanggungjawaban atas dasar kesalahan (*liability without based on fault*) dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal (*liability without fault*) yang dikenal dengan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strick liability*).⁸⁹ tanpa kesalahan yang dikenal (*liability without fault*) yang dikenal dengan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strick liability*).

87 Soekidjo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm.

88 Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hlm 48

89 Ibid.

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :⁹⁰

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*intermingled*).
- c. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.

Menurut Pasal 1365 KUHPerdato, yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) kategori perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut :⁹¹

- a. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
- b. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian).
- c. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian

Jika ditinjau dari pengaturan KUHPerdato Indonesia tentang perbuatan melawan hukum lainnya, sebagaimana juga dengan KUHPerdato di negara sistem Eropa Kontinental, maka model tanggung jawab hukum adalah sebagai berikut :⁹²

- a. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian), sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdato.

90 Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, 2010, hlm.511

91 15 Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, hlm. 3.

92 Ibid, hlm 3

- b. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan, khususnya unsur kelalaian, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1366 KUHPperdata.
- c. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) dalam arti yang sangat terbatas sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1367 KUHPperdata.

19 UUPK menegaskan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Ganti rugi dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dalam pasal selanjutnya, pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggat tujuh hari setelah tanggal transaksi. Pemberian ganti rugi juga tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasar pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 yang dapat memerintahkan langsung kepada Menteri Perhubungan untuk mengeluarkan peraturan Menteri Perhubungan. Di dalam Rancangan Undang-Undang Penerbangan yang diusulkan oleh pemerintah sendiri juga tidak terdapat sanksi administratif, yang ada hanya sanksi pidana. Dalam Rancangan Undang-Undang Penerbangan terdapat 102 Pasal yang diusulkan terdapat 52 pasal pidana, sedangkan di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 terdapat 42 Pasal sanksi pidana sedangkan sanksi administratif terdapat 18 Pasal, masing-masing sanksi berupa peringatan dan/atau pencabutan sertifikat yang berlaku terhadap pelanggaran (a) pesawat terbang, helikopter, balon udara berpenumpang, dan kapal udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia yang tidak dilengkapi dengan bendera Negara Kesatuan Republik Indonesia, (b) setiap orang yang mengaburkan identitas tanda pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, sehingga mengaburkan tanda pendaftaran, kebangsaan, dan bendera pada pesawat udara.⁹³

Dalam Pasal 179 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 diatur kewajiban asuransi penerbangan tanggung jawab hukum. Menurut Pasal tersebut pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan eksiden angkutan udara di

⁹³ <http://www.landasanteori.com/2015/10/perindungan-hukum-penumpang-pesawat.html> 12/10/2017
Jam 14.20

dalam pesawat dan/atau naik turun dari pesawat udara, bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut, keterlambatan pada kargo yang dikirim hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut.⁹⁴

Besarnya pertanggung jawaban asuransi untuk penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka, sekurang-kurangnya harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang diberikan oleh badan usaha angkutan udara niaga di luar ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga asuransi yang ditetapkan oleh pemerintah, dan untuk bagasi kabin yang hilang atau rusak sekurang-kurangnya sebesar kerugian nyata, untuk bagasi tercatat dan kargo yang dikirim, sedangkan untuk keterlambatan berdasarkan kerugian penumpang, pengirim barang akibat keterlambatan. Dalam penjelasannya yang dimaksud sekurang-kurangnya dalam ketentuan ini adalah tanggung jawab ganti kerugian yang harus diberikan oleh pengangkut tidak boleh kurang dari yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan, tetapi penumpang dapat menuntut ganti kerugian yang lebih tinggi apabila dapat membuktikan kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan pengangkut.⁹⁵

Dalam Pasal 180 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 diatur besarnya asuransi penerbangan. Menurut Pasal tersebut besarnya kewajiban mengasuransikan adalah kecuali penumpang membuat perjanjian khusus yang menetapkan ganti kerugian yang lebih tinggi, sebesar tanggung jawab hukum dalam hal penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka, sedangkan jumlah ganti kerugian bagasi setinggi-tingginya kerugian nyata. Jumlah ganti kerugian tersebut di luar jumlah ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga yang ditetapkan oleh pemerintah, dalam hal ini Jasa Raharja. Besarnya ganti kerugian tersebut diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri Perhubungan. Menurut Pasal 240 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, badan usaha bandar udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara. Tanggung jawab terhadap kerugian

⁹⁴ Fokus Media, Undang-Undang Penerbangan Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Bandung : Fokus Media, 2009.

⁹⁵ <http://www.landasanteori.com/2015/10/perindungan-hukum-penumpang-pesawat.html> 12/10/2017
Jam 14.20

tersebut meliputi kematian atau luka fisik orang, musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan dan/atau dampak lingkungan di sekitar bandar udara akibat pengoperasian bandar udara wajib dioperasikan. Terhadap orang melanggar kewajiban mengoperasikan tanggung jawab hukumnya dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan sertifikat, dan/atau pencabutan sertifikat.

Pasal 424 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 mengatur sanksi pidana. Menurut pasal tersebut setiap orang yang tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga berupa kematian atau luka fisik orang yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah), sedangkan setiap orang yang tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga (a) musnah, hilang, atau ruska peralatan yang dioperasikan; dan/atau, (b) dampak lingkungan di sekitar bandar udara, yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) huruf b dan huruf c, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Di Indonesia, besaran ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka akibat kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau naik turun pesawat udara, bagasi tercatat yang hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut, kerusakan atau kehilangan sebagian atau seluruh bagian tercatat atau kargo yang hilang, musnah, atau rusak dievaluasi paling sedikit satu kali oleh Menteri Perhubungan.

Penentuan besarnya ganti rugi oleh Menteri Perhubungan tersebut dimaksudkan untuk mempermudah perubahan jumlah ganti rugi tanpa harus mengubah norma Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2001 supaya lebih elastis sesuai dengan kondisi pada saat kecelakaan terjadi. Perubahan ganti kerugian tersebut dilakukan dengan mengevaluasi berdasarkan kriteria pada (a) tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia, (b) kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga, (c) tingkat inflasi kumulatif, (d) pendapatan per kapita, (e) pertiruan usia harapan hidup, mengingat bahwa tingkat hidup, kelangsungan hidup perusahaan, inflasi

dan pendapatan per kapita serta umur rata-rata manusia, selalu mengalami perubahan, maka terhadap besaran nilai ganti kerugian hendaknya selalu di evaluasi sehingga dapat memenuhi keinginan, baik dari pengguna jasa maupun pemberi jasa. Berdasarkan evaluasi tersebut dapat dilakukan perubahan besaran ganti kerugian, setelah mempertimbangkan saran dan masukan dari menteri yang bertanggung jawab urusan keuangan. Ketentuan lebih lanjut mengenai batasan ganti kerugian ditetapkan dengan peraturan Menteri Perhubungan.⁹⁶

Pihak yang berhak menerima ganti kerugian diatur dalam Pasal 173 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 dimana menurut pasal tersebut dalam hal seorang meninggal dunia yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau turun pesawat udara yang berhak menerima ganti kerugian adalah ahli waris penumpang tersebut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal tidak ada ahli waris yang berhak menerima ganti kerugian, badan usaha angkutan udara niaga menyerahkan ganti kerugian kepada negara setelah dikurangi biaya pengurusan jenazah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Selain itu dalam hal gugatan diatur dalam Pasal 176 dan 177 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009. Menurut Pasal 176 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian akibat kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau naik turun pesawat udara, karena hilang atau rusaknya bagasi kabin yang disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakan pengangkut, karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut karena kargo hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut, dan ahli waris penumpang dapat mengajukan gugatan terhadap di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia.

Gugatan dapat diajukan ke pengadilan negeri tempat pembelian tiket, pengiriman barang, domisili kantor pengangkut, kantor cabang dan domisili tergugat dan pengugat di seluruh wilayah Republik Indonesia. Hal tersebut dimaksudkan untuk memberi kemudahan

⁹⁶ H.K. Martono, *Hukum Perbuatan Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Bagian Pertama*, (Bandung : Mandar Maju, 2009), hal. 202.

kepada korban. Hak untuk menggugat kerugian yang meliputi untuk penumpang adalah meninggal dunia, luka-luka tubuh, keterlambatan dan tidak terangkut, dan untuk tercatat dan kargo adalah hilang, musnah, rusak, terlambat dan tidak terangkut sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan yang diderita penumpang atau pengirim kepada pengangkut dinyatakan kadaluarsa dalam jangka waktu 2 tahun terhitung mulai tanggal seharusnya kargo dan bagasi tersebut tiba di tempat tujuan.

Berdasarkan uraian fakta, kronologi, pengaturan dalam hukum nasional yang meliputi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 1964, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992, Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan, asuransi menurut hukum internasional sebagaimana diatur dalam Konvensi Roma 1952 dan peran serta dalam industri perubahan, dapat disimpulkan bahwa asuransi perubahan mempunyai arti yang dapat disimpulkan bahwa asuransi perubahan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 dicantumkan ketentuan-ketentuan asuransi perubahan secara lebih mantap, sehingga dapat disimpulkan betapa pentingnya peran asuransi perubahan, baik dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 1964, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 beserta peraturan pelaksanaannya, Rancangan Undang-Undang Perubahan maupun dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 semuanya mengatur asuransi perubahan, namun demikian bilamana dicermati dengan baik, usul asuransi di dalam Rancangan Undang-Undang Perubahan lebih banyak menyerahkan peraturan pelaksanaannya kepada peraturan pemerintah, sementara itu di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 lebih banyak menyerahkan pengaturan lebih lanjut pada Peraturan Menteri Perhubungan sehingga lebih cepat dapat ditangani.⁹⁷

Setiap perusahaan perubahan harus bertanggungjawab terhadap penumpangnya. Bertanggungjawab karena terjadinya kerugian terhadap konsumen baik dalam hal penumpang, maupun terhadap bagasi. W.J.S Poerwadarminta memberikan arti keselamatan perubahan, perubahan adalah perhal (menjaga) selamat.⁹⁸ Apabila terjadi peristiwa atau kejadian yang menyebabkan kerugian bagi penumpang maka akan timbul tanggung jawab hukum dari pihak

⁹⁷ <http://www.lainsanaseori.com/2015/10/berlindungi-hukum-penumpang-desaawal.html>, 12/10/2017 jam 14.23

⁹⁸ W.J.S Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka Jakarta, 1986, hlm 363

pengangkut untuk mengganti kerugian yang dialami penumpang. Wujud tanggung jawab yang tersebut adalah berupa pemberian ganti rugi (kompensasi).⁹⁹ Ganti rugi yang harus dibayarkan oleh pihak pengangkut dengan dasar bila terlambat datang atau sampai di tempat tujuan, bukan hanya mengenai barang muatan dan bagasi saja, melainkan juga mengenai penumpang.

B. Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan

Hal yang terpenting adalah penyediaan sarana keselamatan dalam perubahan yang bermanfaat untuk melindungi pemakai jasa angkutan dan juga menghindari terjadinya hal-hal yang berdampak negatif atau hal-hal yang tidak diharapkan oleh perusahaan itu sendiri kemudian menimbulkan kerugian yang besar baginya.¹⁰⁰ Tanggung jawab maskapai perubahan dapat dilihat dalam hal terjadinya keterlambatan perubahan, kecelakaan pesawat udara dan terhadap bagasi. Yang dibingkai oleh Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang perubahan dan Permen Nomor 77 Tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara. Pada Pasal 2 Peraturan Menteri ini dijelaskan pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

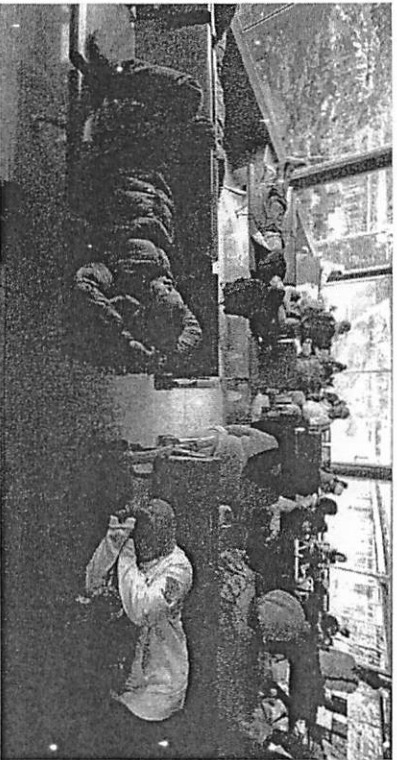
1. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka.
2. Hilang atau rusaknya bagasi kabin.
3. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat.
4. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo.
5. Keterlambatan angkutan udara.
6. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

⁹⁹ Ridwan Khaifandy, 2006, *Pengantar Hukum Dagang*, FH UII Press, Yogyakarta, hal. 167

¹⁰⁰ Enmy Pengaruh Siraajunak, *Hukum Pertanggungjawaban dan Perkembangannya*, Sesi Hukum dan Gang, Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, 1990, hlm 151.

1. Keterlambatan Angkutan Udara (Penerbangan)

Gambar di bawah ini adalah suasana ketika terjadinya delay maskapai penerbangan



Sumber : <https://www.google.com/search?q=foto+terkait+pesawat+delay>
diakses 14/09/2018 Jam 13.46



Sumber : <https://phinemo.com/wp-content/uploads/2016/12/delay.jpg>

Tertundanya penerbangan atau yang sering disebut *Flight Delayed* adalah penundaan penerbangan yang dilakukan pihak maskapai dari jadwal yang telah ditetapkan.¹⁰¹ Menurut Muzali Arif, tertundanya penerbangan adalah keadaan maskapai penerbangan menunda penerbangan dari jadwal yang sudah ditetapkan karena masalah intern maupun ekstern.¹⁰² Selanjutnya adalah mengenai masalah teknis, yaitu adalah masalah yang terjadi karena disebabkan oleh kerusakan pada alat transportasi yang di akibatkan oleh alat atau *human error* dan juga di akibatkan oleh keadaan alam.

Masalah teknis merupakan hal yang sering menjadi faktor utama yang menyebabkan tertundanya penerbangan. Selain menyangkut keamanan hal yang sangat penting dalam penerbangan adalah keselamatan, sehingga faktor keselamatan merupakan hal yang harus diutamakan. Dalam hal terjadinya keterlambatan, penumpang biasanya baru mengetahui keterlambatan tersebut secara mendadak padahal pemberitahuan keterlambatan tersebut tidak boleh dilakukan secara mendadak karena akan sangat merugikan penumpang, maka dalam pasal 37 KM No. 25 tahun 2008 menyatakan bahwa setiap keterlambatan penerbangan perusahaan angkutan niaga berjadwal wajib mengumumkan alasan keterlambatan kepada calon penumpang secara langsung atau melalui media pengumuman selambat-lambatnya 45 (empat puluh lima) menit sebelum jadwal keberangkatan atau sejak pertama kali diketahui adanya keterlambatan.

Tujuan diselenggarakannya penerbangan adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang aman (*safety*), tertib dan teratur (*regulatory*), nyaman (*comfortable*), dan ekonomis (*economy for company*).¹⁰¹

Maskapai penerbangan berkewajiban menyelenggarakan penerbangan dalam rangka mencapai tujuan tersebut. Namun kepentingan tujuan itu terkendala sehingga menyebabkan terganggunya terjadinya keterlambatan penerbangan tersebut. Seperti jasa angkutan bertanggung jawab atas keterlambatan penerbangan.

Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita penumpang dan atau pengirim barang serta pihak ketiga. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian atau undang-undang. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan

101 Nasution, M.N. *Manajemen Transportasi* Ghalia Indonesia: D----- 2009.

pengangkutan. Kewajiban ini mengikat sejak penumpang atau engirim melunasi biaya angkutan.¹⁰²

Keterlambatan penerbangan di atur dalam Pasal 1 angka 30 UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal ini menjelaskan makna dari keterlambatan, keterlambatan sebagai terjadinya perbedaan waktu antar waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan merupakan sdengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan. Keterlambatan penerbangan yang dilakukan pihak penyedia jasa penerbangan merupakan suatu pelanggaran, karena tidak terlaksananya suatu perjanjian pengangkutan dengan baik sesuai dengan yang sudah disepakati sebelumnya. Pelanggaran atau tidak dilaksanakannya suatu perjanjian pengangkutan dalam hal sebagai berikut :

- a. Adanya penolakan secara tidak sah dari pengangkut
- b. Hanya sebagian dari pengangkutan itu dilaksanakan
- c. Adanya keterlambatan dari pihak pengangkut dengan akibat bahwa sasaran dari pelaksanaan usaha tersebut menjadi terhalang atau tidak dapat dilaksanakan sesuai dengan yang seharusnya.¹⁰³

Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab pengangkutan udara. Peraturan ini menegaskan tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Keterlambatan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf e terdiri dari :

1. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*).
2. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat (*denied boarding passanger*).
3. Pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Selain itu, pada Pasal 2 huruf e tercantum tanggung jawab pengangkut angkutan udara terhadap keterlambatan angkutan udara berupa, hak-hak penumpang yang mengalami keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud maka mendapat ganti kerugian sebagai berikut:

¹⁰² Komar kanta, *Tanggung Jawab Profesional*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994, hlm 3/

¹⁰³ E, Saefullah Wiradipradja, *Tanggung jawab pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989, hlm 111

1. Keterlambatan lebih dari 4 jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang.
2. 2. Diberikan ganti kerugian sebesar 50 persen dari ketentuan, apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat (*re-routing*), dan pengangkut wajib menyediakan tiket lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara.
3. 3. Dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan tiket yang dibeli.

Maskapai Penerbangan apabila terjadi keterlambatan, wajib melakukan pelayanan penanganan keterlambatan, pembatalan penerbangan dan *denied boarding passenger* yang sesuai standar, meliputi : a. Informasi kepada penumpang apabila terjadi keterlambatan, pembatalan penerbangan. b. Pelayanan petugas pada saat terjadinya keterlambatan, pembatalan penerbangan dan *denied boarding passenger*. c. Mekanisme pemberian kompensasi. d. Mekanisme pemberian ganti kerugian. Dengan demikian, jika terdapat perbedaan beberapa menit saja waktu keberangkatan atau kedatangan dengan yang dijadwalkan di tiket pesawat maka kejadian tersebut merupakan kejadian keterlambatan.

Jenis-jenis keterlambatan kemudian diperjelas lagi dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia ("Permenhub 89/2015"). Menurut Pasal 2 Permenhub 89/2015, keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal terdiri dari:

- a. keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b. tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*); dan
- c. pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Adapun beberapa penyebab terjadi tertundanya penerbangan adalah sebagai berikut:

- f) Kerusakan sistem, yakni keadaan penundaan penerbangan yang disebabkan oleh kerusakan sistem *check in*. Kerusakan seperti ini menyebabkan proses *check in* harus dilakukan secara manual sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama.
 - g) Kendala operasional, yakni kerusakan pada pesawat yang menyebabkan harus ditundanya penerbangan. Jika maskapai memiliki pesawat pengganti maka penundaan akan terselesaikan dan tidak mempengaruhi penerbangan lainnya. Penundaan pesawat juga disebabkan karena adanya perubahan pesawat dengan tipe berbeda setelah proses *check in* berlangsung. Perubahan ini mengharuskan perubahan penentuan tempat duduk pada beberapa atau sebagian besar penumpang.
 - h) Kondisi khusus, yakni kondisi yang terjadi pada bandara tujuan dalam status keamanan tingkat tinggi, yang biasanya harus steril karena digunakan untuk penerbangan VIP. Contoh saat Presiden Amerika berkunjung ke Bali, semua penerbangan ke Bali pada slot waktu sebelum kedatangan tamu VIP itu akan ditunda. Kondisi khusus bisa terjadi jika terdapat isu keamanan di bandara asal atau tujuan.
 - i) Kelakuan penumpang, kelakuan yang dapat menyebabkan tertundanya penerbangan oleh penumpang misalnya seperti tidak datang tepat waktu di ruang tunggu, membawa bagasi bagin terlalu besar sehingga harus memindahkannya ke bagasi pesawat, tetap menggunakan pesawat *telephone* saat pesawat *take off*.
 - j) Keadaanalam, dimanakeadaansepertiniidakmemungkinkan pesawat untuk melakukan penerbangan karena cuaca yang buruk. Hal seperti ini tidak dapat di sepelekan karena menyangkut faktor keselamatan penerbangan.
- Dari beberapa penyebab tertundanya penerbangan diatas maka dapat disimpulkan bahwa tertundanya penerbangan merupakan keadaan dimana maskapai penerbangan melakukan penundaan penerbangan dari jadwal yang telah ditetapkan dikarenakan masalah intern maupun ekstern sehingga penerbangan tersebut harus ditunda. Masalah yang menyebabkan tertundanya penerbangan merupakan hal

yang sangat merugikan semua pihak, khususnya penumpang. Akibat tertundanya penerbangan tersebut dipastikan akan membuat ke semua rute terkait khususnya untuk penerbangan koneksi berikutnya.

Dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan (*flight delayed*) Badan Usaha Angkutan Udara wajib memberikan kompensasi dan ganti rugi kepada penumpangnya. Keterlambatan penerbangan dikelompokkan menjadi 6 (enam) kategori keterlambatan, yaitu:¹⁰⁴

1. Kategori 1, keterlambatan 30 menit s/d 60 menit;
2. Kategori 2, keterlambatan 61 menit s/d 120 menit;
3. Kategori 3, keterlambatan 121 menit s/d 180 menit;
4. Kategori 4, keterlambatan 181 menit s/d 240 menit;
5. Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit; dan
6. Kategori 6, pembatalan penerbangan.

Kompensasi yang wajib diberikan Badan Usaha Angkutan Udara akibat keterlambatan penerbangan itu berupa:¹⁰⁵

- a. keterlambatan kategori 1, kompensasi berupa minuman ringan;
- b. keterlambatan kategori 2, kompensasi berupa minuman dan makanan ringan (*snack box*);
- c. keterlambatan kategori 3, kompensasi berupa minuman dan makanan berat (*heavy meal*);
- d. keterlambatan kategori 4, kompensasi berupa minuman, makanan ringan (*snack box*), dan makanan berat (*heavy meal*);
- e. keterlambatan kategori 5, kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp. 300.000 (tiga ratus ribu rupiah);
- f. keterlambatan kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*); dan
- g. keterlambatan pada kategori 2 sampai dengan 5, penumpang dapat dialihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikannya seluruh biaya tiket (*refund ticket*).

Berdasarkan wawancara peneliti dengan pihak maskapai penerbangan lion air di bandara Soekarno Hatta, bahwa ketentuan ganti kerugian akibat *delay* pesawat oleh karena manajemen

¹⁰⁴ Pasal 3 Permenhub 89/2015

¹⁰⁵ Pasal 9 ayat (1) Permenhub 89/2015

maskapai dilaksanakan sesuai ketentuan yang ada. Keterlambatan 3, 4, 5 jam penumpang diberi uang ganti rugi sebanyak 300 ribu rupiah, untuk keterlambatan 30- sampai 60 menit penumpang diberi snack/ makan.¹⁰⁶

Konsumen Lion air pada tanggal 4 Agustus 2017 di bandara bandung, berdasarkan wawancara yang dilakukan konsumen sering mengalami pesawat delay, namun mengenai ganti rugi, untuk mendapatkan snack memang benar, tetapi tidak pernah mendapatkan ganti kerugian sebanyak 300 ribu rupiah tersebut. Kecuali diganti dengan penerbangan hari berikutnya secara gratis. Tetapi tidak mendapat penggantian 300 ribu rupiah. Jauh yang paling penting menurut Konsumen ini adalah, dengan didelainya pesawat, menimbulkan kerugian –kerugian yang lain, seperti, untuk menuju ke jawa timur penumpang ini sudah memesan tiket kereta api. Namun dengan di delaynya penerbangan semua menjadi tertunda malah menjadi rugi pada persoalan lain.¹⁰⁷

Jadi, memang dalam beberapa kondisi sebagaimana tersebut di atas, penumpang berhak dipindahkan ke penerbangan lain (mendapat tiket penerbangan lain), selain mendapatkan makanan dan minuman. Atau ada juga penumpang yang hanya mendapatkan kompensasi berupa makanan minuman, tergantung kondisi.

Ganti rugi untuk keterlambatan kategori 5 yakni kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp. 300.000 (tiga ratus ribu rupiah) wajib diasuransikan kepada perusahaan asuransi sesuai ketentuan yang berlaku. Perusahaan asuransi wajib membuat mekanisme pembayaran ganti rugi dengan persyaratan mudah dan sederhana. Pemberian ganti rugi dapat diberikan dalam bentuk uang tunai atau voucher yang dapat diuangkan atau melalui transfer rekening, selambat-lambatnya 3 x 24 jam sejak keterlambatan dan pembatalan penerbangan terjadi.¹⁰⁸

Berdasarkan wawancara dengan konsumen lion air di Bandara bandung dengan destinasi menuju Surabaya, Sekitar jam 17.00 WIB pesawat diumumkan diundur pas sesudah cek in sedang berada di ruang tunggu, saat itu peneliti langsung mendengar juga bahwa pesawat menuju Surabaya diundur. Semua konsumen mengeluh. Saat diwawancarai bagaimana tanggapan terhadap delaynya pesawat ini, konsumen menjawab bahwa hal ini sangat merugikan konsumen,

106 Wawancara, Ita Juwita, Customer service Maskapai Lion air, Di Jakarta. Pada tanggal 31 Juli 2017, Jam 10.30 WIB

107 Wawancara, Dedi, Konsumen Maskapai Penerbangan Lion Air, di Bandara Husein Sastranegara, Bandung. Pada tanggal 4 Agustus 2017.

108 Pasal 12 Permenhub 89/2015

karena ini juga akan menunda kegiatan dan perjalan selanjutnya. Artinya konsumen ini terpaksa membatalkan rencana yang terschedull berikutnya. Karena ini baru terjadi maka konsumen tidak bisa memastikan bahwa maskapai lion air akan memberi ganti rugi. Berdasarkan pengalaman sebelumnya dimana konsumen ini pernah terlambat di atas 5 jam. Pengakuan konsumen ini membenarkan maskapai memberi penginapan dan free penerbangan berikutnya, namun tidak diberi uang ganti rugi sebanyak Rp 300.000 (tiga ratus ribu rupiah).¹⁰⁹

Meskipun demikian, Badan Usaha Angkutan Udara dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan karena faktor teknis operasional (faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan), faktor cuaca, dan faktor lain-lain yang disebabkan di luar faktor manajemen airlines, teknis operasional dan cuaca, antara lain kerusuhan dan/atau demonstrasi di wilayah bandar udara.¹¹⁰ Artinya Maskapai tidak wajib memberi kompensasi atas semua keterlambatan. Kompensasi wajib dilakukan hanya untuk keterlambatan yang disebabkan faktor manajemen maskapai seperti keterlambatan kru pesawat (pilot, co pilot, awak cabin), catering, keterlambatan penanganan di darat, menunggu penumpang, atau ketidaksiapan pesawat. Sementara yang disebabkan oleh faktor teknis operasional, baik di bandara asal maupun tujuan (penutupan bandara, terjadi antrean lepas landas atau kepadatan lalu lintas penerbangan dan sebagainya). Faktor cuaca (hujan lebat, badai, asap dans sebagainya) serta faktor-faktor landi luar manajemen maskapai, tidak menjadi bagian tanggung jawab maskapai. Berkaitan dengan ini maskapai penerbangan wajib menginformasikan kepada penumpang dengan bukti surat keterangan resmi dari instansi terkait.¹¹¹ Kementerian Perhubungan telah mengevaluasi ketepatan waktu atau On Time Performance (OTP) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri periode Juli-Desember 2015 terhadap 15 maskapai berjadwal dalam negeri. Berdasarkan evaluasi yang dilakukan terhadap 15 maskapai itu, terdapat 356.621 penerbangan pada periode tersebut. Dari hasil evaluasi tercatat persentase penerbangan yang mengalami keterlambatan atau delay sebesar

109 Wawancara, Dedi, Konsumen Maskapai Penerbangan Lion Air, Bandara Bandung, 3 Agustus 2017

110 Pasal 5 ayat (3), (4), dan (5) Permenhub 89/2015

111 Aviantara edisi 3 Tahun 2017 hlm 20-21

20,74 persen atau 73.950 penerbangan. Lalu dari hasil evaluasi kepada 15 maskapai berjadwal dalam negeri tersebut, maskapai mana yang sering mengalami keterlambatan? Ada tiga maskapai dengan persentase keterlambatan tertinggi. Maskapai itu antara lain Trigana Air dengan persentase 45,74 persen atau sebanyak 2.384 penerbangan mengalami delay, dari total 5.212 penerbangan. Kedua, Susi Air dengan persentase 34,96 persen atau sebanyak 7.271 penerbangan delay dari total 20.801 penerbangan. Ketiga, Travel Express dengan persentase 33,28 persen atau sebanyak 1.717 penerbangan delay dari total 5.159 penerbangan.¹¹²

Faktor Penyebab Keterlambatan Waktu Penerbangan, Kepala Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kemenhub J.A Barata menuturkan dari evaluasi itu ditemukan sejumlah faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan. Pertama, faktor teknis operasional, yaitu faktor keterlambatan yang disebabkan faktor kondisi bandara (di luar manajemen maskapai) seperti bandara tidak dapat digunakan, keretakan landasan pacu, keterlambatan pengisian bahan bakar, dan terjadinya antrean pesawat yang akan take off maupun landing di bandara. "Faktor itu menyumbang 32,75 persen atau sebanyak 24.216 penerbangan dari total keterlambatan penerbangan ke-15 maskapai pada periode itu," kata Barata dalam keterangan yang diterbitkan. Faktor teknis operasional juga turut menyebabkan terjadinya keterlambatan penerbangan atau delay. Bahkan faktor tersebut menyumbang 49,63 persen atau sebanyak 36.702 penerbangan. Angka tersebut merupakan terbesar dari faktor lainnya.

Faktor nonteknis operasional antara lain keterlambatan penumpang yang disebabkan karena manajemen maskapai seperti keterlambatan kru pesawat, keterlambatan catering, keterlambatan karena menunggu penumpang yang akan check-in, ketidaksiapan pesawat dan keterlambatan penanganan di darat. Ketika, faktor cuaca dengan persentase 15,84 persen atau sebanyak 11.713 penerbangan. Keempat, faktor lain yaitu faktor keterlambatan penerbangan yang disebabkan di luar manajemen maskapai, teknis operasional, dan cuaca seperti adanya kerusuhan dan demonstrasi di bandara. "Faktor itu menyumbang 2,57 persen atau sebanyak 1.902 penerbangan. Sedangkan faktor yang menyebabkan terjadinya pembatalan penerbangan (cancel) karena faktor teknis operasional dengan

112 <http://bisnis.liputan6.com/read/2426452/3-maskapai-paling-sering-delay-di-indonesia> diakses Tanggal 10/10/2017 Jam 12.55 WIB

persentase 0,5 persen atau sebanyak 370 penerbangan. Kedua, faktor nonteknis operasional 2 persen atau sebanyak 1.481 penerbangan. Ketiga, faktor cuaca 7,74 persen atau sebanyak 5.726 penerbangan. Keempat faktor lain-lain 0,13 persen atau sebanyak 94 penerbangan.¹¹³

Contoh kasus Pesawat Delay

Hampir delapan tahun silam, seorang penumpang maskapai penerbangan Wings Air, anak perusahaan PT Lion Mentari Airlines (Lion Air), David Tobing, berjuang menuntut ganti rugi karena penundaan jadwal yang dialaminya ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam perkara No. 309/PDT.G/2007/PN.Jkt.Pst. David berprofesi advokat dan kerap menangani kasus-kasus perlindungan konsumen, pada 16 Agustus 2007 hendak melakukan perjalanan ke Surabaya untuk menghadiri persidangan menggunakan Wings Air IW 8985 keberangkatan pukul 08.35 WIB. Sejam menunggu, David diberitahu petugas keberangkatan pesawatnya akan terlambat selama 90 menit karena pesawat masih berada di Yogyakarta.

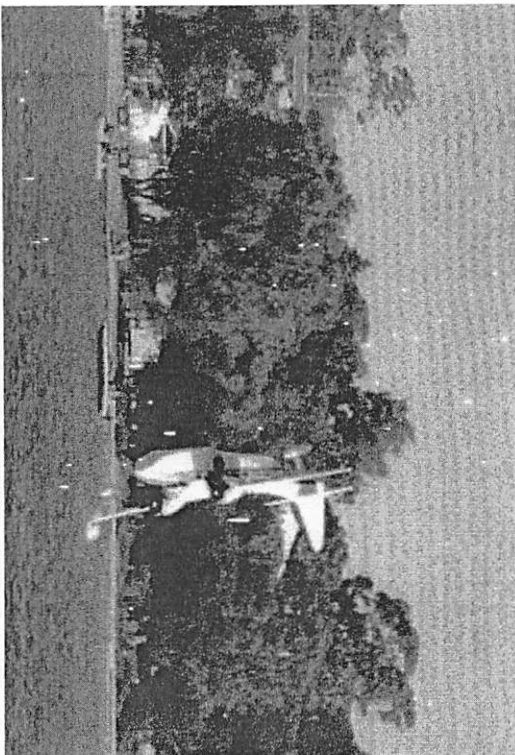
Pegawai Wings Air tidak dapat memastikan jadwal yang tepat. Ia cuma minta maaf dan mengatakan kepada David keterlambatan adalah hal lumrah dan harus diterima semua penumpang. Merasa tidak dilayani dengan baik, David langsung mencari penerbangan lain menuju Surabaya. Dalam persidangan melawan perusahaan penyedia jasa penerbangan berlogokan singa dengan warna merah ini, majelis hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini memenangkan David. "Mengabulkan gugatan penggugat untuk seluruhnya," sebut hakim dalam putusannya.

Hakim menghukum Lion Air membayar ganti rugi sebesar Rp718,500 dan biaya perkara Rp234,000. Hakim menyatakan klausula baku mengenai pengalihan tanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan karena pembatalan dan/atau keterlambatan pengangkutan, batal demi hukum dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.¹¹⁴

113 Kepala Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kemenhub J.A Barata, *Ibid*.

114 <http://bisniswisata.co.id/liima-kasus-maskapai-penerbangan-masuk-pengadilan/> diakses Tanggal 12/08/2017 Jam 20.30

2. Kecelakaan Pesawat Udara



Sumber : [http://bali.trihunnews.com/2017/01/28/foto-detik-detik-tragedi-kecelakaan-pesawat-diakses 14/09/2018](http://bali.trihunnews.com/2017/01/28/foto-detik-detik-tragedi-kecelakaan-pesawat-diakses%2014/09/2018) Jam 13.43



Sumber : [https://www.google.com/search?q=foto+kecelakaan+pesawat+ion&safe=strict&diakses 14/09/2018](https://www.google.com/search?q=foto+kecelakaan+pesawat+ion&safe=strict&diakses%2014/09/2018)

Jumlah kecelakaan pesawat udara meningkat dua kali lipat dalam periode dua tahun terakhir, atau 2014 hingga 2016. Informasi tersebut tercantum dalam data yang dirilis oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada November 2016 lalu. Menurut KNKT, jumlah kecelakaan pesawat udara pada 2014 sebanyak sembilan kejadian. Pada 2015, angkanya naik menjadi 11 kejadian. Hingga akhirnya pada 2016 ini menjadi 15 kejadian, atau naik lebih dari dua kali lipat dibanding 2014 saat era menteri Kabinet Kerja Presiden Jokowi dimulai. Sementara untuk kategori insiden serius, jumlahnya cenderung stabil. KNKT mencatat 23 kejadian insiden serius pada 2014. Jumlahnya sempat turun sebanyak 17 kejadian pada tahun berikutnya. Namun pada 2016, angkanya naik menjadi 26 kejadian. Kecelakaan paling fatal terjadi pada 28 Desember 2014 lalu yang dialami oleh maskapai AirAsia Indonesia. Airbus A320 nomor penerbangan QZ8501 hilang kontak saat menempuh rute Surabaya - Singapura. Pesawat ditemukan jatuh di Selat Karimata. Seluruh 155 penumpang dan tujuh awak pesawat meninggal.¹¹⁵ Jumlah kecelakaan pesawat udara sebenarnya sempat menurun sebelum tahun 2014. KNKT merilis data jumlah kecelakaan dalam rentang 2010 hingga 2016. Pada 2010, jumlah kecelakaan sebanyak delapan kejadian. Angka itu naik drastis menjadi 19 kejadian pada 2011, namun perlahan menurun di tiga tahun berikutnya, yakni masing-masing 13 kejadian pada 2012, sembilan kejadian pada 2013, dan tujuh kejadian pada 2014

Tahun 2010 - 2016

| Tahun | Investigasi | Jenis Kecelakaan | | Korban Jiwa | | Rekomendasi |
|--------------|-------------|------------------|------------------|-------------|------------|-------------|
| | | Accident | Serious Incident | Meninggal | Luka-luka | |
| 2010 | 18 | 8 | 10 | 5 | 46 | 45 |
| 2011 | 32 | 19 | 13 | 71 | 8 | 103 |
| 2012 | 29 | 13 | 16 | 58 | 9 | 62 |
| 2013 | 34 | 9 | 25 | 2 | 8 | 81 |
| 2014 | 30 | 7 | 23 | 169 | 6 | 44 |
| 2015 | 28 | 11 | 17 | 65 | 10 | 57 |
| 2016 | 41 | 15 | 26 | 5 | 57 | 12 |
| Total | 212 | 82 | 130 | 375 | 144 | 404 |

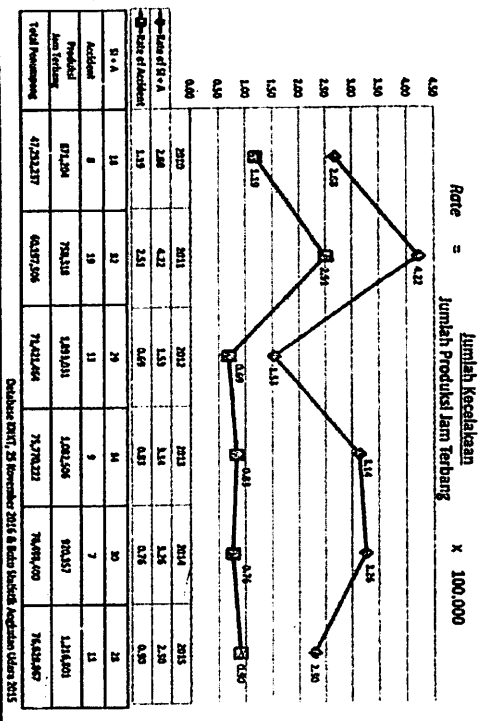
Sumber : KNKT

¹¹⁵ [http://teknokompas.com/read/2016/12/30/17040067/jumlah-kecelakaan-pesawat-di-indonesia-hak-2-kali-lipat-dalam-2-tahun-diakses 09/08/2017](http://teknokompas.com/read/2016/12/30/17040067/jumlah-kecelakaan-pesawat-di-indonesia-hak-2-kali-lipat-dalam-2-tahun-diakses%2009/08/2017) Jam 14.49

Data jumlah kecelakaan pesawat udara di Indonesia 2010-2016 versi KNKT.(KNKT) dari rentang 2010 hingga 2014, kebanyakan kecelakaan atau insiden serius yang diinvestgasi KNKT adalah *runway excursion*, sebanyak 40,09 persen. *Runway excursion* adalah peristiwa pesawat tergelincir ke luar landasan, baik saat mendarat atau akan *take off*. Peristiwa kecelakaan/insiden serius terbanyak kedua oleh KNKT dimasukkan ke dalam kategori lain-lain, seperti disebabkan oleh bahan bakar, tabrakan di darat, turbulensi, undershoot/overshoot, windshear/thunderstorm, dan sebagainya. Sementara kecelakaan/insiden serius terbanyak ketiga adalah kategori *controlled flight into terrain* (CFIT), yakni peristiwa pesawat menabrak dataran (tebing/gunung) saat pesawat masih dalam kontrol, biasanya dikarenakan oleh jarak pandang yang terbatas.

Dari segi rate of accident, yakni jumlah perubahan dibagi dengan jumlah kecelakaan dibagi jumlah produksi jam terbang, angkanya juga naik 0,2 poin, dari 0,76 poin di 2014 menjadi 0,96 poin di 2015. KNKT tidak menyertakan data di tahun 2016 dalam publikasinya.

Tabel: rate of accident.



Sumber : KNKT

Diketahui jumlah kecelakaan pada 2014 sebanyak 7 kejadian, sementara produk si jam terbang adalah 920.357. Sementara pada 2015, jumlah kecelakaan yang terjadi adalah 11 kejadian dengan produksi jam terbang 1.216.801.

Dengan tetap bertambahnya kasus-kasus kecelakaan atau insiden serius sejak 2014, bahkan meningkat lebih dari dua kali lipat, Pendekatan yang diambil oleh pemerintah, dalam hal ini Kementerian Perhubungan kurang tepat. Kementerian Perhubungan di bawah pimpinan Ignasius Jonan kala itu mengambil pendekatan selalu memberi hukuman kepada maskapai yang mengalami insiden atau kecelakaan, seperti penghapusan rute atau larangan operasi. "Punish and reward itu untuk anak kecil, pendekatannya seharusnya mengedepankan prinsip *safety management system* yang lebih memanusiatek manusia," kata Gerry ketika dihubungi KompasTekno, Kamis (29/12/2016). Menurut Gerry, jika menemukan masalah, seharusnya pihak mana pun membuat *safety/occurrence/risk report*, untuk diambil langkah litigasi, baik preventif maupun reaktif. "Di zaman (Menhub) sebelumnya yang ada apa? Kalau salah langsung mencari sanksi apa yang bisa diberikan," kata Gerry. "Rewards & Punishment melanggar prinsip Safety Management System, dan *regulation*) kita."¹¹⁶

Contoh kasus kecelakaan yang dibawa ke pengadilan

Kecelakaan Pesawat Akibat Pilot Lalai

Kelalaian pilot Singapore Airlines yang melaju di landasan pacu yang sedang dalam perbaikan membuat perusahaan penerbangan milik negara tetangga itu harus menanggung ganti kerugian yang besar di samping asuransi yang wajib menjadi tanggung jawab atas kecelakaan. Sigt Suctoyono merupakan salah satu penumpang yang selamat dari kecelakaan penerbangan rute Singapura – Los Angeles ini. Meski begitu, cacat akibat kecelakaan harus dipikul Sigt seumur hidup. Kecelakaan terjadi saat pesawat No. SQ-006 ini hendak lepas landas di Bandara Chiang Kai Sek (CKS), Taipei Taiwan, menuju Los Angeles, Amerika. Pada malam 31 Oktober 2000, dalam kondisi hujan, pilot Singapore Airlines menerbangkan pesawat menggunakan landasan pacu yang

¹¹⁶ Gerry Soejitman, Pengamat penerbangan <http://tekno.kompas.com/read/2016/12/29/170400627.htm-lah-kecelakaan-pesawat-wal-di-Indonesia-naik-2-kali.html> dalam 7 tahun ditelusuri onno001111

ditutup. Akibat salah menggunakan landasan pacu tersebut, pesawat terjerembab, terbakar dan terpotong menjadi tiga bagian sehingga menyebabkan 82 orang, termasuk 4 orang awak pesawat meninggal dunia.

Majelis Hakim PN Jakarta Selatan, melalui Putusan No. 908/PDT.G/2007/PN.Jak.Sel menghukum Singapore Airlines membayar ganti kerugian kepada Sigit sebesar Rp1 miliar. Putusan PN dikuatkan oleh Pengadilan Tinggi Jakarta. Dalam putusan banding, Singapore Airlines harus bayar ganti rugi Rp1.5 miliar. Tak puas dengan putusan tersebut, Singapore Airlines mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung, hal ini juga diikuti oleh Sigit. Setelah mempertimbangkan memori kasasi dari kedua belah pihak, dalam putusan No. 1517K/Pdt/2009, majelis hakim agung yang memeriksa dan mengadili persidangan ini menolak seluruh permohonan kasasi.

3. Bagasi

Mengenai jumlah kerugian atas barang bagasi tercatat penumpang seperti yang disebutkan pada Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pada Pasal 168 ayat (1) Jumlah kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo sebagaimana dimaksudkan pasal 144 dan pasal 145 ditetapkan dengan Peraturan Menteri. Peraturan menteri yang disebutkan adalah Peraturan Menteri Perhubungan No: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. ini diatur lebih rinci mengenai ganti rugi atas barang bagasi tercatat penumpang sebagaimana disebutkan pada Pasal 4 yaitu:¹¹⁷

2. Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.
3. Apabila pembuktian penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap (*inkracht*) dinyatakan bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

¹¹⁷ *Ibid.*

Mengenai besarnya jumlah ganti rugi terhadap barang bagasi tercatat penumpang juga disebutkan pada Pasal 2 yaitu, Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut: kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.¹¹⁸

Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan. Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan, belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.

Kehilangan barang ini berkaitan dengan bagasi yang diberikan oleh pihak maskapai penerbangan. Bagasi dapat dibagi menjadi dua, yaitu: Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat yang sama, sedangkan Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan dibawa oleh penumpang itu sendiri. Untuk bagasi tercatat, jika barang-barang Anda hilang atau rusak, Anda dapat melakukan klaim untuk meminta pengembalian barang. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (Permenhub 77/2011) menurut pasal 5 ayat 1 Permenhub 77/2011, jumlah ganti rugi kerusakan terhadap barang bawaan penumpang yang hilang, rusak atau musnah dapat dijabarkan sebagai berikut:

- a. a. Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang
- b. b. Kerusakan bagasi tercatat diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya, bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat. Sedangkan untuk bagasi kabin, karena barang dibawa oleh penumpang sendiri maka tanggung jawab atas segala

¹¹⁸ *Ibid.*

ditutup. Akibat salah menggunakan landasan pacu tersebut, pesawat terjerembab, terbakar dan terpotong menjadi tiga bagian sehingga menyebabkan 82 orang, termasuk 4 orang awak pesawat meninggal dunia.

Majelis Hakim PN Jakarta Selatan, melalui Putusan No. 908/PDTG/2007/PN,Jak.Sel mengukuhkan Singapore Airlines membayar ganti kerugian kepada Sigit sebesar Rp1 miliar. Putusan PN dikuatkan oleh Pengadilan Tinggi Jakarta. Dalam putusan banding, Singapore Airlines harus bayar ganti rugi Rp1.5 miliar. Tak puas dengan putusan tersebut, Singapore Airlines mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung, hal ini juga diikuti oleh Sigit. Setelah mempertimbangkan memori kasasi dari kedua belah pihak, dalam putusan No. 1517K/Pdt/2009, majelis hakim agung yang memeriksa dan mengadakan persidangan ini menolak seluruh permohonan kasasi.

3. Bagasi

Mengenai jumlah kerugian atas barang bagasi tercatat penumpang seperti yang disebutkan pada Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pada Pasal 168 ayat (1) Jumlah kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo sebagaimana dimaksudkan pasal 144 dan pasal 145 ditetapkan dengan Peraturan Menteri. Peraturan menteri yang disebutkan adalah Peraturan Menteri Perhubungan No: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, ini diatur lebih rinci mengenai ganti rugi atas barang bagasi tercatat penumpang sebagaimana disebutkan pada Pasal 4 yaitu:¹¹⁷

2. Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi/kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipkerjakannya.
3. Apabila pembuktian penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap (*inkracht*) dinyatakan bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

¹¹⁷ *Ibid.*

Mengenai besarnya jumlah ganti rugi terhadap barang bagasi tercatat penumpang juga disebutkan pada Pasal 2 yaitu, Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusak bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut: kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.¹¹⁸

Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan. Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan, belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.

Kehilangan barang ini berkaitan dengan bagasi yang diberikan oleh pihak maskapai penerbangan. Bagasi dapat dibagi menjadi dua, yaitu: Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat yang sama, sedangkan Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan dibawa oleh penumpang itu sendiri. Untuk bagasi tercatat, jika barang-barang Anda hilang atau rusak, Anda dapat melakukan klaim untuk meminta pengembalian barang. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara (Permenhub 77/2011) menurut pasal 5 ayat 1 Permenhub 77/2011, jumlah ganti rugi kerusakan terhadap barang bawaan penumpang yang hilang, rusak atau musnah dapat dijabarkan sebagai berikut:

- a. Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang
- b. Kerusakan bagasi tercatat diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya, bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat. Sedangkan untuk bagasi kabin, karena barang dibawa oleh penumpang sendiri maka tanggung jawab atas segala

¹¹⁸ *Ibid.*

kerusakan dan kehilangan menjadi tanggungan penumpang sendiri. Konsumen harus memahami terlebih dahulu ketentuan-ketentuan bagasi yang telah diberitahukan oleh pihak maskapai sebelumnya. Ketentuan bagasi tiap maskapai penerbangan.¹¹⁹

1. GARUDA INDONESIA

- a. Penumpang dewasa dan anak kelas ekonomi mendapat jatah free bagasi 20 kg, penumpang dewasa dan anak kelas bisnis mendapat jatah free bagasi 30 kg, penumpang bayi kelas ekonomi dan bisnis mendapat jatah 10 kg.
- b. Penumpang hanya dapat membawa satu tas tangan berukuran maksimal 56cm x 36cm x 23cm dan beratnya tidak boleh lebih dari 7 kg.

2. LION AIR

- a. Penumpang kelas ekonomi mendapat free bagasi 20 kg untuk lion air, 15 kg untuk maskapai wings air dan kelas bisnis mendapat jatah free bagasi 30 kg.
- b. Penumpang kelas ekonomi diperbolehkan membawa tas dengan ukuran 40cm x 30cm x 20cm dan beratnya tidak lebih dari 7 kg.
- c. Barang-barang yang boleh dibawa tanpa biaya bagasi: tas tangan wanita, buku saku atau dompet, mantel, syal atau selimut, kamera kecil atau teropong kecil, makanan bayi selama penerbangan, keranjang pembawa bayi, payung, tongkat jalan, bahan bacaan (dalam jumlah wajar), kursi roda yang dapat dilipat/tongkat pemapah.

3. SRIWIJAYA AIR

Free bagasi untuk semua jurusan adalah 20 kg.kecuali jurusan Jakarta – Tanjung Pinang – Jakarta, yaitu hanya seberat 15 kg.

4. BATAVIA AIR

- a. Free bagasi untuk semua rute penerbangan adalah 20 kg per penumpang namun ada beberapa rute pengecualian (syarat dan ketentuan berlaku).

¹¹⁹ <https://www.tiket2.com/blog/gps-ayang-harus-dilakukan-saat-barang-bawaan-anda-hilang-saat-penerbangan/> diakses 10/10/2017 Jam 14.34 Wtb

- b. Penumpang dapat membawa maksimal satu tas dengan ukuran 56 cm x 23 cm x 36 cm dan berat maksimal 7 kg.

5. MERPATI AIR

- a. Ketentuan free bagasi:
- b. Pesawat jet kelas bisnis untuk kelas C 30 kg dan untuk kelas I 25 kg, sedangkan untuk kelas ekonomi hanya 20 kg. Pesawat propeller I: free bagasi 15 kg, Pesawat propeller II: free bagasi 10 kg
- c. Tanggung jawab terbatas untuk kehilangan dan kerusakan bagasi hanya ditetapkan Rp. 20.000,00 per kilogram.
- d. Penumpang diperbolehkan membawa satu bagasi kabin dengan ukuran 56 cm x 23 cm x 36 cm dengan berat maksimal 5 kg.
- e. Pelaporan bagasi rusak atau hilang atau musnah harus dilaporkan pada saat pengambilan barang dan pengisian tuntutan atas barang hilang dapat diajukan 14 hari sejak pelaporan.

6. CITILINK

- a. Free bagasi diberikan hingga 20 kg.
- b. Penumpang kelas ekonomi boleh membawa barang bawaan seperti tas dengan ukuran 56 cm x 36 cm x 23 cm dengan berat tidak lebih dari 7 kg.¹²⁰

Secara umum, ada beberapa langkah untuk melakukan klaim barang bawaan Anda yang hilang, yaitu:

1. Buat laporan kehilangan. Konsumen dapat langsung menemui pihak maskapai dan menyatakan kehilangan. Jangan lupa berikan informasi lengkap-lengkapanya mengenai waktu keberangkatan, kelas penumpang Anda dan sebagainya. Bawalah identitas diri dan boarding pass yang masih ada sebagai bukti untuk memperkuat laporan.
2. Rincian barang bawaan. Deskripsikan barang tersebut mulai dari warna, desah, ukuran, fitur dan lain-lain. Deskripsikan secara detil untuk mempermudah pihak maskapai dalam pencarian. Dan sedikit tips, jika akan melakukan penerbangan lagi, konsumendapat memotret dan menyimpan gambar

¹²⁰ *Ibid*.

- koper atau tas Anda agar lebih mudah ditemukan saat hilang.
3. Urus klaim secepatnya. Segera lakukan klaim terhadap koper atau tas agar maskapai dapat mengganti rugi barang-barang penting yang hilang. Klaim setidaknya 21 hari sebelum barang akhirnya dinyatakan hilang. Klaim juga asuransi perjalanan Anda, jika Anda memilikinya. Dan jika asuransi perjalanan Anda memberikan fitur asuransi bagasi, segera lakukan klaim.

Jntuk lebih jelas, beberapa maskapai memasang ketentuan dan prosedur untuk klaim bagasi bagi penumpang, sebagai berikut:

A. GARUDA INDONESIA

Maskapai penerbangan Garuda Indonesia memiliki ketentuan yang telah diatur dengan apik mengenai segala hal yang berkaitan dengan penerbangan yang dilakukannya. Tak lupa pula dengan informasi klaim bagasi bagi para penumpang pesawat ini. Peraturan umumnya, dikutip dari situs Garuda-indonesia.com, bagasi yang diterima dan dapat dibawa sebagai bagasi penumpang hanya mencakup barang yang diperlukan untuk kenyamanan penumpang selama perjalanan. Operator memiliki hak namun tidak berkewajiban memverifikasi isi bagasi milik penumpang di hadapan penumpang, jika bagasi tertunda atau telat sampai, dapat mengajukan klaim dengan cara yang hampir sama pada umumnya. Pastikan Anda menerima bukti laporan PIR dari petugas di bagian Lost and Found, lalu tunggu kabar perkembangan bagasi Anda. Jika bagasi hilang, maka akan diberikan penggantian berupa uang tunai. Jika saat Anda menerima bagasi Anda dalam keadaan rusak, Anda dapat membuat laporan ke bagian Lost and Found untuk mendapat PIR dan petugas Lost and Found akan memperbaiki bagasi jika masih dalam kondisi dapat diperbaiki. Jika bagasi Anda tidak dapat diperbaiki, maka bagasi akan diganti dengan yang baru.

B. AIRASIA

Dikutip dari Airasia.com, sebelum melakukan klaim, ada beberapa dokumen penting yang harus disiapkan, antara lain:

1. Salinan paspor/ID atas nama penumpang
2. Salinan buku bank/laporan keuangan atas nama penumpang

3. Kode SWIFT/BCB/IBN khusus untuk transaksi internasional
4. Huruf otorisasi untuk rekening pihak ketiga bila perlu
5. Salinan paspor/ID atas nama pihak ketiga bila perlu
6. Tambahan: sediakan pula penanda bagasi yang telah diberikan saat check in agar bagasi dapat dilacak melalui Sistem Pelacakan Bagasi atau Baggage Tracing System.

Setelah menyiapkan dokumennya, dapat langsung mengisi formulir PIR dan menunggu informasi dari pihak AirAsia. Barang akan dinyatakan hilang setelah 7 hari (untuk perjalanan Domestik) dan 14 hari (untuk perjalanan Internasional) yang berlaku sejak tanggal PIR. Penumpang nantinya akan dihubungi oleh pihak maskapai untuk memperoleh keterangan lebih lanjut. Untuk bagasi yang tertunda atau terlambat datang, Anda dapat mengajukan klaim atau tuntutan bagasi dalam 21 hari sejak bagasi dikembalikan kepada Anda. Jika bagasi Anda rusak, Anda dapat mengajukan klaim dalam waktu 7 hari setelah penerimaan bagasi. Biaya perbaikan bagasi tidak dicover oleh pihak maskapai.

C. LION AIR

Untuk maskapai penerbangan Lion Air, ada asuransi travel tersendiri yang dapat Anda gunakan, yaitu Lion Air Travel Insurance, yang selain memberikan asuransi keselamatan jiwa juga memberikan asuransi bagasi Anda. Anda dapat melakukan klaim jika bagasi Anda hilang atau rusak dengan mengisi formulir klaim secara online di situs Lionair.co.id. Anda dapat melakukan klaim selambat-lambatnya 30 hari setelah kehilangan/kerusakan. Untuk maskapai lain, seperti Batik Air, Trigana Air dan lainnya, dapat menghubungi layanan bagasi maskapai atau kantor resmi maskapai dengan segera, agar barang kita tidak hilang saat di dalam pesawat. Berdasarkan laporan dari Air Travel Consumer Report yang dikeluarkan oleh Departemen Transportasi Amerika Serikat, ada sekitar 3,71 kasus barang bawaan hilang untuk setiap 1000 penumpang di paruh pertama 2014. Itu berarti, ada peluang 1 % dapat mengalami kehilangan barang bawaan. Meskipun bukan angka yang besar, harus tetap waspada.¹²¹

- koper atau tas Anda agar lebih mudah ditemukan saat hilang.
3. Urus klaim secepatnya. Segera lakukan klaim terhadap koper atau tas agar maskapai dapat mengganti rugi barang-barang penting yang hilang. Klaim setidaknya 21 hari sebelum barang akhirnya dinyatakan hilang. Klaim juga asuransi perjalanan Anda, jika Anda memilikinya. Dan jika asuransi perjalanan Anda memberikan fitur asuransi bagasi, segera lakukan klaim.

Untuk lebih jelas, beberapa maskapai memasing ketentuan dan prosedur untuk klaim bagasi bagi penumpang, sebagai berikut:

A. GARUDA INDONESIA

Maskapai penerbangan Garuda Indonesia memiliki ketentuan yang telah diatur dengan apik mengenai segala hal yang berkaitan dengan penerbangan yang dilakukannya. Tak lupa pula dengan informasi klaim bagasi bagi para penumpang pesawat ini. Peraturan umumnya, dikutip dari situs Garuda-indonesia.com, bagasi yang diterima dan dapat dibawa sebagai bagasi penumpang hanya mencakup barang yang diperlukan untuk kenyamanan penumpang selama perjalanan. Operator memiliki hak namun tidak berkewajiban memverifikasi isi bagasi milik penumpang di hadapan penumpang, jika bagasi tertunda atau telat sampai, dapat mengajukan klaim dengan cara yang hampir sama pada umumnya. Pastikan Anda menerima bukti laporan PIR dari petugas di bagian Lost and Found, lalu tunggu kabar perkembangan bagasi Anda. Jika bagasi hilang, maka akan diberikan penggantian berupa uang tunai. Jika saat Anda menerima bagasi Anda dalam keadaan rusak, Anda dapat membuat laporan ke bagian Lost and Found untuk mendapat PIR dan petugas Lost and Found akan memperbaiki bagasi jika masih dalam kondisi dapat diperbaiki. Jika bagasi Anda tidak dapat diperbaiki, maka bagasi akan diganti dengan yang baru.

B. AIRASIA

- Dikutip dari Airasia.com, sebelum melakukan klaim, ada beberapa dokumen penting yang harus disiapkan, antara lain:
1. Salinan paspor/ID atas nama penumpang
 2. Salinan buku bank/laporan keuangan atas nama penumpang

3. Kode SWIFT/BCB/IBN khusus untuk transaksi internasional
 4. Huruf otorisasi untuk rekening pihak ketiga bila perlu
 5. Salinan paspor/ID atas nama pihak ketiga bila perlu
 6. Tambahkan: sediakan pula penanda bagasi yang telah diberikan saat check in agar bagasi dapat dilacak melalui Sistem Pelacakan Bagasi atau Baggage Tracing System.
- Setelah menyiapkan dokumennya, dapat langsung mengisi formulir PIR dan menunggu informasi dari pihak AirAsia. Barang akan dinyatakan hilang setelah 7 hari (untuk perjalanan yang berlaku sejak tanggal PIR. Penumpang nantinya akan dihubungi oleh pihak maskapai untuk memperoleh keterangan lebih lanjut. Untuk bagasi yang tertunda atau terlambat datang, Anda dapat mengajukan klaim atau tuntutan bagasi dalam 21 hari sejak bagasi dikembalikan kepada Anda. Jika bagasi Anda rusak, Anda dapat mengajukan klaim dalam waktu 7 hari setelah penerimaan bagasi. Biaya perbaikan bagasi tidak dicover oleh pihak maskapai.

C. LION AIR

Untuk maskapai penerbangan Lion Air, ada asuransi travel tersendiri yang dapat Anda gunakan, yaitu Lion Air Travel Insurance, yang selain memberikan asuransi keselamatan jiwa juga memberikan asuransi bagasi Anda. Anda dapat melakukan klaim jika bagasi Anda hilang atau rusak dengan mengisi formulir klaim secara online di situs Lionair.co.id. Anda dapat melakukan klaim selambat-lambatnya 30 hari setelah kehilangan/kerusakan. Untuk maskapai lain, seperti Batik Air, Trigana Air dan lainnya, dapat menghubungi layanan bagasi maskapai atau kantor resmi maskapai dengan segera. agar barang kita tidak hilang saat di dalam pesawat. Berdasarkan laporan dari Air Travel Consumer Report yang dikeluarkan oleh Departemen Transportasi Amerika Serikat, 1.000 penumpang di paruh pertama 2014. Itu berarti, ada peluang 1 % dapat mengalami kehilangan barang bawaan. Meskipun bukan angka yang besar, harus tetap waspada.¹²¹

¹²¹ Ibid.

Contoh Kasus

Barang Hilang di Bagasi Pesawat

Kasus ini merupakan kasus barang bawaan penumpang yang hilang di bagasi pesawat. Awalnya, kasus ini diselesaikan di Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) yang menghukum PT Lion Menter Airlines (Lion Air) untuk membayar ganti rugi atas hilangnya koper seberat 12 kilogram milik salah seorang penumpang, Herlina Sunarti dalam penerbangan rute Jakarta – Semarang pada 4 Agustus 2011. Berdasarkan putusan BPSK No. 12/BPSK/Smg/Put/Arbitrase/X/2011, Lion Air harus membayar ganti rugi sejumlah Rp25 juta.

Lion Air enggan membayar ganti rugi senilai jumlah tersebut. Lion Air mendalilkan kepada UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan jo. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Bila merujuk ketentuan tersebut, Lion Air hanya mengganti kerugian dengan nilai barang per kilogram sebesar Rp100.000, sehingga total yang dibayarkan kepada Herlina sebesar Rp1.200.000,00. Sebelumnya, BPSK hanya mendasarkan kepada UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Majelis Hakim PN Semarang memutuskan untuk menolak permohonan Lion Air. Begitu pula upaya kasasi yang diajukan oleh Lion Air dalam perkara No. 605 K/Pdt.Sus-BPSK/2012 ditolak oleh hakim.

Pada hukum positif di Indonesia, sudah terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur dan memberikan perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan udara niaga berjadwal, peraturan tersebut antara lain Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Ordonasi Pengangkutan Udara 1939, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Kosumen. Dimana semuanya telah dibuat untuk memberikan perlindungan terhadap konsumen atau penumpang. Khususnya peraturan yang membahas kerusakan dan kehilangan bagasi yaitu Perauran Menteri Nomor 77 Tahun 2011. Dalam Undang-undang Penerbangan sudah tertera prosedur penyelesaian sengketa antara pengangkut dan penumpang yaitu dengan cara nonlitigasi (dalam hal ini negosiasi) dan litigasi (mengajukan gugatan ke pengadilan). Perusahaan dalam memberikan pertanggungjawabannya kepada konsumen, memiliki

prinsip terhadap tanggung jawabnya, yaitu tanggung jawab mutlak (*strict liability*) yaitu yang berlaku apabila penumpang mengalami kerugian apabila terjadi kecelakaan yang berakibat kematian atau luka-luka dan tanggung jawab terhadap barang bagasi.¹²²

Hak-hak konsumen dijamin perlindungannya dalam undang-undang tersebut dalam rangka mendapatkan kepastian hukum. Pasal-pasal dalam UU inilah yang dijadikan bagi konsumen secara umum untuk mempertahankan dan melindungi hak-hak konsumen.

Bentuk perlindungan hukum bagi penumpang pengguna jasa transportasi udara, serta upaya hukum bagi penumpang yang dirugikan oleh perusahaan transportasi udara yaitu antara lain UU nomor 15 Tahun 1992, UU No 8 Tahun 1999, PP No 40 tahun 1995. Materi perlindungan hukum yang diatur meliputi:¹²³

1. Tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara yang terdiri dari tanggung jawab terhadap penumpang
2. Tanggung jawab terhadap barang, tanggung jawab terhadap keterlambatan (delay)
3. Tanggung jawab asuransi
4. Menentukan upaya hukum yang dapat ditempuh oleh penumpang yang mengalami kerugian, yaitu upaya hukum melalui jalur pengadilan (litigation) dan upaya hukum di luar pengadilan (non litigation)

Pemerintah memiliki peran dalam mewujudkan perlindungan konsumen dengan mewajibkan seluruh maskapai penerbangan untuk memberikan kompensasi kepada para penumpang memberikan kompensasi kepada para penumpang bila terjadi keterlambatan/delay penerbangan lebih dari 30 menit. Suatu sistem perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan udara adalah suatu sistem yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan prosedur yang mengatur semua aspek yang baik langsung maupun tidak langsung mengenai kepentingan dari konsumen jasa angkutan udara. Dari sistem perlindungan hukum tersebut dapat dilihat unsur-unsur perlindungan konsumen, yaitu :¹²⁴

122 Freddy Luth Putra Purba.dkk, *Perlindungan Konsumen atas Kerusakan dan Kehilangan bagasi Penumpang pesawat udara Oleh Maskapai Penerbangan (Study kasus PT Metro Batavia Cabang Medan)*, *Transparency, Jurnal hukum Ekonomi*, Feb-Maret Vol 1 No 1 February 2013

123 <http://www.hukumonline.com/berita/t154d046d926iac/>

124 <http://www.landasanteori.com/2015/10/perlindungan-hukum-penumpang-pesawat.html> 14/97/2017

1. Keselamatan penerbangan
2. Keamanan penerbangan
3. Kenyamanan penerbangan
4. Pelayanan penerbangan
5. Pertarifan

Ada empat kelompok penggugat yang bisa melakukan gugatan atas pelanggaran yang dilakukan pelaku usaha sebagai berikut:¹²⁵

1. Seorang konsumen yang dirugikan atau ahli waris yang bersangkutan.
2. Sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama.
3. Lembaga Perlindungan Konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat, yaitu berbentuk badan hukum atau yayasan, yang dalam anggaran dasar menyebutkan dengan tegas bahwa tujuan didirikan organisasi tersebut adalah untuk kepentingan perlindungan konsumen dan telah melakukan kegiatan sesuai dengan anggaran dasarnya.
4. Pemerintah dan/atau instansi terkait yang jika barang dan/atau jasa yang di konsumsi atau dimanfaatkan mengakibatkan kerugian materi besar dan/atau korban yang tidak sedikit.

Gugatan yang diajukan sekelompok konsumen, LPKSM, atau perintah dilakukan ke Peradilan Umum.

Ketika sudah terjadi kerugian terhadap konsumen, Maka Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen tersebut menyatakan bahwa Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti kerugian atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen menjelaskan bahwa pelaku usaha dapat digugat ketika tidak mengganti kerugian. Dan memberikan alternatif penyelesaian diluar sistem peradilan dan melalui proses peradilan. Pasal 45-49 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 Perlindungan Konsumen. Setiap konsumen yang merasa dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum. Gugatan terhadap masalah pelanggaran hak konsumen perlu

dilakukan karena posisi konsumen dan pelaku usaha sama di mata hukum.

2. Penyelesaian sengketa melalui luar pengadilan

Penyelesaian sengketa melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK). Pengertian BPSK diatur dalam Undang-undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan menyebutkan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen selanjutnya dalam keputusan ini disebut BPSK adalah badan yang bertugas menangani dan menyelesaikan sengketa antara Pelaku Usaha dan Konsumen. Badan ini sangat penting dibutuhkan di daerah dan kota di seluruh Indonesia. Anggota-anggotanya terdiri dari perwakilan aparat pemerintah, konsumen dan pelaku usaha. Konsumen yang bermasalah terhadap produk yang dikonsumsi akan dapat memperoleh haknya secara lebih mudah dan efisien melalui peranan BPSK.

Tugas dan wewenang Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen meliputi:

- a) melaksanakan penanganan dan penyelesaian sengketa konsumen, dengan cara melalui mediasi atau arbitrase atau konsiliasi; memberikan.
- b) konsultasi perlindungan konsumen.
- c) melakukan pengawasan terhadap pencantuman klausula baku.
- d) melaporkan kepada penyidik umum apabila terjadi pelanggaran ketentuan dalam Undang-undang ini.
- e) menerima pengaduan baik tertulis maupun tidak tertulis, dari konsumen tentang terjadinya pelanggaran terhadap perlindungan konsumen.
- f) melakukan penelitian dan pemeriksaan sengketa perlindungan konsumen.
- g) memanggil pelaku usaha yang diduga telah melakukan pelanggaran terhadap perlindungan konsumen.
- h) memanggil dan menghadirkan saksi, saksi ahli dan/atau setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran terhadap Undang-undang ini.
- i) meminta bantuan penyidik untuk menghadirkan pelaku usaha, saksi, saksi ahli atau setiap orang sebagai

pada huruf g dan huruf h, yang tidak bersedia memenuhi panggilan badan penyelesaian sengketa konsumen.

- j) mendapatkan, meneliti dan/atau menilai surat, dokumen, atau alat bukti lain guna penyelidikan dan/atau pemeriksaan.
- k) memutuskan dan menetapkan ada atau tidak adanya kerugian di pihak konsumen.

C. Pertanyaan dan Tugas

1. Jelaskan tentang Prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan!
2. Jelaskan mengenai Tanggungjawab Hukum menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen!
3. Jelaskan tentang Tanggungjawab maskapai penerbangan terhadap konsumen maskapai yang dirugikan!
4. Jelaskan unsur-unsur perlindungan hukum terhadap konsumen maskapai penerbangan!

BAB VI PENYELESAIAN SENGKETA KONSUMEN MASKAPAI PENERBANGAN DI INDONESIA

TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Mahasiswa mampu menjelaskan penyelesaian sengketa konsumen maskapai penerbangan
2. Mahasiswa mampu menjelaskan pengaturan hukum penyelesaian sengketa konsumen maskapai penerbangan.

PETUNJUK PEMBELAJARAN

1. Sebelum mempelajari isi Bab ini, baca terlebih dahulu tujuan pembelajaran.
2. Pelajari isi Bab ini dengan cermat.
3. Diskusikan dengan teman-teman saudara permasalahan yang belum dimengerti dan apabila masih menemui kesulitan dan keraguan diskusikan dengan dosen pengajar.
4. Evaluasi kemampuan saudara dengan mengerjakan soal-soal latihan dan tugas yang telah disediakan.

A. Penyelesaian Sengketa Konsumen Maskapai Penerbangan

Pasal 45 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen :

1. Setiap konsumen yang dirugikan dapat mengugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.
2. Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa.
3. Penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 tidak menghilangkan tanggungjawab pidana sebagaimana diatur dalam Undang-undang.
4. Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang bersengketa.

Kehadiran lembaga konsumen terutama YLKI, merupakan langkah maju dalam perlindungan konsumen, karena dalam mencapai tujuannya YLKI melaksanakan berbagai kegiatan, yang dilakukan beberapa bidang yaitu:¹²⁶

- a. Bidang penelitian
- b. Bidang pendidikan
- c. Bidang penerbitan, warta konsumen dan perpustakaan
- d. Bidang Pengaduan
- e. Bidang umum dan keuangan.

Seandainya kedua lembaga di atas benar-benar melaksanakan tugasnya secara baik dan berjalan dengan lancar maka akan membuat anak sekolah sebagai bagian dari konsumen terlindungi hak-hak mereka dalam mengkonsumsi pangan yang sesuai dengan kelayakan dan kesehatan, sehingga generasi bangsa akan menjadi generasi yang sehat, karena sehat fisik berarti sehat mental dan psikis, sehingga akan terwujud generasi yang cerdas lahir bathin.

Ketentuan mengenai penyelesaian Penyelesaian Sengketa di luar Pengadilan, diatur pada Pasal 47 yang menyatakan: Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh konsumen. Dalam memilih penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan dapat dilakukan melalui beberapa model penyelesaian sengketa, diantaranya melalui Alternatif Resolusi Masalah (ARM) di Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen, Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat, atau melalui Direktorat Perlindungan Konsumen atau lokasi-lokasi lain baik untuk kedua belah pihak yang telah disetujui.

Penyelesaian sengketa di luar pengadilan, UU Perlindungan Konsumen memfasilitasi para konsumen yang merasa dirugikan dengan mengajukan gugatan ke Pelaku usaha di luar pengadilan, yaitu Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK). Mekanisme gugatan dilakukan secara sukarela dari kedua belah pihak yang bersengketa. Hal ini berlaku untuk gugatan secara perorangan, sedangkan gugatan class action dilakukan melalui pengadilan umum.¹²⁷

¹²⁶ Ahmad nitu sultaman yodo, op Cit, hlm 219

¹²⁷ Ceilina Tri Sivi Kristiani, 2009, *hakam perlindungan konsumen*, Jakarta : sinar Grafika, hlm 126

BPSK adalah institusi non struktural yang memiliki fungsi sebagai "institusi yang menyelesaikan permasalahan konsumen diluar pengadilan secara murah, cepat dan sederhana". Badan ini sangat penting dibutuhkan di daerah dan kota di seluruh Indonesia. Anggota-anggotanya terdiri dari perwakilan aparat pemerintah, konsumen dan pelaku usaha. Konsumen yang bermasalah terhadap produk yang dikonsumsi akan dapat memperoleh haknya secara lebih mudah dan efisien melalui peranan BPSK. Selain itu bisa juga menjadi sebuah akses untuk mendapatkan informasi dan jaminan perlindungan hukum yang sejajar baik untuk konsumen maupun pelaku usaha.¹²⁸

Dasar hukum pembentukan lembaga BPSK adalah UU No 8 Tahun 1999 pasal 49 ayat 1 UUPK jo pasal 2 Kepmenperindag no 350/MPP/KeP/12/2001 mengatur bahwa setiap kota dan kabupaten harus di bentuk BPSK. Diresmikan pada tahun 2001 yaitu dengan adanya keputusan presiden No 90 tahun 2001, no 108 tahun 2004 dan terakhir no 18 tahun 2005 tentang pembentukan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK).

BPSK adalah pengadilan khusus (*small Claim Court*) berkedudukan pada daerah tk II kabupaten dan kota di seluruh Indonesia sebagaimana diatur UU No 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Lembaga ini diharapkan dapat menjawab tuntutan masyarakat agar proses berpekerja berjalan cepat, sederhana dan murah. BPSK adalah institusi non struktural yang memiliki fungsi sebagai institusi yang menyelesaikan permasalahan konsumen di luar pengadilan secara murah, cepat dan secehna, badan ini sangat penting di butuhkan di daerah kota di seluruh Indonesia. Tugas dan wewenang Badan penyelesaian sengketa konsumen diatur dalam Pasal 52 UUPK. Keberadaan BPSK dapat menjadi bagian dari pemerataan keadilan, terutama bagi konsumen yang merasa dirugikan oleh pelaku usaha/produsen, karena sengketa diantara konsumendan pelaku usaha, biasanya nominalnya kecil sehingga tidak mungkin mengajukan sengketanya di pengadilan karena tidak sebanding antara biaya perkara dengan besarnya kerugian yang akan dituntut.¹²⁹ BPSK adalah istitusi di luar pengadilan nonstruktural yang memiliki fungsi sebagai institusi yang menyelesaikan permasalahan konsumen di luar pengadilan. Konsumen yang bermasalah terhadap produk yang

¹²⁸ Harry Fauzi dkk., *Tanggung Jawab Perusahaan Terhadap Kerugian Borong Bagi Tercatat Penunjang Pada Penyerahan Domestik (Studi Pada Pt Garuda Indonesia Airlines Ltd-anl)*, USU Law Journal, Vol 4 No 2 Maret 2016 hlm 142-152

¹²⁹ Susanti Adi Nugroho, 2008, *proses penyelesaian sengketa konsumen ditinjau dari hukum Acara Serta*

dikonsumsinya akan dapat memperoleh haknya secara lebih mudah dan efisien melalui peranan BPSK. Selain itu bisa juga menjadi sebuah akses untuk mendapatkan informasi dan jaminan perlindungan konsumen yang sejajar baik untuk konsumen maupun pelaku usaha.

130

Prosedur untuk menyelesaikan sengketa konsumen di BPSK sangat mudah, konsumen bisa datang langsung ke BPSK yaitu dengan membawa surat permohonan penyelesaian sengketa, mengisi formulir pengaduan dan menyerahkan berkas serta dokumen pendukung. Kemudian BPSK akan mengundang pihak-pihak yang bersengketa untuk melakukan pertemuan pra sidang. BPSK mempunyai kewenangan untuk melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan dan keterangan yang diberikan oleh pihak yang bersengketa, dalam pertemuan ini akan ditentukan langkah berikutnya yaitu melalui proses damai atau lainnya.

Tiga cara penyelesaian sengketa berdasarkan Kepmen Perindag no 350/MPP/12/2001

a. Konsiliasi

Pasal 1 angka 9 dalam kepmen tsb menjelaskan bahwa konsiliasi adalah: Proses penyelesaian sengketa konsumen di luar peradilan dengan perantara BPSK untuk mempertemukan pihak yang bersengketa dan penyelesaiannya diserahkan kepada para pihak.

Penyelesaian cara ini dilakukan sendiri oleh para pihak yang bersengketa dengan didampingi oleh majelis yang bertindak pasif sebagai konsiliator.

b. Mediasi

Penyelesaian sengketa berdasarkan mediasi di atur Ps 1 angka 10 UUPK menjelaskan bahwa merupakan proses penyelesaian sengketa konsumen diluar peradilan dengan peraturan BPSK sebagai Penasehat dan penyelesaiannya diserahkan kepada para pihak. Penyelesaian cara ini dilakukan sendiri oleh para pihak yang bersengketa dengan didampingi oleh majelis yang bersifat pasif.

c. Arbitrase

Berdasarkan Pasal 1 angka 11 arbitrase adalah proses penyelesaian sengketa konsumen di luar peradilan dalam hal ini pihak yang bersengketa menyerahkan sepenuhnya penyelesaian kepada BPSK.

B. Pertanyaan /Tugas

1. Jelaskan tentang macam-macam penyelesaian sengketa konsumen
2. Jelaskan penyelesaian sengketa konsumen di Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK)

BAB VII KONSEP PERLINDUNGAN KONSUMEN MASKAPAI PENERBANGAN YANG IDEAL KE DEPAN

1. Mahasiswa mampu menjelaskan menyusun konsep perlindungan maskapai penerbangan yang ideal ke depan

PETUNJUK PEMBELAJARAN

1. Sebelum mempelajari isi Bab ini, baca terlebih dahulu tujuan pembelajaran.
2. Diskusikan dengan teman-teman saudara permasalahan yang belum dimengerti dan apabila masih menemui kesulitan dan keraguan diskusikan dengan dosen pengajar.

A. Konsep Penyelesaian sengketa konsumen

Maskapai penerbangan adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama. Konsumen jasa penerbangan adalah setiap orang pemakai jasa maskapai penerbangan yang tersedia dalam masyarakat. Perlindungan konsumen sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum diharapkan dapat menjadi benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan konsumen karena kesewenang-wenangan akan mengakibatkan ketidakpastian hukum dan ketidakpastian hukum tidak akan memberikan suatu perlindungan bagi konsumen. Kepastian hukum dalam arti memberikan perlindungan hukum terhadap hak-hak konsumen yang diatur pada pasal 4 undang-undang tersebut.

Dalam kaitannya dengan hak untuk memperoleh informasi, konsumen seharusnya diberikan gambaran yang benar tentang suatu pelayanan dan kondisi rute penerbangan, apakah cuaca penerbangan memungkinkan dan tidak, serta diberikan penjelasan mengenai risiko apabila cuaca tidak mendukung. Pihak maskapai penerbangan harus benar-benar memahami cuaca dan rute penerbangan serta tidak melakukan pelanggaran pada rute penerbangan yang

diberikan. Berdasarkan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. AU.008/1/1/DRJU-DAU-2015 tanggal 2 Januari 2015 menyatakan pembekuan sementara izin rute Indonesia AirAsia itu karena PT. Indonesia AirAsia melakukan pelanggaran persetujuan rute yang diberikan. Pihak maskapai penerbangan seharusnya melaksanakan penerbangan pada hari sesuai dengan jadwal penerbangan dan tidak melakukan penerbangan diluar izin yang diberikan. Maskapai penerbangan wajib memperhatikan hal tersebut karena menyangkut usaha perlindungan konsumen jasa penerbangan.¹³¹

Dalam kaitannya dengan hak untuk memperoleh pendidikan konsumen, konsumen jasa penerbangan harus diberikan pengetahuan maupun keterampilan yang diperlukan agar dapat terhindar dari kerugian akibat penggunaan jasa penerbangan misalnya kecelakaan pesawat. Demo keselamatan penerbangan (*safety demo flight*) menjadi cara terbaik untuk memberikan pengetahuan konsumen agar dapat terhindar dari kemungkinan buruk yang terjadi. Dalam kaitannya dengan hak untuk memperoleh ganti kerugian misalnya dalam hak Aturan-Aturan Terkait Penerbangan Internasional yang menyatakan bahwa pihak maskapai wajib bertanggung jawab secara hukum untuk memberikan pertanggungan kepada penumpang. Konvensi tersebut mengatur bahwa santunan bagi penumpang diberikan dalam dua tahap. Tahap pertama, maskapai wajib membayar ganti rugi hingga 100.000 SDR atau sekitar Rp1,77 Miliar atas penumpang yang meninggal atau yang terluka dalam kecelakaan pesawat. Tahap kedua, maskapai membayar biaya hidup keluarga yang ditinggalkan, sebagai bentuk titkad baik perusahaan.¹³²

Perlindungan konsumen jasa penerbangan di Indonesia dan kita mendapati bahwa pihak maskapai penerbangan di Indonesia kurang maksimal dalam mengupayakan perlindungan bagi konsumen yang menggunakan jasa mereka. Maka perlulah kiranya menjadi acuan bagi maskapai penerbangan untuk mengoptimalkan perlindungan konsumen jasa penerbangan, bukan hanya pihak pemerintah yang mengupayakannya. Konsumen haruslah dipandang sebagai subyek yang dijunjung harkat dan martabatnya guna menciptakan sinergi antara pihak maskapai penerbangan, pemerintah, dan konsumen

¹³¹ <https://deboaraspanunggabean.wordpress.com/2015/01/04/problema-perindungan-konsumen-jasa-penerbangan/>, diakses Tanggal 12/10/2017 jam 12.44

¹³² <https://deboaraspanunggabean.wordpress.com/2015/01/04/problema-perindungan-konsumen-jasa-penerbangan/>

dalam menciptakan usaha penerbangan yang mumpuni di Indonesia.¹³³ Perlindungan hukum terhadap konsumen menyangkut dalam banyak aspek kehidupan terutama dalam aspek kehidupan konsumen yang banyak sekali mengalami kerugian. UUPK menyediakan BPSK untuk menyelesaikan sengketa konsumen. Namun kedudukan BPSK masih belum memiliki kekuatan hukum yang kuat berdasarkan Pasal 45 ayat 2 UUPK menyatakan bahwa penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa artinya dalam penyelesaian sengketa konsumen tidak menutup kemungkinan penyelesaian damai oleh para pihak yang bersengketa. Penyelesaian secara damai adalah penyelesaian yang dilakukan oleh kedua belah pihak yang bersengketa tanpa melalui pengadilan atau BPSK dan tidak bertentangan dengan UUPK.

BPSK bukan merupakan lembaga wajib yang harus ditempuh para pihak dalam menyelesaikan sengketa konsumen karena para pihak boleh memilih sesuai kesepakatan. Sehingga kedudukan BPSK kurang begitu diketahui dan dipahami masyarakat. Lembaga yang populer adalah pengadilan. Berdasarkan UUPK ada lima peran yang dibebankan pada BPSK yaitu sebagai badan penyelesaian sengketa, peran konsultan masyarakat atau public defender dan peran administrative regulator (pengawas dan pemberi sanksi) dan peran obudsman serta peran sebagai adjudicator atau pemutus.¹³⁴

UUPK mengamatakan bahwa di setiap kota/kabupaten seharusnya didirikan BPSK untuk mengakomodasi penyelesaian sengketa konsumen. Namun, ironisnya, BPSK dianggap tidak punya nilai politis dan ekonomis bagi pendapatan asli daerah (PAD). Sehingga pemerintah kota/kabupaten bersama DPRD-nya menilai isu pembentukan BPSK tidak "seksi". Akibatnya, jika terjadi sengketa konsumen dengan maskapai penerbangan, konsumen yang berdomisili di kota/kabupaten yang belum ada BPSK-nya hanya dapat melakukan gugatan/tututan melalui pengadilan umum. Sedangkan konsumen yang berdomisili di kota/kabupaten yang ada BPSK-nya dapat mengajukan gugatan penyelesaian sengketa melalui BPSK secara gratis dan cepat. Sebab, salah satu tugas pokok dan fungsi BPSK ialah melaksanakan penanganan dan penyelesaian sengketa

¹³³ <https://ebooksipanggohean.wordpress.com/2015/01/06/problema-perindungan-konsumen-jasa-penerbangan/> diakses 12/10/2017 jam 12.43 WIB

¹³⁴ www.fidukomonline.com. BPSK: mitra UV perlindungan konsumen segera diwujudkan, 3/03/2011

konsumen dengan cara mediasi atau arbitrase atau rekonsiliasi. Selain itu, peran BPSK dapat memberikan sanksi administratif sebagaimana diatur dalam Pasal 60. Sanksi administratif berupa penetapan ganti rugi paling banyak Rp 200 juta.¹³⁵

Peran-peran tersebut, selain membutuhkan skill yang tinggi dan memiliki kekhususan masing-masing, juga berpotensi menimbulkan ketidakmaksimalan peran. Menjalani peran sebagai lembaga penyelesaian sengketa konsumen yang juga berfungsi sebagai lembaga yang mengawasi perjanjian klausula baku.

Oleh sebab itu sebaiknya fungsi BPSK dibatasi hanya menyelesaikan sengketa tanpa dibebani tugas lainnya. BPSK hanya menjalankan fungsi penyedia jasa sengketa, baik mediator, arbiter maupun rekonsiliasor, ditambah fungsi sebagai penerima pengaduan masyarakat. Saat menerima pengaduan, mereka bisa sekaligus menawarkan diri untuk menyelesaikan sengketa.

Kendala pelaksanaan fungsi pembinaan dan pengawasan yang masih sulit dilaksanakan secara utuh. BPSK dalam mengakkan hukum yang berhubungan dengan penyelesaian sengketa konsumen sulit melakukan pembinaan secara berkelanjutan dikarenakan kurangnya kesadaran pelaku usaha dan masyarakat terhadap UUPK dan BPSK. Sedangkan pengawasan tidak dapat terlaksana dengan baik karena jumlah sumber daya manusia BPSK yang tidak sebanding dengan kebutuhan untuk melakukan pengawasan.

Mayoritas konsumen belum mengetahui dan memahami hak dan kewajiban sebagai konsumen. Konsumen juga tidak memahami proses penyelesaian sengketa jika terjadi sesuatu yang merugikan konsumen. Konsumen hanya memprioritaskan pada cara penggunaan dan kelebihan dari produk/jasa yang ditawarkan pelaku usaha. Apalagi promosi yang dilakukan pelaku usaha sangat beragam dengan keunggulan masing-masing. Sehingga, membuat konsumen bingung dan bisa terjebak dalam menilai maksud dari iklan yang ditawarkan. Masih adanya hubungan asimetris antara pelaku usaha dengan konsumen yang dijadikan anggapan sebagian besar konsumen yang menyatakan bahwa jika telah dirugikan oleh pelaku usaha dan ingin menyelesaikan sengketa hanya akan mendapatkan hasil sia-sia. Karena dianggap kedudukan konsumen secara umum tidak memiliki posisi tawar yang cukup terhadap pelaku usaha. Mayoritas konsumen belum sadar dan memahami penyelesaian sengketa melalui BPSK karena

¹³⁵ <http://www.2jajawagos.com/baca/onlineidetail/11360/PerlindunganKonsumen-Melakapai-dikases>

konsumen cenderung menilai penyelesaian sengketa pada pengadilan saja.

Penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif dan efisien.¹³⁶ Saling koordinasi dan kerjasama pihak pemerintah dalam hal ini seperti kementerian perhubungan, pihak KNKT, Kebandaraan, Maskapai dan Konsumen sendiri, semua pihak harus ada dan menanamkan etika baik dalam mengemban tugas dan menjalankan fungsi masing-masing, semua itu adalah dalam rangka memberikan perlindungan terhadap konsumen maskapai penerbangan.

Masing-masing pihak harus bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab. Prinsip tentang tanggung jawab merupakan perihal yang sangat penting dalam hukum perlindungan konsumen. Dalam kasus pelanggaran hak konsumen, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak terkait.

Sistem perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan udara adalah suatu sistem yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan prosedur yang mengatur semua aspek yang baik langsung maupun tidak langsung mengenai kepentingan dari konsumen jasa angkutan udara. Sistem perlindungan hukum terdiri dari sistem hukum. Sistem hukum perlindungan konsumen terdiri dari struktur yaitu kelembagaan terkait angkutan udara /maskapai penerbangan yakni lembaga yang melahirkan aturan dan kebijakan perlindungan maskapai penerbangan. subsistem kedua adalah substansi, yaitu aturan, norma hukum atau kebijakan dari institusi kemudia yang ketiga adalah budaya hukum dari para pihak terkait dengan maskapai penerbangan ini.

Teori sistem hukum (*Legal System*) Lawrence M Friedman menyebutkan bahwa sistem hukum mengandung tiga unsur, yaitu *structure*, *substance*, dan *legal culture*.¹³⁷ Ketiga unsur itu saling terkait sehingga mewujudkan gambaran yang sebenarnya mengenai bagaimana suatu sistem hukum di suatu negara itu berfungsi.

¹³⁶ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hal. 47.

¹³⁷ Lawrence M Friedman, 1984. *American law*. New York: W.W Norton & Company, hlm 5-7. Periksa juga Lawrence M Friedman, 1975. *The Legal System : A Social Science Perspective*, New York: Russel Sage Foundation, hlm 14-15

Struktur adalah salah satu dasar dan elemen nyata dari sistem hukum. Substansi (peraturan-peraturan) adalah elemen-elemen lainnya. Ketika seorang pengamat berusaha menjelaskan sebuah sistem hukum secara menyilang, kemungkinan ia akan berbicara tentang dua elemen. Struktur sebuah sistem adalah kerangka badannya, ia adalah bentuk permanennya, tubuh institusional dari sistem tersebut, tulang-tulang keras yang kaku yang menjaga agar proses mengalir dalam batas-batasnya. Struktur sebuah sistem yudisial terbayang ketika kita berbicara tentang jumlah hakim, yurisdiksi pengadilan, bagaimana pengadilan yang lebih tinggi berada di atas peradilan yang lebih rendah, dan orang-orang yang terkait dengan beberapa jenis pengadilan. Sementara substansi tersusun dari peraturan-peraturan dan ketentuan mengenai bagaimana institusi itu harus berperilaku.¹³⁸ Nyawa dan realitas pada sistem hukum adalah dunia sosial eksternal. Sistem hukum tidak terisolasi atau terasing, ia bergantung secara mutlak pada input-input dari luar. Kekuatan-kekuatan sosial terus menerus menggerakkan hukum, merusak di sini, memperbaharui di sana, menghidupkan di sini, mematikan di sana, memilih bagian mana dari hukum yang akan beroperasi, bagian mana yang tidak, mengganti, memintas, dan melewati apa yang muncul, perubahan-perubahan apa yang akan terjadi secara terbuka atau diam-diam. Karena tidak ada istilah lain yang lebih tepat kita bisa namakan kekuatan-kekuatan sosial ini sebagai kultur hukum. Kultur hukum adalah elemen sikap atau nilai sosial. Istilah kekuatan-kekuatan sosial merupakan sebuah abstraksi, namun begitu, kekuatan-kekuatan demikian tidak langsung menggerakkan sistem hukum. Orang dalam masyarakat memiliki kebutuhan dan membuat tuntutan, semua ini kadang menjangkau dan kadang tidak menjangkau proses hukum.¹³⁹ Struktur dan substansi merupakan ciri-ciri kukuh yang terbentuk pelan-pelan oleh kekuatan sosial dalam jangka panjang. Perilaku hukum tidak bisa di pahami kecuali dalam konteksnya, termasuk ke dalamnya konteks *cultural*.¹⁴⁰

Budaya hukum sebagai salah satu elemen dari sistem hukum, diartikan sebagai nilai-nilai (*values*) dan sikap (*attitude*) yang ada hubungannya dengan sistem hukum, dan yang akan memberi pengaruh baik positif maupun negatif terhadap tingkah laku yang berkaitan dengan hukum. Nilai dan sikap itu menurut Friedman akan mengikat

¹³⁸ Lawrence M Friedman, *Sistem Hukum : Perspektif Ilmu Sosial*, Diterjemahkan dari buku Lawrence M Friedman, 1975. *The Legal System : A Social Science Perspective*, New York: Russel Sage Foundation, cet V, 2013, hlm 16

¹³⁹ *Ibid*, hlm 18

¹⁴⁰ *Ibid*

sistem secara bersama, dan menentukan tempat sistem hukum itu sendiri dalam budaya masyarakat secara keseluruhan.¹⁴¹ Budaya hukum adalah sikap dan pandangan masyarakat terhadap hukum dan sistem hukum, (*people attitudes toward law and the legal system*). Sikap tersebut dapat berupa kepercayaan, nilai-nilai, pendapat dan penghargaan masyarakat terhadap hukum.¹⁴²

Dalam perspektif budaya hukum, hukum dapat dilihat secara lebih realistis, yakni hukum sebagaimana adanya dalam masyarakat. Pendekatan ini akan membawa pada pemahaman apakah hukum digunakan atau tidak dalam masyarakat. Termasuk di dalamnya kekeliruan penggunaan dan penyalahgunaan hukum. Oleh sebab itu, budaya hukum adalah suasana pikiran sosial dan kekuatan sosial yang menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan. Dalam konteks pemikiran seperti itu dapat dikatakan bahwa budaya hukum dapat berfungsi sebagai jiwa yang akan menghidupkan mekanisme sistem hukum secara keseluruhan. Namun demikian, justru budaya hukum itu yang dapat mematkan seluruh mekanisme.

Budaya hukum para pihak yang terlibat dalam penerbangan baik pemerintah, maskapai maupun penumpang/konsumen harus mampu menghidupkan mekanisme sistem penerbangan. Ketika semua sudah disipilin dan bertanggung jawab dalam menjalankan peran masing-masing maka perlindungan hukum kepada pemegang polis akan terwujud.

Substansi hukum terkait perlindungan konsumen dilahirkan oleh unsur pemerintahan sebagai struktur hukum, baik itu dari kementerian perhubungan. Pemerintah harus meningkatkan fungsi pengawasan kepada masing-masing maskapai penerbangan. Selain itu tidak hanya pemerintah saja, maskapai penerbangan harus meningkatkan kinerja petugas maskapai. Semua ini harus dibenahi dengan substansi aturan.

Dengan adanya bentuk perlindungan yang diterapkan berupa pengawasan oleh pemerintah, masyarakat dan Lembaga Konsumen Swadaya Masyarakat yang dilaksanakan dengan baik akan memberikan perlindungan terhadap hak-hak konsumen. Masing-masing antara Pemerintah, Maskapai Penerbangan dan Masyarakat menciptakan hubungan yang baik dan saling berkoordinasi demi keamanan dan keselamatan penerbangan.

141 Lawrence M Friedman, *The Legal System, Loc cit.*

142 Lawrence m Friedman, *American Law, Loc.cit*

Putusan yang dikeluarkan oleh badan penyelesaian sengketa Konsumen bersifat final dan mengikat, seperti yang disebutkan dalam Pasal 53 ayat 3 UUPK yaitu putusan majelis bersifat final dan mengikat. Yang dimaksud dengan bersifat final dan mengikat adalah bahwa dalam BPSK tidak ada upaya banding dan kasasi.

Salah satu wewenang dari BPSK adalah berwenang menjatuhkan sanksi administratif hal ini dapat kita jumpai dalam Pasal 52 huruf m yang berbunyi menjatuhkan sanksi administratif kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang-Undang ini. Bentuk sanksi administratif yang dapat dijatuhkan BPSK adalah sebagaimana yang disebut kan dalam pasal 60 UUPK yaitu:

- a. Badan penyelesaian Sengketa konsumen berwenang menjatuhkan sanksi administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar pasal 19 ayat 2, ayat 3, pasal 20, Pasal 25 dan pasal 26.
- b. Sanksi administratif berupa penetapan ganti rugi paling banyak Rp.200.000.000 (dua ratus juta rupiah)
- c. Tata cara penetapan sanksi administratif sebagaimana pada ayat 1 diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan.

Dalam rangka perlindungan terhadap penumpang penerbangan, harus disiplin dalam melakukan pendataan manifes penumpang dalam rangka keterbukaan di dunia penerbangan. Di dunia penerbangan, perlindungan dasar (*basic protection*) bagi penumpang pesawat udara minimal harus ada, karena informasi data penumpang pesawat udara menjadi perhatian dan memiliki peran besar dalam banyak hal terutama untuk menjamin pembayaran asuransi penumpang jika terjadi musibah. Pendataan yang dilakukan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan Angkasa Pura dan maskapai tidak boleh berbeda. Untuk itu pendataan data penumpang khususnya terkait dengan pembayaran asuransi kalau terjadi kecelakaan, data harus valid karena terkait dengan yang menerima asuransi. Kerja sama ini bertujuan untuk dapat memberikan kemudahan bagi PT. Jasa Raharja untuk memperoleh data penumpang yang melakukan perjalanan dengan pesawat udara dari bandar udara yang dikelola PT. Angkasa Pura I dan II dalam rangka pelaksanaan UU No.33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang

Berdasarkan data di lapangan ketika penumpang sedang boarding pass KTP penumpang ini bertukar dengan temannya, tetapi disaat memasuki pesawat lion air, tanggal 31 Juli 2017 di Bandara Minangkabau Internasional di Padang, petugas armada lion air memeriksa KTP di saat memasuki pesawat, namun pada saat itu petugas tidak mengetahui bahwa yang ditunjukkan bukan KTP penumpang tersebut, hal ini baru diketahui oleh penumpang ketika sudah duduk di pesawat bahwa KTP yang ditunjukkan ke petugas bukan KTP dia, padahal petugas sudah melihat KTP, namun petugas tidak benar-benar memperhatikan foto penumpang diKTP.¹⁴³

Hal di atas adalah sangat berbahaya, pihak maskapai harus disiplin dalam bertugas dan tidak boleh menganggap ini hal sepele karena dampaknya dapat memicu kejadian luar biasa yang sangat mengancam keamanan dan keselamatan penumpang. Selain itu terkait dengan tempat duduk, awak pesawat harus benar-benar memeriksa tempat duduk penumpang, tidak boleh menukar tempat duduk. Hal ini harus benar-benar diterapkan.

B. Pertanyaan/Tugas

Uraikan dan diskusikan dengan kelompok tentang konsep Konsep Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Maskapai Penerbangan Yang Ideal ke depan

¹⁴³ Wawancara dengan konsumen, Bandara Minangkabau Internasional Airlines, Penumpang Lion, 2 Agustus 2017.

BAB VIII ASURANSI UDARA

TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Mahasiswa mampu menjelaskan tentang asuransi udara
2. Mahasiswa mampu menjelaskan terkait dengan perjanjian asuransi dalam pengangkutan udara
3. Mahasiswa mampu menjelaskan tentang dasar hukum asuransi udara
4. Mahasiswa mampu menjelaskan tentang subjek dan objek hukum dalam asuransi udara
5. Mahasiswa mampu menjelaskan mengenai Macam-macam asuransi udara

PETUNJUK PEMBELAJARAN

1. Sebelum mempelajari isi Bab ini, baca terlebih dahulu tujuan pembelajaran.
2. Pelajari isi Bab ini dengan cermat.
3. Diskusikan dengan teman-teman saudara permasalahan yang belum dimengerti dan apabila masih menemui kesulitan dan keraguan diskusikan dengan dosen pengajar.
4. Evaluasi kemampuan saudara dengan mengerjakan soal-soal latihan dan tugas yang telah disediakan.

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di Asia Tenggara. Melintang di khatulistiwa antara benua Asia dan Australia serta antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Dipandang dari segi geografis, luas wilayah dan penyebaran penduduk Indonesia, peranan dan fungsi angkutan udara di Indonesia mempunyai peranan yang penting dan strategis baik ditinjau dari segi persatuan dan kesatuan nasional, kehidupan sosial budaya, ekonomi, roda administrasi pemerintahan maupun pertahanan dan keamanan. Peranan dan fungsi angkutan udara yang penting ini, terutama dilihat dari segi politik dan ekonomi, telah menyebabkan perkembangan yang sangat pesat dalam dunia penerbangan.

Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta mempertahankan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, pemerataan hubungan antar bangsa, dan memperkuat kedaulatan negara.¹⁴⁴ Perubahan 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, sebagaimana Konsideran Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Perubahan (selanjutnya disingkat UU No.1 Tahun 2009).

Secara sederhana pengangkutan dapat didefinisikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang (muatan) atau orang (penumpang) dari tempat asal ke tempat tujuan. Dengan adanya pengangkutan itu maka dapat diadakan pemindahan barang-barang ke tempat lain dimana barang-barang tersebut akan lebih bermanfaat dan meningkatkan nilai guna barang tersebut. Hal ini sesuai dengan fungsi pengangkutan menurut Purwosutjipto, bahwa fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang lain dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Menurut subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. 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. Sebaliknya pengangkut juga berhak atas ongkos angkutan yang telah ia selenggarakan.

Namun perlu diingat bahwa setiap kegiatan mempunyai resiko, seperti halnya juga pada kegiatan pengangkutan udara. Bagi seorang penumpang, risikonya adalah ia mungkin mengalami keterlambatan, mungkin bagasinya hilang atau rusak, mungkin juga ia mengalami kecelakaan sehingga ia menderita luka-luka atau tewas. Bagi seorang pengirim barang mungkin barangnya terlambat, hilang sebagian

¹⁴⁴ Undang-Ui dan Nomor 1 Tahun 2009 tentang Perubahan

atau seluruhnya, atau rusak, baik sebagian atau seluruhnya. Bagi pengangkut risikonya adalah ia kehilangan pesawatnya, ditambah ia harus bertanggung jawab terhadap kerugian-kerugian yang dialami penumpang atau pengirim barang atau pihak ketiga. Dengan demikian resiko dari penumpang atau pengirim barang, baik sebagian atau seluruhnya, dapat beralih kepada pengangkut dan menjadi tanggung jawab pengangkut. Sehingga masalah tanggung jawab pengangkut adalah hal yang paling penting dalam bidang pengangkutan udara.

Asuransi berasal dari kata *insurance* yang artinya pertanggungan. Asuransi merupakan suatu perjanjian antara tertanggung atau nasabah dengan penanggung atau perusahaan asuransi. Asuransi atau pertanggungan sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian yang mendefinisikan asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerima premi oleh perusahaan asuransi. Asuransi didasarkan atas peristiwa yang tidak pasti dengan mendapatkan penggantian kerugian karena kehilangan, kerusakan, atau tidak mendapat keuntungan yang diharapkan.

Asuransi udara termasuk cabang Asuransi yang masih muda. Perkembangan pertama pesawat udara pada permulaan abad kedua puluh masih merupakan alat pengangkutan yang penuh bahaya serta mengandung resiko yang sangat besar. Baru pada tahun 1912 polis pesawat udara pertama ditandatangani oleh sebuah sindikat "Lloyds Underwriters" di London.

Pasal 1 butir 13 UU No 15 Tahun 1992 yang berbunyi "Angkatan udara adalah setiap kegiatan udara dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, serta pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar ke bandar udara lain atau beberapa bandar udara". Memperhatikan ketentuan perundang-undangan di atas dapat disimpulkan bahwa angkutan udara merupakan bagian dari kegiatan penerbangan.

Tidak disangkal lagi bahwa kegiatan penerbangan serta angkutan udara menghadapi banyak resiko. Adapun yang penting di sini adalah resiko itu menunjukkan suatu ketidakpastian serta bersifat negatif, resiko yang ditimbulkan dari angkutan udara mengemban sifat-sifat yang khusus dibandingkan dengan risiko/bahaya yang terdapat pada bentuk angkutan lain.

Risiko yang dihadapi dalam angkutan udara berbeda halnya dengan resiko yang dihadapi pada angkutan laut maupun darat. Pada angkutan laut maupun darat apabila terjadi kecelakaan atau kerusakan masih dapat ditolong. Namun, pada angkutan udara, apabila terjadi risiko maka dapat menolong hanyalah orang-orang yang ada dalam pesawat udara itu sendiri.

Dalam rangka memahami mengenai asuransi udara, ada baiknya apabila penulis memaparkan beberapa identifikasi masalah agar pembahasan mengenai asuransi udara menjadi lebih terarah, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Apa saja yang menjadi pengecualian didalam asuransi udara ?
2. Bagaimanakah peraturan serta pembayaran ganti rugi dalam asuransi udara ?
3. Bagaimana peran asuransi udara?

B. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan makalah ini adalah jawaban atau refleksi dari rumusan masalah diantaranya yaitu:

1. Untuk mengetahui pengecualian di dalam asuransi udara;
2. Untuk mengetahui peraturan serta pembayaran ganti rugi dalam asuransi udara; dan
3. Untuk mengetahui peranan dari asuransi udara.

A. Pengertian Perjanjian Asuransi Dalam Pengangkutan Udara

Menurut R. Soekardono, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ketempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang), berkeharusan untuk menunaikan pembayaran tertentu untuk pengangkutan tersebut.¹⁴⁵

Asuransi atau pertanggungan yang merupakan terjemahan dari insurance atau verzekering atau asurantie. Defenisi asuransi yang diberikan Undang-undang dapat dilihat dalam pasal 246 KUHD¹⁴⁶ yang berbunyi :

¹⁴⁵ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Cet. 2 Rajawali, Jakarta, 1986, hlm.8

¹⁴⁶ Undang-undang KUHD Pasal 246 Tentang Perianjian Asuransi

“Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima uang premi untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa tak tertentu”

Sedangkan defenisi asuransi yang terdapat dalam pasal 1 Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992¹⁴⁷ tentang Usaha Perasuransian, yaitu :

“Asuransi atau Pertanggungan adalah perjanjian antara 2 (dua) pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan atau tanggung jawab hukum pada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dan suatu peristiwa tidak pasti atau untuk memberikan suatu pembayaran yang di dasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan”

Hal tersebut diatas merupakan defenisi dari Undang-undang tentang Asuransi secara umum, untuk asuransi terhadap asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara adalah terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara mengenai perjanjian asuransi dalam pengangkutan udara yaitu pasal 1 bagian ke 19¹⁴⁸ yang berbunyi : “ Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dengan konsorium perusahaan asuransi untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga”. Di dalam bagian yang ke 22 berbunyi :

“ Konsorium Asuransi Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara adalah kumpulan sejumlah perusahaan asuransi sebagai satu kesatuan yang terdiri dari ketua dan anggota yang dibentuk berdasarkan perjanjian sebagai penanggung asuransi dengan bertindak untuk kepentingan pemegang polis dan atau tertanggung”.

¹⁴⁷ Undang-undang No.2 Tahun 1992 Pasal 1 Tentang Usaha Asuransi

¹⁴⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut

Asuransi penerbangan merupakan salah satu bidang kegiatan yang penting dalam industri angkutan udara, yang telah berkembang sejalan dengan perkembangan yang pesat dalam teknik penerbangan, angkutan udara dan hukum udara.

Perlindungan asuransi terhadap penumpang angkutan udara dipegang oleh perusahaan asuransi yang bergerak dalam bidang asuransi sosial. Asuransi sosial antara lain meliputi jaminan pertanggungjawaban kecelakaan, jaminan pertanggungjawaban hari tua dan pensiun, jaminan pelayanan kesehatan, jaminan pertanggungjawaban kematian dan jaminan pertanggungjawaban pengangguran. Premi asuransi sosial, objeknya dapat dinilai dengan uang. Premi yang terkumpul dan sudah diakumulasikan menjadi milik perusahaan.

Dalam dunia penerbangan pada umumnya terdapat dua macam asuransi : asuransi yang ditutup oleh : (a) pihak penumpang atau pengirim (atau penerima) kargo sendiri, (b) pihak perusahaan penerbangan, khusus di Indonesia ada juga asuransi yang bernama Jasa Raharja, yaitu asuransi wajib dibidang transportasi, baik darat, laut atau udara, jadi di Indonesia, seorang korban dalam kecelakaan angkutan udara akan menerima santunan, *pertama* dari perusahaan angkutan sendiri (sebagai untuk bertanggung jawabnya tetapi kemudian akan diganti lagi oleh asuransi), *kedua* dari Jasa Raharja sesuai dengan Undang-undang. Kalau dia juga membayar premiasuransi atau membeli polis asuransi sendiri, dia akan dapat juga santunan yang *ketiga*.

Tujuan asuransi yang ditutup sendiri oleh penumpang atau pengirim (atau penerima) kargo adalah untuk menutupi kerugian yang melebihi batas (limit) tanggung yang ditentukan oleh konvensi internasional (Warsawa 1929 atau Montreal 1999) atau peraturan perundang-undangan nasional. Sedangkan tujuan asuransi yang ditutup oleh perusahaan penerbangan adalah untuk mem-back up keuangan perusahaan akibat tanggung jawabnya yang harus membayar santunan/ ganti rugi terhadap penumpang, pemilik kargo, dan pihak ketiga dipermukaan bumi, serta kerugian-kerugian lainnya yang diderita perusahaan penerbangan (misalnya kerusakan pada pesawatnya itu sendiri, awak pesawat, dsb).

Asuransi yang dapat ditutup oleh penumpang sendiri, misalnya : 1) asuransi kecelakaan, untuk jangka waktu tertentu dan bersifat umum dapat meliputi berbagai macam kecelakaan; 2) asuransi kecelakaan untuk satu kali penerbangan yang dapat ditutup di setiap

terminal pelabuhan udara; 3) asuransi untuk bagasi, ditutup hanya untuk satu kali penerbangan dan biasanya dapat ditutup di setiap terminal pelabuhan udara. 4) asuransi untuk pengiriman kargo, biasanya ditutup untuk setiap kali pengiriman kargo.¹⁴⁹

B. Sumber Serta Dasar Hukum Asuransi Udara

Asuransi udara melindungi pihak tertanggung pada umumnya terhadap bahaya-bahaya yang disebabkan atau yang berkaitan dengan digunakannya pesawat udara. Pada umumnya asuransi udara dibagi ke dalam tiga golongan, yaitu:

1. Asuransi orang, yaitu penumpang serta awak pesawat (personal insurance),
2. Asuransi kebendaan (property insurance),
3. Asuransi pertanggungjawaban (liability insurance).

Perkembangan polis Asuransi udara sedapat mungkin mengambil contoh dari bentuk-bentuk polis asuransi yang lain. Perjanjian asuransi udara dikuasai oleh ketentuan-ketentuan mengenai asuransi pada umumnya, berarti berlaku ketentuan-ketentuan dalam BAB IX Buku Kesatu KUHD. Perjanjian asuransi merupakan perjanjian kemungkinan (kansovereenkomst) dengan pasal 1774 KUH Perdata sebagai dasar hukumnya.

Perjanjian terbentuk cukup dengan tercapainya kata sepakat, serta perjanjian asuransi termasuk bentuk konsensual pasal 255 jo 257 KUH Dagang yang berbunyi " Suatu pertanggungjawaban harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang dinamakan polis".

Pasal 1 butir 1&13 UU No.15 Thn 1992

"Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait"

"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"

149 E. Seafullah Wiradipraja, *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa Buku I Hukum Udara*, PT

Berdasarkan pasal diatas dapat di simpulkan bahwa penerbangan itu tidak hanya berkaitan dengan bandara, pesawat melaikan harus ada jaminan keselamatan terhadap para penumpang Pasal 1 butir 6 UU No.3 thn 1992

"Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi berhubung dengan hubungan kerja, termasuk penyakit yang timbul karena hubungan kerja, demikian pula kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja, dan pulang ke rumah melalui jalan yang biasa atau wajar dilalui".

Berdasarkan pasal diatas yang menyangkut kecelakaan kerja adalah dimana pada saat pesawat menutup pintu untuk lepas landas sampai pesawat itu tinggal landas dan membuka kembali pintunya.

Pasal 1 butir 1 UU No.2 tahun 1992

"Asuransi atau Pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan".

Bedasarkan pasal di atas bahwa asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian antara pihak kesatu dan pihak kedua atau pihak tertanggung dan penanggung dengan menggunakan alat bukti.

C. Subjek Hukum Dalam Asuransi Udara

Adapun pihak-pihak yang terkait langsung dengan kegiatan angkutan udara adalah sebagai berikut:

1. Pihak Penanggung
 - a. Pengangkut udara
 - b. Penumpang
2. Pihak Tertanggung
 - a. Pemilik kargo termasuk pos
 - b. awak pesawat udara
 - c. Pengelola bandar udara, dan
 - d. Pembuat pesawat udara.

Asuransi mempunyai peran yang sangat strategis di dalam dunia penerbangan, karena itu asuransi diatur di dalam hukum nasional maupun dalam hukum udara internasional. Di dalam hukum udara nasional, asuransi diatur dalam UURI No. 33 Tahun 1992 beserta peraturan pelaksanaanya, UURI No. 15 Tahun 1992 beserta peraturan pelaksanaanya dan UURI No.1 Tahun 2009, sedangkan didalam hukum udara internasional diatur dalam Konvensi Roma 1952, Protokol Montreal 1978.

D. Macam-Macam Asuransi Udara

Berdasarkan perbedaan pihak bertanggung yang menutup asuransi, perbedaan kepentingan serta objek bahaya, asuransi udara dapat dibagi menjadi:

1. Manufacture Insurance

Manufacture Insurance (Pembuat Pesawat Udara) dapat menutup asuransi dengan cara:

- a) Dalam hal ini pihak fabrikasi pertama bisa mengasuransikan kompleks fabrikasi pesawat dengan asuransi kebakaran.
- b) Terhadap yang telah selesai dibuat serta disimpan di hanggar, diasuransikan casco insurance.
- c) Terhadap ketepatan waktu produksi berdasarkan pesanan, diasuransikan dengan product insurance.
- d) Penyerahan dari penjualan pesawat ditutup dengan levering verzekering.
- e) Lepas jual dalam masa tertentu ditutup dengan guarantee insurance atau construction insurance.
- f) Selain itu pihak fabrikasi bisa menutup test insurance, tentoonstelling-verzekering, acrobatic verzekering dan races-verzekering.
- g) Disamping manufacture insurance yang objeknya pesawat, bisa juga manufacture insurance yang objeknya bahan bakar untuk pesawat udara. Jenis asuransi dimaksud termasuk golongan asuransi kerugian, dan belum mendapat pengaturan baik dalam Ordonansi Pengangkutan Udara stb 1939 Nomor 100 maupun dalam UU No 15 tahun 1992.

2. Hull Insurance atau Casco Insurance

Hull insurance (Asuransi pesawat udara), yang dapat ditutup untuk tubuh pesawat itu sendiri baik terhadap risiko kerusakan, kehancuran (total loss) maupun keadaan tidak dapat dipergunakan (loss of use). Jenis asuransi ini belum mendapat pengaturan baik dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 No 100 maupun dalam UU No 15 tahun 1992 tentang penerbangan. Akan tetapi, dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK/13/S/1971 tanggal 188 Januari 1971 tentang syarat-syarat serta ketentuan-ketentuan mengenai Penggunaan Pesawat Terbang secara Komersial di Indonesia, disebutkan antara lain untuk mendapatkan izin operasi atau konsesi perusahaan yang bersangkutan harus mengajukan surat permohonan kepada Menteri Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Disebutkan selanjutnya bahwa surat permohonan tersebut harus memuat keterangan, antara lain mengenai asuransi pesawat, penumpang, dengan pihak ketiga. Memperhatikan ketentuan di atas, tersimpul bahwa pengangkut udara harus mengasuransikan pesawatnya agar diizinkan untuk beroperasi.

3. Crew Insurance

Asuransi awak pesawat udara mempunyai kepentingan untuk mengasuransikan awak pesawatnya, karena berdasarkan perjanjian kerja yang dibuatnya, pengangkut udara sebagai majikan bertanggungjawab atas keselamatan, serta kesejahteraan pekerjanya. Di samping itu, pengangkut udara akan menderita kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang apabila terjadi kecelakaan yang menimpa awak pesawatnya. Dewasa ini diatur mengenai kewajiban pengangkut udara untuk mengasuransikan awak pesawatnya yaitu dalam Pasal 48 UU No 15 tahun 1992. kewajiban untuk menutup asuransi bagi awak pesawat udara dimaksud disertai ancaman sanksi berupa ancaman pidana kurungan paling lama 1 tahun atau denda setinggi-tingginya 36 juta rupiah (Pasal 1 UU No 15 tahun 1992). Undang-undang No 3 tahun 1992 mewajibkan kepada setiap perusahaan/pengusaha untuk menyelenggarakan program jaminan sosial tenaga kerja bagi tenaga kerja yang bersangkutan meliputi:

- a) Jaminan kecelakaan kerja,
- b) Jaminan kematian,
- c) Jaminan hari tua,
- d) Jaminan pemeliharaan kesehatan.

Pasal 29 Undang-undang No 3 tahun 1992 kemudian memberikan sanksi kepada pelanggar ketentuan dimaksud, yaitu berupa hukuman kurungan selama-lamanya 6 bulan atau denda setinggi-tingginya 50 juta rupiah.

4. Liability Insurance (Asuransi Pertanggungjawaban)

Dalam kedudukannya sebagai pihak yang menyelenggarakan jasa angkutan udara, pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang menimpa penumpang, pemilik barang/pos, pemilik bagasi dan pihak ketiga (Pasal 43 ayat (1) dan Pasal 44 ayat (1) UU No 15 tahun 1992). Kecuali tanggung jawab terhadap pihak ketiga, Pasal 24, Pasal 25 dan Pasal 28 Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 Nomor 100 mengatur hal sama mengenai pertanggung jawaban pengangkut udara tersebut. Berdasarkan hal di atas, pengangkut udara mempunyai kepentingan untuk menutup:

- a) Asuransi pertanggungjawaban terhadap penumpang,
- b) Asuransi pertanggungjawaban terhadap bagasi tercatat/kargo/pos yang diangkutnya,
- c) Asuransi pertanggungjawaban terhadap kerugian karena kelambatan,
- d) Asuransi pertanggungjawaban terhadap kerugian yang menimpa pihak ketiga.

Dalam Undang-undang No 15 tahun 1992, asuransi pertanggungjawaban yang dimaksud di atas diatur sebagai asuransi wajib yang disertai sanksi bagi pelangarnya (Pasal 47 jo 70 UU No 15 tahun 1992). Keadaan demikian tidak terdapat dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 Nomor 100.

5. Personal Accident Insurance (Penumpang Pesawat Udara)

Penumpang mempunyai kepentingan untuk menutup asuransi kecelakaan bagi dirinya meskipun pengangkut udara telah menutup asuransi pertanggungjawaban terhadap penumpang tersebut. Dengan demikian, kepentingan asuransi yang ditutup oleh penumpang dengan kepentingan yang ditutup oleh

pengangkut udara tidak sama, sehingga penutupan asuransi oleh penumpang untuk dirinya tidak dilarang. Adapun alasan penutupan asuransi sendiri oleh penumpang adalah:

a) Dianutnya prinsip pertanggungjawaban berdasarkan praduga (presumption of liability) sebagaimana dianut dalam Pasal 29 Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 Nomor 100 memungkinkan pengangkutan untuk membebaskan dirinya dari pertanggungjawaban.

b) Adanya pembatasan pertanggungjawaban pengangkut (limitation of liability) seperti yang diatur dalam pasal 30 ayat (1) Ordonansi Pengangkutan Udara, menunjukkan bahwa kerugian dia atas limit tersebut perlu untuk diasuransikan.

Asuransi yang ditutup oleh penumpang ini adalah asuransi kecelakaan diri yang khusus untuk satu kali perjalanan yang diulai dari tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan. Dengan ditutupnya asuransi kecelakaan diri oleh penumpang tersebut, akan diberikan santunan apabila penumpang tersebut meninggal dunia, cacat atau memerlukan biaya-biaya perawatan.

Asuransi kecelakaan diri yang ditutup oleh penumpang pesawat udara terdiri dari 2 macam yaitu:

a) Asuransi wajib yang juga merupakan asuransi social sebagaimana diatur dalam UU No 33 tahun 1964 jo Peraturan Pemerintah No 17 tahun 1965 tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang. Asuransi wajib ini berlaku bagi setiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, angkutan laut dan angkutan udara.

b) Asuransi sukarela yang ditutup oleh kesadaran dan kehendak penumpang sendiri, sehingga jenis asuransi ini diadakan dia luar pengetahuan pengangkut.

6. Cargo Insurance (Asuransi Kargo)

Pemilik bagas tercatat, pemilik kargo termasuk pos mempunyai kepentingan terhadap kerugian yang menimpa barang kirimannya. Oleh karena itu, secara sukarela, pemilik barang ini dapat menutup asuransi atas beban sendiri melalui asuransi pengangkutan. Hal-hal yang mendorong ditutupnya asuransi demikian antara lain karena adanya pembatasan-pembatasan tanggung jawab pengangkut, terutama jumlah ganti ruginya. Akan tetapi, dengan ditutupnya asuransi kargo

oleh penumpang ini tidak akan menghilangkan atau mengurangi pertanggungjawaban pengangkut udara sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

E. Pengecualian Terhadap Kerugian

1. Tidak ada ganti kerugian atau biaya perbaikan pesawat udara untuk :
 - a. Keausan, karatan, sifat pembawaan interent, perbuatan tidak pantas tertanggung.
 - b. Kerusakan/ kehancuran elektis/ mekanis, peledakan dan lain-lain kerusakan sejenis.
2. Tidak dijamin yang berkenaan dengan kerusakan atau kecelakaan badan atau harta benda yang dialami oleh:
 - a. Orang-orang yang berkerja pada tertanggung atau bertidk atas nama tertanggung.
 - b. Pilot dan kru pesawat Udara, kecuali diasuransikan.
 - c. Harta benda milik tertanggung
3. Tidak dijamin atas kerugian atau kerusakan atau kecelakaan badan atau harta benda sebagai akibat dari :
 - a. Pesawat Udara diangkut, kecuali bila pesawat udara diangkut karena kecelakaan yang dijamin
 - b. Penggunaan landasan yang belum berlinsensi, kecuali dalam keadaan terpaksa atau pendaratan darurat.
 - c. Sebagai akibat langsung atau tidak langsung dari perlombaan kecepatan, kecuali ditutup asuransi.
 - d. Akibat langsung atau tak langsung dari peperangan atau bahaya peperangan, kecuali ditutup asuransi resiko perang
 - e. Akibat langsung atau tak langsung dari pemogokan, huru hara atau kekacauan, kegaduh sipil, dan lain-lainnya sejenis, kecuali ditutup Asuransi untuk resiko kerugian.
4. Tidak dijamin atas kerugian atau kerusakan atau kecelakaan badan bila:
 - a. Pesawat udara melakukan penerbangan tanpa laik udara.
 - b. Melakukan penerbangan tanpa izin dari intasi yang berwenang.
 - c. Pesawat Udara digunakan untuk kegiatan-kegiatan yang dilarang oleh undang-undang.

F. Peraturan dan Pembayaran Ganti Rugi Asuransi Udara

Berdasarkan Pasal 283 KUHD, yang berbunyi “ Dengan tidak mengurangi adanya ketentuan-ketentuan khusus mengenai berbagai macam pertanggungan, maka wajiblah seorang tertanggung untuk mengusahakan segala sesuatu setelah terjadinya kerugian itu, dan wajiblah ia segera setelah terjadinya semuanya itu atas memberihkannya kepada si penanggung semuanya itu untuk membiayai kerugian itu, rugi dan bunga, apabila ada alasan untuk membiayainya” tertanggung beresalah untuk mencegah atau mengurangi kerugian. Kerugian pada asuransi pesawat bisa merupakan:

1. Total loss, atau
2. Partial loss.

Terjadi total jika pesawat yang diasuransikan itu sama sekali kehilangan fungsinya bagi tertanggung, hal ini terjadi pada hilangnya pesawat dan mengalami kerusakan sebagian akibat kecelakaan bila pesawat mengalami kerusakan sebagai akibat kecelakaan atau bahaya-bahaya yang diasuransikan. Perusahaan asuransi mengganti biaya-biaya perbaikan pesawat menjadi sehat kembali atau mengganti biaya-biaya meliputi semua biaya dari bahan-bahan, suku cadang dan tenaga. Beberapa hal yang perlu diperhatikan penanggung antara lain:

1. Usia, tipe dan jenis pesawat
 2. Tujuan pengangkutan, orang komersial atau nonkomersial
 3. Sifat penerbangan, scheduled atau nonscheduled.
 4. Wilayah penerbangannya.
 5. Tentang reparasi pesawat bila terjadi kerusakan.
 6. Jumlah pertanggungan.
 7. Syarat-syarat asuransi termasuk luas jaminan
 8. Warranties, besarnya deductible atau excess.
- Tidak ada ganti kerugian atau biaya perbaikan pesawat udara untuk keausan, karatan, sifat pembawaan interent, perbuatan tidak pantas tertanggung. Serta kerusakan sejenis. Tidak ada ganti kerugian peledakan dan lain-lain kerusakan atau kecelakaan badan atau harta yang berkenaan dengan kerusakan atau kecelakaan pada tertanggung benda yang dialami oleh Orang-orang yang bekerja pada tertanggung

atau bertindak atau kecurali diasuransikan. Ser...

Berdasarkan Pasal 283 Ku. memberitahukan semua kerugian dan untuk mencegah atau mengurangi total loss dan partial loss.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang pener... mengatur mengenai peranan asuransi udara untuk mengatasi risiko yang dihadapi dalam angkutan udara.

G. Pertanyaan /Tugas

Pertanyaan

1. Apakah yang dimaksud dengan perjanjian asuransi?
2. Apakah yang dimaksud dengan perjanjian asuransi udara?
3. Jelaskan tata cara pengajuan klaim asuransi udara!
4. Jelaskan tentang macam-macam asuransi udara!
5. Jelaskan para pihak terkait dalam perjanjian asuransi udara

Tugas Kelompok
Kerjakan dengan tim work mencari contoh kasus asuransi udara Presentasikan dan diskusikan!