

**PERTANGGUNG JAWABAN MASKAPAI TERHADAP
RUSAKNYA BARANG PENUMPANG DI BAGASI PESAWAT**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat
Mendapatkan Gelar Sarjana**

Oleh :
RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR
1806200079



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2023**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM**

PERMOHONAN UJIAN SKRIPSI

Kepada Yth.
Dekan Fakultas Hukum
di-
Medan.

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dengan hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR
NPM : 1806200079
Program Studi/Bagian : HUKUM PERDATA
Alamat : Jl. Gatot Subroto Gg.Jawa No.8 J
Telp./Handphone : 081396573109

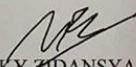
Dengan ini mengajukan permohonan mengikuti ujian skripsi. Bersama ini saya lampirkan syarat-syarat sebagai berikut:

1. Transkrip Nilai Kumulatif;
2. Kwitansi lunas SPP tahap berjalan dan Kwitansi pembayaran Meja Hijau;
3. Fotocopy STTB/Ijazah terakhir dilegalisir;
4. Konversi Nilai (bagi mahasiswa pindahan);
5. Surat izin belajar dari Depdiknas (bagi WNA)
6. Surat keterangan bebas peminjaman buku dan tanda terima sumbangan buku dari perpustakaan UMSU;
7. Fotocopy Skripsi yang telah disahkan, lengkap 4 rangkap;
8. Fotocopy Abstraksi 4 rangkap;
9. Pernyataan Keaslian Skripsi bermaterai, 3 rangkap;
10. Pas Photo terbaru Hitam Putih untuk Ijazah ukuran 4 x 6 cm sebanyak 12 Lembar.
11. Fotocopy E-KTP

Demikian permohonan saya untuk pengurusan selanjutnya. Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Pemohon,


RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR

Nama & tanda tangan jelas

Medan, 20 September 2023

Disetujui oleh:
A.n. Rektor
Wakil Rektor I

Dekan

Prof.Dr. H. Muhammad Arifin, S.H., M.Hum.

Dr. Faisal, S.H., M.Hum.



UMSU
Terpercaya

es agar disebutkan
k

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.linkedin.com/company/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/channel/UCumsumedan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA	: RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR
NPM	: 1806200079
PRODI/BAGIAN	: ILMU HUKUM/ HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI	: PERTANGGUNGJAWABAN MASKAPAI TERHADAP RUSAKNYA BARANG PENUMPANG DI BAGIAN PESAWAT

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 20 September 2023

DOSEN PEMBIMBING

Dr. FAISAL, SH., M.Hum

NIP/NIDN/NIDK:

UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR
NPM : 1806200079
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/ HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNGJAWABAN MASKAPAI TERHADAP RUSAKNYA BARANG PENUMPANG DI BAGIAN PESAWAT

Pembimbing : Dr. FAISAL, SH., M.Hum

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
5/6 2023	Judul	
12/6 2023	Perbaikan Rumus math	
26/6 2023	Referensi	
7/8 2023	Daftar Bibliografi, metode	
24/8 2023	Bab II & III	
5/9 2023	Bab IV, Kesimpulan & C	
9/9 2023	Abstrak	
11/9 2023	Pembacaan akhir	
20/9 23	Revisi akhir	

Diketahui,
DEKAN FAKULTAS HUKUM

(Dr. FAISAL, SH., M.Hum)

DOSEN PEMBIMBING

(Dr. FAISAL, SH., M.Hum)



Slappat, Cerdas dan Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rizky Zidansyah Iskandar
NPM : 1806200079
Prodi/ Bagian : Hukum Perdata
Judul : **PERTANGGUNG JAWABAN MASKAPAI TERHADAP RUSAKNYA BARANG PENUMPANG DI PESAWAT**

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata di kemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 21 September 2023

Saya yang menyatakan



RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM**

SURAT PERNYATAAN

Bismillahirrahmanirrahim

Yang bertanda tangan di bawah ini, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara:

Nama Lengkap : RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR
Tempat/ Tgl. Lahir : Bandung, 16 Februari 2001
Agama : Islam
Status Perkawinan : Belum Kawin
No. Pokok Mahasiswa : 1806200079
Program Studi/ Bagian : Hukum Perdata
Alamat : Jl. Gatot Subroto Gg. Jawa No. 8 J
083196573109
Pekerjaan/ Instansi : -
Alamat Kantor : -

Melalui surat permohonan tertanggal **September 2023** telah mengajukan permohonan menempuh ujian skripsi. Untuk ujian skripsi yang akan saya tempuh, menyatakan dengan sesungguhnya, bahwa saya:

1. Dalam keadaan sehat jasmani maupun rohani;
2. Siap secara optimal dan berada dalam kondisi baik untuk memberikan jawaban atas pertanyaan penguji;
3. Bersedia menerima keputusan Panitia Ujian Skripsi dengan ikhlas tanpa mengadakan gugatan apapun;
4. Menyadari bahwa keputusan Panitia Ujian ini bersifat mutlak dan tidak dapat diganggu gugat.

Demikianlah surat pernyataan ini saya perbuat dengan kesadaran tanpa paksaan dan tekanan dalam bentuk apapun dan dari siapapun, untuk dipergunakan bilamana dipandang perlu. Semoga Allah SWT meridhoi saya. Amin.

Saya yang menyatakan,


RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM**

PERMOHONAN UJIAN SKRIPSI

Kepada Yth.
Dekan Fakultas Hukum
di-
Medan.

Assalamu 'alaikum Wr. Wb.

Dengan hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

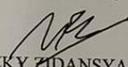
Nama Lengkap : RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR
NPM : 1806200079
Program Studi/Bagian : HUKUM PERDATA
Alamat : Jl. Gatot Subroto Gg.Jawa No.8 J
Telp./Handphone : 081396573109

Dengan ini mengajukan permohonan mengikuti ujian skripsi. Bersama ini saya lampirkan syarat-syarat sebagai berikut:

1. Transkrip Nilai Kumulatif;
2. Kwitansi lunas SPP tahap berjalan dan Kwitansi pembayaran Meja Hijau;
3. Fotocopy STTB/Ijazah terakhir dilegalisir;
4. Konversi Nilai (bagi mahasiswa pindahan);
5. Surat izin belajar dari Depdiknas (bagi WNA)
6. Surat keterangan bebas peminjaman buku dan tanda terima sumbangan buku dari perpustakaan UMSU;
7. Fotocopy Skripsi yang telah disahkan, lengkap 4 rangkap;
8. Fotocopy Abstraksi 4 rangkap;
9. Pernyataan Keaslian Skripsi bermaterai, 3 rangkap;
10. Pas Photo terbaru Hitam Putih untuk Ijazah ukuran 4 x 6 cm sebanyak 12 Lembar.
11. Fotocopy E-KTP

Demikian permohonan saya untuk pengurusan selanjutnya. Terima kasih.
Wassalamu 'alaikum Wr. Wb.

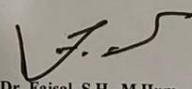
Pemohon,


RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR

Nama & tanda tangan jelas

Medan, 20 September 2023

Dekan


Dr. Faisal, S.H., M.Hum.

Disetujui oleh:

A.n Rektor
Wakil Rektor I



Prof. Dr. H. Muhammad Arifin, S.H., M.Hum.

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/08/2019
 Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
 http://fahum.umsu.ac.id fahum@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia ujian sarjana strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Senin, Tanggal 10 Mei 2023 Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang :

MENETAPKAN

NAMA : RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR
NPM : 1806200079
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNG JAWABAN MASKAPAI TERHADAP RUSAKNYA BARANG PENUMPANG DIBAGASI PESAWAT

Dinyatakan : (A) Lulus Yudisium dengan Predikat Istimewa
 () Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang
 () Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Perdata.

PANITIA UJIAN

Ketua
DEKAN FAKULTAS HUKUM

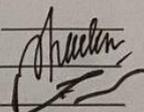
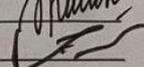
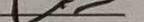
Sekretaris

Dr. FAISAL, S.H., M.H
 NIDN: 0122087502

Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H
 NIDN: 0118047901

ANGGOTA PENGUJI :

IBRAHIM NAINGGOLAN , S.H.,MH
 ATIKAH RAHMI, S.H., M.H
 Dr FAISAL, S.H., M.HUM

1. 
 2. 
 3. 

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
 Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Unggul | Cerdas | Terpercaya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR
 NPM : 1806200079
 PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PERDATA
 JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNG JAWABAN MASKAPAI TERHADAP RUSAKNYA BARANG PENUMPANG DI BAGASI PESAWAT

PENDAFTARAN : Tanggal, 2 OKTOBER 2023

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Skripsi penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
 DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING

Dr. Faisal, S.H., M.Hum
 NIDN: 0122087502

Dr. Faisal, S.H., M.Hum
 NIDN: 0122087502



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

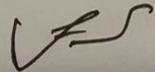
LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR
NPM : 1806200079
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNG JAWABAN
MASKAPAI TERHADAP RUSAKNYA
BARANG PENUMPANG DI BAGASI
PESAWAT

DI SETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA
PANITIA UJIAN SKRIPSI

UMSU
Medan 30 OKTOBER 2023

DOSEN PEMBIMBING
Unggul | Cerdas | Terpercaya


Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

PERTANGGUNG JAWABAN MASKAPAI TERHADAP RUSAKNYA BARANG PENUMPANG DI BAGASI PESAWAT

RIZKY ZIDANSYAH ISKANDAR

Abstrak

Pada prakteknya, kegiatan pengangkutan udara tidak terlepas dari permasalahan, khususnya permasalahan yang dapat menimbulkan kerugian terhadap konsumen. Masalah mengenai barang bawaan penumpang sangat menarik dan mendasar, hal ini dikarenakan sering ditemui kasus-kasus yang merugikan penumpang. Dari sudut pandangan hukum khususnya hukum perdata masalah perlindungan hukum terhadap barang bawaan penumpang sangat erat kaitannya mempunyai hubungan hukum dengan penumpang atau pengangkut. Tanggungjawab pihak maskapai atas kerusakan barang penumpang di kabin, apabila dilihat secara regulasi sudah jelas namun kenyataan sering tanggungjawab maskapai dalam memberi ganti rugi kepada penumpang tidak dilaksanakan, hal ini tentunya sangat merugikan penumpang sebagai konsumen maskapai. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan hukum penumpang dengan pihak maskapai, untuk mengetahui kriteria kerusakan barang penumpang di bagasi pesawat, untuk mengetahui pertanggungjawaban maskapai terhadap barang penumpang di bagasi pesawat.

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian normative, yang bersifat deskriptif dan terdiri dari data sekunder, alat pengumpul data studi dokumen dan menggunakan analisis kualitatif

Hasil penelitian menyatakan hubungan hukum antara penumpang dan maskapai dilandasi Pasal 140 Ayat 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan dari landasan tersebut penumpang berhak mendapatkan hak keamanan atas barang di bagasi. Pihak maskapai selaku pelaku usaha wajib memberikan hak-hak konsumen dalam hal pengangkutan udara yakni menjamin amannya barang di kabin pesawat. Karena hal ini merupakan kewajiban Pelaku usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Konsumen. Kriteria kerusakan barang penumpang di bagasi pesawat apabila sudah tidak sesuai dapat diajukan ke maskapai atau ke pengadilan. Pertanggungjawaban maskapai terhadap kerusakan barang penumpang di bagasi pesawat merupakan tanggungjawab pihak maskapai hal ini tercantum di dalam Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Namun dalam hal ini penumpang harus membuktikan kerusakan barangnya untuk mendapat ganti rugi. Padahal Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menganut pertanggungjawaban mutlak.

Kata Kunci : *Pertanggungjawabn, Maskapai, Bagasi*

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Pertama tama saya ucapkan Puji dan Syukur kepada Allah SWT yang telah memberi Rahmat-Nya dan Rezki-Nya agar saya dapat menyelesaikan skripsi ini, bahwa yang dapat diketahui Skripsi merupakan salah satu syarat bagi seorang Mahasiswa untuk menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, maka dari itu saya membuat skripsi dengan Judul: **PERTANGGUNG JAWABAN MASKAPAI TERHADAP RUSAKNYA BARANG PENUMPANG DI BAGASI PESAWAT**

Saya menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, maka dari itu saya meminta maaf jika ada kekurangan dan kesalahan kata dalam membuat skripsi ini, dan besar harapan saya agar skripsi ini berguna bagi pembaca sehingga dapat menambah wawasan dalam bidang ilmu Hukum yaitu Hukum Pidana. Dengan selesainya skripsi ini tak lupa saya ucapkan terima kasih yang sebesar besarnya kepada pihak pihak yang telah memberikan support dan memotivasi saya dalam hal pembuatan skripsi ini antara lainnya:

1. Kepada Orangtua saya Ibunda dan Ayahanda yang saya sayangi dan saya banggakan, saya mengucapkan ribuan terima kasih telah mendidik dan membimbing saya, serta memberikan doa dan dukungan berupa moril dan materil sehingga saya bisa menyelesaikan kuliah dengan menyandang gelar Sarjana Hukum. saya tidak bisa membalas semua kebaikan kalian berdua dan jangan bosan-bosannya memberikan doa serta dukungan sehingga saya menjadi orang sukses untuk dikemudian hari.

2. Kepada Ayahanda Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Prof.Dr.Agussani.,M.AP, atas kesempatan dalam mendorong mahasiswanya untuk menjadi lulusan yang Unggul, Cerdas, dan Terpercaya dan fasilitas yang telah diberikan kepada seluruh Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Kepada Ayahanda Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Dr. Faisal, S.H., M.Hum atas kesempatan dan motivasi yang diberikan semasa saya berkuliah di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Dan juga kepada Wakil Dekan I Ayahanda Dr. Zainuddin, S.H., M.H dan Ibunda Wakil Dekan III ayahanda Atika Rahmi S.H., M.H.
4. Kepada ayahanda Dr. Faisal, S.H., M.Hum selaku dosen pembimbing dan Ayahanda M. Syukran Yamin Lubis, S.H., CN., M.Kn selaku dosen pembanding saya, yang telah memberikan waktu dan ilmunya, dan juga telah membimbing dan memotivasi saya dalam proses pembuatan skripsi ini hingga selesai.
5. Kepada seluruh Staff dan Pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Kepada pacar saya Karina syakirah dan Fauzan yang selalu memberikan doa dan dukungan kepada saya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi dengan semangat.
7. Kepada seluruh sahabat sahabat saya yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu terima kasih telah memberikan dukungan dan support selama ini.

Akhir kata saya ucapkan permohonan maaf saya atas kelakuan dan perkataan yang tidak berkenaan dari saya selama berkuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Semoga kelak ilmu yang kita dapat akan bermanfaat untuk kedepannya untuk kita dan orang banyak. Sekali lagi saya ucapkan terima kasih yang sebesar besarnya dan semoga kita dalam lindungan Allah SWT, Aamiin.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, 1 September 2023
Hormat saya

Rizky Zidansyah Iskandar
Npm: 1806200079

DAFTAR ISI

Abstrak.....	i
Kata Pengantar.....	ii
Daftar Isi.....	v
Bab I Pendahuluan.....	1
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah.....	6
2. Faedah Penelitian.....	6
B. Tujuan Penelitian.....	7
C. Definisi Operasional.....	7
D. Keaslian Penelitian.....	8
E. Metode Penelitian.....	9
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	10
2. Sifat Penelitian.....	11
3. Sumber Data.....	12
4. Alat Pengumpul Data.....	13
5. Analisis Data.....	14
Bab II Tinjauan Pustaka.....	11
A. Pertanggungjawaban.....	11
B. Maskapai.....	17
C. Kerusakan.....	22
Bab III Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	28

A. Hubungan Hukum Penumpang Dengan Pihak Maskapai.....	28
B. Kriteria Kerusakan Barang Penumpang di Bagasi Pesawat.....	37
C. Pertanggungjawaban Maskapai Terhadap Kerusakan barang Penumpang di Bagasi Pesawat.....	46
Bab IV Kesimpulan dan Saran.....	71
A. Kesimpulan.....	71
B. Saran.....	72
Daftar Pustaka	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam rangka perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, maka dalam Perubahan Keempat pada tahun 2002, konsepsi Negara Hukum atau "*Rechtsstaat*" yang sebelumnya hanya tercantum dalam Penjelasan UUD 1945, dirumuskan dengan tegas dalam Pasal 1 ayat (3) yang menyatakan, "Negara Indonesia adalah Negara Hukum." Dalam konsep Negara Hukum itu, diidealkan bahwa yang harus dijadikan panglima dalam dinamika kehidupan kenegaraan adalah hukum, bukan politik ataupun ekonomi. Karena itu, jargon yang biasa digunakan dalam bahasa Inggris untuk menyebut prinsip Negara Hukum adalah '*the rule of law, not of man*'. Yang disebut pemerintahan pada pokoknya adalah hukum sebagai sistem, bukan orang per orang yang hanya bertindak sebagai 'wayang' dari skenario sistem yang mengaturnya.

Indonesia sebagai negara hukum, baik penguasa maupun rakyat atau warga negara, bahkan negara itu sendiri semuanya harus tunduk kepada hukum. Semua sikap, tingkah laku, dan perbuatannya harus sesuai atau menurut hukum. Sumber hukumnya adalah rasa hukum yang terdapat di dalam masyarakat itu sendiri. Menurut Plato penyelenggaraan negara yang baik adalah pemerintahan yang didasarkan pada pengaturan hukum yang baik, dan penyelenggaraan

pemerintahan Sebagai negara hukum, baik penguasa maupun rakyat atau warganegara, bahkan negara itu sendiri semuanya harus tunduk kepada hukum.¹

Kejahatan sudah dikenal sejak adanya peradaban manusia, semakin tinggi peradaban maka semakin banyak pula aturan dan disertai dengan semakin banyaknya pelanggaran. Sering disebut pula kejahatan adalah bayangan peradaban. Kejahatan membawa penderitaan dan kesengsaraan, mencururkan darah dan air mata. Seperti salah satu contohnya adalah pengedaran gelap narkoba yang telah menghancurkan masa depan anak-anak bahkan orang dewasa.²

Transportasi udara adalah alat transportasi yang relatif lebih muda dibandingkan dengan transportasi darat dan laut, sehingga sering dijuluki sebagai the most regulated transportation yang diatur oleh berbagai ketentuan nasional (termasuk hukum udara) yang diserasikan dengan ketentuan-ketentuan internasional

Salah satu tujuan diselenggarakannya penerbangan adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfortable*), dan ekonomis (*economy for company*). Berawal dari tujuan tersebut terlihat dengan jelas bahwa sangat bertentangan dengan adanya peristiwa keterlambatan serta pembatalan penerbangan yang mencerminkan kurang disiplinnya pihak dari pelaku usaha transportasi. Terselenggaranya suatu pengangkutan udara dalam kegiatan penerbangan komersil tidak akan berarti apa-apa tanpa adanya penumpang.

¹ Soehino. 1996 *Ilmu Negara*. Yogyakarta: Liberty Halaman.200.

² Emilia Susanti, dkk. 2018. *Hukum dan Kriminologi*. Bandar Lampung: CV Anugrah Utama Raharja. Halaman 107.

Pada industri penerbangan, penumpang merupakan salah satu aset penting yang patut diperhitungkan bagi maskapai penerbangan untuk mencapai keuntungan. Oleh karena itu yang menggunakan jasa penerbangan perlu dilindungi haknya terutama hak ganti rugi apabila penumpang mengalami kecelakaan (yang menyebabkan kematian, luka-luka, atau cacat tetap), kerusakan atau kehilangan bagasi, dan keterlambatan.

Jika penumpang merasa kuantitas atau kualitas barang atau jasa yang dikonsumsi tidak sesuai dengan nilai tukar yang diberikannya, ia berhak mendapatkan ganti kerugian yang pantas berkaitan dengan itu sebagai salah satu ciri pelayanan umum adalah pemberi pelayanan bertanggung jawab dalam arti liability dalam hal penerima layanan mengalami kerugian akibat layanan yang diberikan).

Pesawat udara mempunyai prasarana yang bisa dimanfaatkan oleh penumpangnya untuk mengemasi muatan penumpang selagi penerbangan, agar tidak memadati kabin, sehingga penumpang bisa duduk dengan nyaman. Muatan penumpang diberikan ke pihak maskapai untuk dibawa bersama-sama dengan ruangan yang berbeda. Hal ini ditujukan untuk menyalurkan rasa nyaman. Fasilitas tersebut dinamai bagasi pesawat udara. Bagasi pesawat udara dapat dibedakan menjadi dua yaitu, bagasi tercatat dan kabin. Pembagian bagasi ini didasarkan pada batasan tanggung gugat pihak maskapai atas muatan penumpang yang dimasukkan ke bagasi pesawat udara. Akan tetapi tak selamanya kenyamanan didapat oleh penumpang pesawat.

Umumnya seluruh muatan bisa dinaikkan pada bagasi tercatat pesawat, tapi sebagian maskapai memberikan limit muatan yang bisa dibawa pada bagasi pesawat udara hal ini guna menyalurkan rasa aman dan nyaman untuk penumpang. Muatan yang tidak diperbolehkan untuk dimasukkan pada bagasi tercatat adalah muatan berharga, sebagai contoh: perhiasan, media elektronik, uang dan surat-surat berharga lainnya.³

Pada prakteknya, kegiatan pengangkutan udara tidak terlepas dari permasalahan, khususnya permasalahan yang dapat menimbulkan kerugian terhadap konsumen. Mulai dari kecelakaan pesawat yang menyebabkan penumpang meninggal dunia atau cacat, penundaan penerbangan atau “*delay*”, keterlambatan sampai kehilangan atau kerusakan barang milik bagasi penumpang terutama bagasi tercatat. Dari keempat permasalahan yang telah disebutkan, kasus mengenai kehilangan bagasi terutama bagasi tercatat, termasuk dalam kategori kasus yang cukup sering terjadi.⁴

Masalah mengenai barang bawaan penumpang sangat menarik dan mendasar, hal ini dikarenakan sering ditemui kasus-kasus yang merugikan penumpang. Dari sudut pandangan hukum khususnya hukum perdata masalah perlindungan hukum terhadap barang bawaan penumpang sangat erat kaitannya mempunyai hubungan hukum dengan penumpang atau pengangkut, dari hubungan hukum tersebut menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara

³ Arifin, Sitti Ma'rifah Nisrani. 2020. "*Pertanggung Jawaban terhadap Rusaknya Barang Bagasi Pesawat di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar (Telaah Hukum Islam)*." PhD diss., Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2020.

⁴ Anastasia Juliana. 2016. *Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Terhadap Kerugian Konsumen Selaku Penumpang Atas Kehilangan Dan Kerusakan Barang Bagasi Tercatat (Studi Kasus PT. Lion Mentari Airlines)*. Halaman 2

pengangkut dengan penumpang selaku pemilik barang bawaan. Adanya hak dan ke kewajiban tersebut telah diatur secara tegas di dalam peraturan perundang-undangan.

Menurut Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Penerbangan Jo Pasal 1 angka 8 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, bagasi tercatat merupakan muatan yang diberikan kepada pihak maskapai untuk dibawa menggunakan pesawat yang sama. Sedangkan menurut Pasal 1 angka 25 Undang-Undang Penerbangan Jo Pasal 1 angka 9 Permenhub Nomor 77 Tahun 2011, bagasi kabin merupakan muatan yang diangkut sendiri dan merupakan tanggung jawab penumpang.

Berdasarkan pemaparan di atas terdapat suatu permasalahan yang menarik untuk dikaji, yakni mengenai tanggungjawab pihak maskapai atas kerusakan barang penumpang di kabin, apabila dilihat secara regulasi sudah jelas namun kenyataan sering tanggungjawab maskapai dalam memberi ganti rugi kepada penumpang tidak dilaksanakan, hal ini tentunya sangat merugikan penumpang sebagai konsumen maskapai. Selain itu proses aduan yang cukup rumit membuat penumpang lebih memilih tidak melakukan upaya hukum. oleh karena itu permasalahan ini layak dikaji dan dituangkan dalam bentuk penulisan skripsi yang berjudul **“PERTANGGUNG JAWABAN MASKAPAI TERHADAP RUSAKNYA BARANG PENUMPANG DI BAGASI PESAWAT.**

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang maka dapat dirumuskan beberapa masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana hubungan hukum penumpang dengan pihak maskapai?
- b. Bagaimana kriteria kerusakan barang penumpang di bagasi pesawat?
- c. Bagaimana pertanggungjawaban maskapai terhadap kerusakan barang penumpang di bagasi pesawat?

2. Faedah Penelitian

Melihat pada rumusan masalah yang akan diteliti sebagaimana disebutkan di atas, maka penelitian ini diharapkan dapat memberikan faedah bagi yang membutuhkannya. Adapun faedah pada penelitian ini sebagai berikut:

- a. Secara Teoritis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan memberikan referensi bagi penelitian lainnya.
- b. Secara Praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan menjadikan bahan pertimbangan, masukan atau saran.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian proposal ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui hubungan hukum penumpang dengan pihak maskapai.
2. Untuk mengetahui kriteria kerusakan barang penumpang di bagasi pesawat.
3. Untuk mengetahui pertanggungjawaban maskapai terhadap kerusakan barang penumpang di bagasi pesawat.

C. Definisi Operasional

Definisi operasional penelitian ini antara lain:

1. Pertanggungjawaban menurut KBBI adalah sesuatu yang dipertanggungjawabkan.⁵ Sedangkan pertanggungjawaban secara perdata baru muncul ketika kewajiban kontraktual atau kewajiban yang non kontraktual tidak dipenuhi.⁶
2. Maskapai Penerbangan adalah perusahaan yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka memiliki armada pesawat terbang serta tim profesional di bidangnya masing-masing.⁷
3. Kerusakan menurut KBBI adalah menderita kecelakaan.⁸ Namun kerusakan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kerusakan barang di bagasi pesawat.

D. Keaslian Penelitian

Berdasarkan permasalahan dan cara yang terdapat dalam penelitian ini. Penulisan ini merupakan hasil karya asli penulis dan bukan merupakan bahan duplikasi ataupun plagiat dari hasil karya penulis lain. Walaupun ada beberapa penelitian lain yang hampir sejenis dengan penelitian yang peneliti lakukan, akan tetapi ini terbukti bukan merupakan duplikasi ataupun plagiat dari hasil karya penulis lain. Berdasarkan hal tersebut, adapun penelitian penulis lain, diantaranya:

1. Penelitian Fandi Abrara Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum Program Studi Ilmu Hukum 2020 dengan judul "Implementasi

⁵ <https://kbbi.web.id/tanggung%20jawab> Diakses Pada Tanggal 19 September 2023 Pukul 20.00 Wib

⁶ Y. Sari. 2020. *Asas-Asas Pertanggungjawaban Perdata*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka. Halaman 9

⁷ Sttkd <https://sttkd.ac.id/berita/apa-itu-maskapai-penerbangan> Diakses Pada Tanggal 19 September 2023 Pukul 20.00 Wib

⁸ <https://kbbi.web.id/rusak> Diakses Pada Tanggal 19 September 2023 Pukul 20.00 Wib

Perlindungan Hukum Terhadap Kerusakan dan Kehilangan Bagasi Tercatat Angkutan Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Studi Kasus di Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda Aceh). Pada penelitian tersebut mengkaji mengenai penerapan terhadap rusaknya barang di bagasi dengan studi kasus di Bandar udara yang berada di Aceh. Sedangkan pada penelitian ini mengkaji secara normatif mengenai pertanggungjawaban pihak maskapai atas kerusakan barang dalam kabin pesawat. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada objek metodenya, yakni metode pada penelitian tersebut menggunakan metode empiris, sedangkan pada penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif. Secara substansi pada penelitian tersebut juga mengkaji bagaimana tanggungjawab BUMN yang mengelola Bandar udara. Sedangkan pada penelitian ini berfokus pada kajian normatif mengenai pertanggungjawaban pihak maskapai.

2. Penelitian Katherine Ruth Ulibasa Hutasoit, Mahasiswi Fakultas Hukum Universitas Lampung Bandar Lampung 2016. Dengan judul “Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Udara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kehilangan Barang (Studi Pada PT Sriwijaya Airlines). Pada penelitian tersebut, mengkaji secara luas mengenai kapan beralihnya tanggungjawab apabila terjadinya kerusakan barang dan bagaimana proses klaimnya. Sedangkan pada penelitian ini hanya berfokus pada bagaimana pertanggungjawaban maskapai apabila terjadi kerusakan barang pada kabin pesawat.

Berdasarkan penelitian tersebut, secara substansi tidak sama dengan penelitian ini, oleh sebab itu penelitian ini layak untuk dilakukan dan kemudian disajikan dalam sidang meja hijau dengan judul Pertanggungjawaban Pihak Maskapai Terhadap Rusaknya Barang Penumpang di Bagasi Pesawat.

E. Metode Penelitian

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif, adapun yang dimaksud dengan jenis penelitian yuridis normatif adalah penelitian hukum kepustakaan karena dalam penelitian hukum normatif dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder saja.⁹ Sedangkan pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan. Pendekatan perundang-undangan adalah menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang diketengahkan. Pendekatan perundang-undangan dilakukan dalam rangka penelitian hukum untuk kepentingan praktis maupun penelitian hukum untuk kepentingan akademis.¹⁰

2. Sifat Penelitian

Berdasarkan judul penelitian dan rumusan masalah, sifat penelitian yang digunakan termasuk dalam kategori deskriptif analisis, melalui penelitian deskriptif peneliti berusaha mendeskripsikan peristiwa dan kejadian yang menjadi pusat perhatian tanpa memberikan perlakuan khusus terhadap peristiwa tersebut.

⁹ Dyah Ochterina Susanti Dan A'an Efendi. 2016. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 19.

¹⁰ *Ibid.*, halaman 110.

3. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian adalah dengan studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan dua cara, yaitu:

- a. *Offline*, yaitu menghimpun data studi kepustakaan secara langsung dengan mengunjungi toko-toko buku, perpustakaan, (baik di dalam maupun diluar kampus Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara) guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian dimaksud.
- b. *Online*, yaitu studi kepustakaan yang dilakukan dengan cara searching melalui media internet guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian dimaksud.¹¹

4. Analisis Data

Metode penulisan data yang sesuai dengan penelitian hukum dengan cara deskriptif adalah menggunakan pendekatan kualitatif, merupakan suatu analisis data yang mengungkapkan dan mengambil kebenaran dari kepustakaan, yaitu dengan menggabungkan antara informasi dengan yang ada didapat dari perundang-undangan, Peraturan-peraturan dan serta tulisan ilmiah yang ada kaitannya dengan judul ini.

¹¹ Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa Fakultas Hukum UMSU*. Medan: Pustaka Prima, Halaman 21.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pertanggungjawaban

Munir Fuady menyatakan bahwa ilmu hukum mengenal tiga kategori dari perbuatan melawan hukum sebagai berikut :¹²

1. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan;
2. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan ataupun kelalaian)
3. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian

Atas tiga kategori perbuatan melawan hukum diatas kemudian timbul model pertanggungjawaban hukum yakni :¹³

1. Tanggungjawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1365 KUHperdata
2. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1366 KUHPerdada;
3. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1367 KUHPerdada.

Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dibedakan sebagai berikut:¹⁴

¹² Andria Luhur Prakoso. 2019. *Prinsip Pertanggungjawaban Perdata Dalam Perspektif Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*. Prosiding Seminar Nasional. Universitas Muhammadiyah Surakarta. Halaman 215

¹³ *Ibid.*, Halaman 215

¹⁴ Venny Sulistyani, dkk. 2015. *Pertanggungjawaban Perdata Seorang Dokter Dalam Kasus Malpraktek Medis*. Jurnal Lex Jurnalica Vol, 12 Nomor 2 Agustus 2015. Halaman 149

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*liability based on fault*);
2. Prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*)
3. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*presumption of non liability*);
4. Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*)
5. Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability*).

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka terdapat beberapa jenis tanggungjawab dalam hukum perdata, hal ini dapat dilihat dari beberapa aspek tergantung perbuatan subjek hukum yang bersengketa.

1. Pertanggungjawaban berdasarkan unsur kesalahan

Mengkaji lebih dalam Pasal 1365 KUH Perdata tersebut bahwa pelaku perbuatan melawan hukum bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkannya, apabila perbuatan dan kerugian tersebut dapat diperhitungkan kepadanya. Kesalahan dipakai untuk menyatakan bahwa seseorang bertanggung jawab untuk akibat yang merugikan yang terjadi oleh perbuatannya yang salah. Unsur kerugian dan kesalahan mempunyai keterkaitan langsung, karena adanya kerugian disebabkan karena ada kesalahan, begitu kesalahan disyaratkan dengan kerugian. Selain unsur kerugian dan kesalahan, ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata tersebut perlu dipenuhi beberapa unsur sebagai suatu perbuatan melawan

hukum. Beberapa unsur selain unsur kesalahan (*schuld*) dan kerugian (*schad*), juga adanya unsur hubungan kausal (*causal verband*) dan relativitas (*relativiteit*).¹⁵

Unsur kesalahan secara perdata yang harus dipertanggungjawabkan, dan dapat dijadikan dasar hukum dalam mengajukan gugatan ke pengadilan. Munculnya bentuk kesalahan merupakan bagian dari konsep perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) yang ketentuannya terdapat dalam Pasal 1365 KUH Perdata tersebut. Dalam perkembangannya kemudian, bentuk kesalahan dari konsep perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) dalam mengajukan gugatan ke pengadilan di era globalisasi dengan teknologi yang canggih menimbulkan permasalahan sendiri. Hal ini karena unsur kesalahan dalam perkara suatu aktivitas yang sangat berbahaya (*abnormally activities*) sangat sulit untuk dapat dibuktikan. Pembuktian kesalahan menurut Pasal 1365 KUH Perdata haruslah dibuktikan secara yuridis, karena tidak mungkin suatu perbuatan tanpa adanya kesalahan.¹⁶

Permintaan pertanggungjawaban atas kerugian hanya bisa dikenakan kepada subjek hukum yang mencakup orang dan badan hukum sebagai sesuatu yang dapat memperoleh, mempunyai atau menyanggah hak dan kewajiban.¹⁷

¹⁵ Sodikin. 2022. *Perkembangan Konsep Strict Liability Sebagai Pertanggungjawaban Perdata Dalam Sengketa Lingkungan di Era Globalisasi*. Jurnal Al-Qits Law Review. Vol, 5 Nomor 2 Tahun 2022. Halaman 271

¹⁶ *Ibid.*, Halaman 271

¹⁷ Yolanda Simbolon. 2023. *Pertanggungjawaban Perdata Terhadap Artificial Intelligence Yang Menimbulkan Kerugian Menurut Hukum di Indonesia*. Jurnal Vej, Vol, 9 Nomor 1 Halaman 249

2. Praduga Untuk Selalu Bertanggungjawab

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga yang menyatakan bahwa pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab karena adanya perjanjian pengangkutan. Dalam hal ini pengangkut dapat bebas dari tanggung jawabnya untuk membayar ganti kerugian maka beban pembuktian ada pada pengangkut artinya pengangkut harus dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah.¹⁸

Menurut prinsip tanggung jawab ini, beban pembuktian berada pada pihak yang melakukan perbuatan melawan hukum. Hal ini berarti perbedaan prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*) dengan prinsip tanggung jawab berdasarkan atas unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault principle*) adalah pihak yang dibebani pembuktian.¹⁹

Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan, beban tanggung jawab berada pada pihak yang dirugikan, sedang pada prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga, pihak yang merugikan harus membuktikan. Berdasarkan prinsip tanggung jawab ini, konsumen yang merasa dirugikan dapat menggugat bahwa pelaku usaha telah melanggar kewajiban dan larangan yang semestinya tidak boleh dilakukan oleh pelaku usaha.²⁰

¹⁸ Elfrida R Gultom. 2020. *Hukum Pengangkutan Laut*. Bogor: Mitrawacana Media. Halaman 28

¹⁹ Arnando Umboh. 2018. *Tanggungjawab Pelaku Usaha Dalam Pemenuhan Hak Konsumen Menurut Hukum Positif Indonesia*. Jurnal Lex Privatum, Vol, VI Nomor 6 Agustus 2018. Halaman 48

²⁰ *Ibid.*, Halaman 48

3. Praduga Tidak Selalu Salah

Prinsip tanggung jawab ini merupakan suatu bentuk tanggung jawab bersyarat, artinya pihak penumpang harus membuktikan kesalahan pihak pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Apabila pihak penumpang tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka ganti rugi tidak akan diberikan.²¹

Prinsip praduga untuk selalu tidak bertanggung jawab hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan pembatasan demikian biasanya *common sense* dapat dibenarkan. Contoh dari penerapan prinsip ini adalah pada hukum pengangkutan. Kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin/bagasi tangan yang biasanya dibawa dan diawasi si penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang.²²

4. Prinsip Tanggungjawab Mutlak

Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*) kendati demikian ada pula para ahli yang membedakan kedua terminologi diatas. Ada pendapat yang mengatakan, *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun ada pengecualian-kecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya keadaan *force majeure*.²³

²¹ Krisnadi. 2014. *Penerapan Prinsip Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Penumpang Bus Umum*. Jurnal Mimbar Hukum, Vol, 26 Nomor 1 Februari 2014. Halaman 61

²² Fransiska. 2018. *Prinsip Tanggungjawab Mutlak Pelaku Usaha Terhadap Ketentuan Pasal 27 UU No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*. Jurnal Krtha Bhayangkara, Vol, 12 Nomor 2 Desember 2018 Halaman 217

²³ Fransiska. *Op.,Cit* Halaman 218

Hubungan itu harus ada, pada *strict liability*. Sedangkan pada *absolute liability*, hubungan itu tidak selalu ada. Maksudnya, pada *absolute liability*, dapat saja tergugat yang diminta pertanggungjawaban itu bukan pelaku langsung kesalahan (misalnya dalam kasus bencana alam).²⁴

Berdasarkan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan, bahwa seseorang harus bertanggung jawab ketika kerugian terjadi, terlepas dari ada tidaknya kesalahan pada dirinya, sehingga faktor kesalahan bukan lagi merupakan unsur yang harus dibuktikan di pengadilan.²⁵

5. Prinsip Tanggung Jawab Dengan Pembatasan

Prinsip ini berkaitan dengan upaya pelaku usaha untuk tidak bertanggung-jawab terhadap hal-hal tertentu, misalnya mencantumkan klausula bahwa kehilangan ditanggung oleh pemilik (konsumen” atau “barang yang sudah dibeli tidak dapat dikembalikan). Klausula tersebut bersifat menghilangkan tanggung jawab pelaku usaha (klausula ekseporasi) yang dikenal dengan klausula baku.²⁶

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan ia sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausula ekseporasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya. Dalam perjanjian cuci cetak film misalnya, ditentukan, bila film yang ingin dicuci/dicetak itu hilang atau rusak (termasuk akibat kesalahan petugas) maka si konsumen hanya dibatasi ganti kerugian sebesar sepuluh kali harga satu roll film baru. Prinsip tanggung jawab ini sangat merugikan konsumen bila ditetapkan secara sepihak oleh pelaku usaha.²⁷

²⁴ Arnando Umboh. *Op.,Cit* Halaman 49

²⁵ Krisnadi. *Op.,Cit* Halaman 61

²⁶ Arnando Umboh. *Op.,Cit* Halaman 49

²⁷ Fransiska. *Op.,Cit* Halaman 218

B. Maskapai

Menurut Pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara, dinyatakan 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. Menurut Pasal 1 Angka 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan angkutan udara adalah 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. Dalam penyelenggaraan angkutan udara dibedakan menjadi dua yaitu pertama, angkutan udara niaga dan kedua, angkutan udara bukan niaga.

Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Sedangkan angkutan udara bukan niaga ciri terpenting adalah tidak untuk kepentingan umum melainkan untuk keperluan-keperluan yang bersifat khusus misalnya dinas-dinas kenegaraan dan kepentingan militer. Kegiatan angkutan udara dilakukan oleh perusahaan angkutan udara, yaitu perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran.²⁸

Menurut Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara membagi bentuk-bentuk kegiatan pengangkutan udara, menjadi

²⁸ Sigit Sapto. 2019. *Hukum Pengangkutan Indonesia Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi*. Surakarta: Navida. Halaman 90

dua yaitu angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga, secara lengkap dinyatakan

1. Kegiatan angkutan udara terdiri atas :
 - a) angkutan udara niaga; dan
 - b) angkutan udara bukan niaga.
2. Angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, meliputi :
 - a) Angkutan udara niaga berjadwal; dan
 - b) Angkutan udara niaga tidak berjadwal.

Menurut Pasal 1 Angka 14 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Sedangkan Menurut Pasal 1 Angka 15 angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.

Penerbangan komersial atau angkutan udara niaga adalah usaha pengangkutan dari penumpang-penumpang, barang barang dan pos atau kegiatan keudaraan lainnya dengan memungut bayaran. Ada beberapa penggolongan kegiatan penerbangan komersial atau niaga, yaitu sebagai berikut:²⁹

1. Penerbangan teratur (*scheduled operation*), yaitu penerbangan berencana menurut suatu jadwal perjalanan pesawat-pesawat yang tetap dan teratur;

²⁹ *Ibid.*, Halaman 91

2. Penerbangan tidak teratur (*non scheduled operation*), yaitu penerbangan-penerbangan dengan pesawat-pesawat secara tidak berencana;
3. Penerbangan suplementer, yaitu penerbangan-penerbangan dengan pesawat-pesawat berkapasitas 15 orang dan sifatnya suplementer dari penerbangan teratur ke tidak teratur;
4. Penerbangan kegiatan keudaraan (*aerial work*), yaitu penerbangan-penerbangan yang bukan bertujuan untuk pengangkutan penumpang, barang atau pos melainkan untuk kegiatan udara lain dengan memungut bayaran antara lain untuk kegiatan-kegiatan penyemprotan, pemotretan, survey udara, dan lain-lain.

Maskapai penerbangan atau badan usaha angkutan udara, dijelaskan pada Pasal 1 Angka 5 Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 yaitu badan usaha angkutan udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran. Sebagai badan usaha atau badan hukum, maskapai penerbangan dapat dimintai pertanggungjawaban apabila melakukan kesalahan.³⁰

Maskapai penerbangan adalah sebagai penyedia layanan pengangkutan melalui udara memiliki peran yang sangat penting dalam kegiatan

³⁰ Baiq Setiani. 2016. *Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan*. Jurnal Ilmu Hukum Novelty, Vol, 7 Nomor 1 Februari 2016. Halaman 4-5

penerbangan. Sebagai salah satu stakeholders dalam kegiatan penerbangan.³¹ Pengaturan tanggung jawab maskapai penerbangan dalam kecelakaan diatur secara spesifik. Pasal 24 Ordonansi Pengangkutan Udara menentukan bahwa:

1. Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian sebagai akibat luka atau bekas-bekas lain pada tubuh, yang diderita oleh penumpang, bila kecelakaan yang menimbulkan kerugian ini ada hubungannya dengan pengangkutan udara dan terjadi di atas pesawat udara atau sewaktu melaksanakan suatu tindakan dalam hubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat;
2. Apabila luka tersebut menimbulkan kematian, maka suami atau istri dari simati, anak-anaknya, atau orang yang menjadi tanggungan simati tadi semasa hidupnya dapat menuntut ganti kerugian yang dinilai sesuai dengan kedudukan dan kekayaan mereka yang bersangkutan sesuai dengan keadaan

International Air Transport Association (IATA) memprediksi bahwa pertumbuhan jumlah penumpang udara tertinggi untuk satu dekade ke depan akan berpusat di wilayah Asia, termasuk di Indonesia. IATA meramalkan bahwa Indonesia akan menjadi pasar perjalanan penerbangan terbesar keenam dunia pada tahun 2034. Selain itu, dari lima sektor jasa yang potensial dalam perdagangan bebas Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia menilai sektor jasa penerbangan Indonesia merupakan sektor jasa yang

³¹ Hasim Purba. 2017. *Mewujudkan Keselamatan Penerbangan Dengan Membangun Kesadaran Hukum Bagi Stakeholders Melalui Penerapan Safety Culture*. Jurnal Samudra keadilan, Vol 12 Nomor 1 Januari-Juni 2017. Halaman 98

paling tidak siap menghadapi perdagangan bebas tersebut Akibatnya, pengembangan bandara merupakan hal yang mutlak untuk dilakukan guna memenuhi kebutuhan bandara saat ini dan di masa depan.³² Oleh sebab itu dibutuhkan standar pelayanan agar maskapai penerbangan di Indonesia tetap terjaga tingkat kepercayaannya.

Beberapa pelayanan yang diberikan angkutan udara dalam mendukung pelayanan kepada pengguna jasa angkutan udara, antara lain:³³

1. Penyediaan fasilitas untuk pemesanan/ pembelian tiket di bandar udara sebagai pendukung kelancaran pelayanan kepada pengguna jasa angkutan udara oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) adalah satu ruangan untuk pemesanan dan pembelian tiket, serta jasa sewa listrik. Untuk luas ruangan dinilai sudah cukup lega dan memadai dalam melakukan aktivitas dan kegiatan.
2. Penyediaan fasilitas untuk *check-in* dan penyerahan bagasi di bandar udara, untuk mendukung kelancaran pelayanan kepada penumpang oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) adalah area *check-in* yang dinilai sudah cukup baik, luas dan nyaman. Penyerahan bagasi sudah sangat baik, dimana bagasi penumpang sudah melalui pemeriksaan *X-Ray* sebelum sampai kepada petugas *check-in* maskapai.

³² Tri Sefrus. 2017. *Analisis Awal Permasalahan Transportasi Udara dan Arah Pengembangan Bandara di Indonesia*. Jurnal Transportasi, Vol, 17 Nomor 3 Desember 2017. Halaman 178

³³ Arman Mardoko. 2015. *Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Layanan Maskapai Penerbangan PT. Lion Air Rute Mamuju-Jakarta*. Jurnal Warta Ardhia, Vol 41 Nomor 1 Maret 2015. Halaman 23-24

3. Penyediaan fasilitas untuk pelayanan bagasi dan claim bagasi dalam membantu kelancaran pengguna jasa pada saat sesudah penerbangan oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) adalah penyediaan fasilitas pelayanan bagasi dari pihak penyelenggara bandar udara atau security bandar udara, sedangkan untuk klaim bagasi penumpang biasanya langsung ke pihak perusahaan angkutan udara
4. Pelayanan perusahaan *ground handling* dalam menunjang kecepatan pelayanan sebelum penerbangan sehingga tidak menyebabkan delay penerbangan dan merugikan pengguna jasa angkutan udara. Untuk pelayanan perusahaan *ground handling* diatur dalam hubungan kontrak kerja, dan untuk kerja secara profesional pihak perusahaan angkutan udara memberikan pelatihan dan secara rutin diadakan pertemuan untuk koordinasi.
5. Peran dari Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) jika terjadi permasalahan dalam pelayanan terhadap pengguna jasa angkutan udara dinilai sudah sangat baik dalam hal menangani penumpang yang mengalami kesulitan atau masalah, baik penumpang pada waktu berangkat dan penumpang pada waktu datang.
6. Kendala dan permasalahan apa saja yang sering terjadi dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan udara adalah :
 - Penumpang sering terlambat *check-in* sehingga tertinggal pesawat dan membuat penumpang marah-marah karena kesalahannya sendiri;
 - Jaringan internet

yang sering terputusputus atau mati; dan - Aliran listrik di bandar udara yang kadang-kadang mati.

7. Saran-saran yang diberikan oleh perusahaan angkutan udara dalam meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan udara adalah agar partisipasi pihak unit penyelenggara bandar udara lebih ditingkatkan lagi, terutama pada bagian security bandar udara. Agar lebih tegas dan lebih teliti serta cermat dalam memeriksa penumpang, barang, dan bagasi yang berbahaya.

C. Kerusakan

Sebagaimana menurut Kbbi yang dimaksud dengan kerusakan adalah menderita kecelakaan.³⁴ Namun konteks kerusakan yang dimaksud adalah kerusakan bagasi. Sebelum menjelaskan kerusakan bagasi akan diuraikan mengenai pengertian bagasi.

Definisi bagasi menurut IATA (*International Air Transport Association*) yang diterjemahkannya menjadi bahasa Indonesia “Bagasi adalah harta benda dan barang- barang pribadi milik penumpang yang diizinkan untuk dibawa kedalam pesawat oleh maskapai penerbangan yang bersangkutan selama perjalanan. Bagasi merupakan suatu harta benda berharga atau barang pribadi yang dimiliki penumpang yang sudah di izinkan oleh penumpang untuk barang berharganya diangkut oleh maskapai penerbangan ke dalam pesawat dan merupakan kebutuhan persediaan penumpang selama melakukan perjalanan.

³⁴ <https://kbbi.web.id/rusak> Diakses Pada Tanggal 19 September 2023 Pukul 20.00 Wib

Definisi lain menyatakan Pengertian bagasi adalah tempat menyimpan tas dan barang penumpang dalam pesawat udara. Pelayanan *check-in* merupakan tahap berikutnya setelah proses pembelian tiket, di mana penumpang melaporkan keberangkatannya di bandara. Pada tahap ini, penumpang melakukan pelaporan mengenai dirinya dan bagasinya. Pada proses ini penumpang harus menunjukkan tiket penerbangannya untuk memperoleh *boarding pass* dan *baggage claim* tag bagi calon penumpang yang membawa bagasi. Terbagi menjadi dua jenis, yaitu *checked baggage* dan *unchecked baggage*.³⁵

Jenis-Jenis bagasi antara lain:

1. *Checked baggage* (bagasi tercatat) *Checked Baggage* adalah bagasi yang sudah ditimbang, dan didaftarkan, serta dapat diangkut ke dalam baggage cargo compartment pesawat.
2. *Unchecked baggage* (bagasi tidak tercatat) *Unchecked baggage* (bagasi tidak tercatat) adalah bagasi atau barang bawaan penumpang yang dibawa sendiri oleh penumpang dan diperbolehkan untuk dibawa ke dalam kabin pesawat.
3. *Unaccompanied baggage* (bagasi kargo) *Unaccompanied baggage* (bagasi kargo) yaitu bagasi atau barang bawaan penumpang yang dibawa dan dikirim sebagai kargo tanpa disertai pemilik barang ke dalam pesawat serta dikenakan biaya sesuai ketentuan (jarak, berat minimal per kg, rute

³⁵ Faishal Hilmy Fathurrachman. 2023. *Pengaruh Penanganan Bagasi Rusak Terhadap Tingkat Kepuasan Penumpang Dari PT Kokapura Avia Di Bandar Udara jenderal Ahmad Yani Semarang*. Jurnal Kajian Hukum dan Penelitian Hukum. Vol 1 Nomor 3 Juni 2023 Halaman 137

penerbangan yang dilalui, media pembungkus, dokumen yang dipakai, jenis barang, dsb).

Bagasi rusak adalah kerusakan yang terjadi pada barang bawaan selama penerbangan, seperti goresan, retak, pecah, atau kerusakan pada isinya. Ini bisa terjadi karena berbagai alasan, seperti pengangkutan yang kasar, penanganan yang buruk, atau karena faktor cuaca. Banyak maskapai penerbangan memiliki prosedur dan polis yang mengatur bagaimana kerusakan ini dapat dilaporkan dan diperbaiki.³⁶ Sedangkan Menurut Supriyadi, bagasi rusak adalah suatu konsep yang memfokuskan pada identifikasi dan solusi masalah kerusakan barang bawaan atau bagasi yang terjadi selama proses pengangkutan.³⁷ Agar tidak mengalami kerusakan bagasi maka dilakukan upaya-upaya agar meminimalisir kerusakan bagasi dengan melalui mekanisme pemeriksaan yang akan diuraikan di bawah

Baggage handling adalah proses pengangkutan bagasi penumpang bersama dengan penumpang ke dalam pesawat. Proses ini melibatkan penanganan bagasi penumpang di stasiun keberangkatan dimulai dari pemeriksaan bagasi oleh petugas keamanan dilanjutkan proses *check-in* yang mencakup penimbangan dan pelabelan bagasi serta pemasangan tag klaim bagasi. Apabila bagasi melebihi batas yang diizinkan, penumpang perlu melakukan pembayaran. Selanjutnya, bagasi dimuat ke dalam kontainer (kereta bagasi), disortir, dan ditransfer ke penerbangan yang tepat. Bagasi kemudian ditarik ke pesawat, dimuat ke dalam

³⁶ Faishal Hilmy Fathurrachman. 2023. *Pengaruh Penanganan Bagasi Rusak Terhadap Tingkat Kepuasan Penumpang Dari PT Kokapura Avia Di Bandar Udara jenderal Ahmad Yani Semarang*. Jurnal Kajian Hukum dan Penelitian Hukum. Vol 1 Nomor 3 Juni 2023 Halaman 137

³⁷ *Ibid.*, Halaman 138

pesawat, dan diulangi secara terbalik saat tiba di stasiun tujuan, hingga bagasi akhirnya diserahkan kepada penumpang yang bersangkutan.³⁸

Penanganan bagasi (*baggage handling*) merupakan suatu kegiatan menangani barang bawaan penumpang dari airport keberangkatan hingga sampai tujuan. Penanganan bagasi penumpang haruslah melalui prosedur yang ditetapkan oleh IATA (*International Air Transport Association*), pada proses ground handler ini memiliki urutan dari pemeriksaan bagasi oleh *security check*, penimbangan bagasi dan pebelan bagasi serta diberikan *baggage claim tag*, lalu melakukan pembayaran apabila bagasi melebihi ketentuan. Kemudian bagasi dibawa dan dimasukkan ke dalam pesawat (*loading proses*), dan setelah sampai di stasiun tujuan bagasi akan diturunkan atau dibongkar (*unloading proses*) oleh petugas bagasi lalu dibawa ke bagian pengambilan bagasi (*baggage claim area*).³⁹

Prosedur terhadap penanganan bagasi rusak adalah sebagai berikut:⁴⁰

1. Penanganan Kasus Kerusakan Bagasi (DPR), Mengecek kondisi bagasi rusak penumpang, Berkoordinasi dengan security dan loading master untuk mengetahui penyebab kerusakan, Memeriksa dokumen penumpang label dan tiket dan passport untuk melengkapi PIR sebagai laporan kerusakan, Membuat PIR / DPR memasukan data-data penumpang dan jenis kerusakan serta alamat penumpang; Memberi informasi kepada

³⁸ *Ibid.*, Halaman 137

³⁹ Inneke. 2022. *Pengaruh Penanganan Bagasi Terhadap Kepuasan Penumpang Maskapai Citilink Oleh PT Garuda Angkasa di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya*. Jurnal Kewarganegaraan, Vol, 6 Nomor 1 Juni 2022. Halaman 822

⁴⁰ Pria Aditya. 2022. *Penanganan Bagasi Rusak Pada Masa Pandemi Covid 19 di Maskapai Garuda Indonesia Pada PT Garuda Angkasa di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak*. Jurnal Kewarganegaraan Vol, 6 Nomor 3 Oktober 2022. Halaman 5390

penumpang bahwa bagasi tersebut akan diambil dan diperbaiki oleh mitra kerja maskapai, Memberi info kepada mitra kerja maskapai untuk segera mengambil bagasi dan memperbaikinya, Menanyakan kepada mitra kerja maskapai perihal perbaikan bagasi apakah sudah selesai/belum, Mengkonfirmasi ke *Airline* untuk mendapatkan otorisasi pembuatan laporan kerusakan jika bagasi yang rusak menggunakan label *limited release*, *Closing* ke dalam *system* untuk *case* yang penumpang telah diberikan kompensasi sesuai dengan instruksi *Airline*.

2. Penanganan Kasus Pendodosan (*Filfered/DPR*); Menerima laporan pendodosan bagasi dari penumpang lalu menimbang untuk mengetahui berat bagasi yang dilaporkan oleh penumpang, Memeriksa kondisi bagasi yang dilaporkan penumpang, Berkoordinasi dengan *airline* untuk mendapatkan otorisasi pembuatan jenis laporan (*courtesy report* atau *DPR report*), Berkoordinasi dengan maskapai tentang keputusan penyelesaian dan menginformasikannya ke penumpang; Mencatat kedalam buku *DPR (pilferred)* sebagai pengarsipan.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hubungan Hukum Penumpang Dengan Pihak Maskapai

Transportasi udara adalah transportasi yang menggunakan sumber daya dan teknologi termutakhir sehingga cepat, efisien dan ekonomis yang banyak digunakan masyarakat Indonesia sekarang ini, yaitu dalam rangka mempercepat proses pengangkutan orang maupun barang antara wilayah yang satu dengan wilayah yang lainya. Penyelenggaraan angkutan udara dalam penerbangan niaga tidak memiliki nilai ekonomi tanpa adanya penumpang, karena penumpang merupakan aset utama maskapai penerbangan yang menguntungkan, sehingga penumpang pengguna jasa angkutan udara hak harus dilindungi, terutama dalam hal kompensasi. Hak tersebut diantaranya adalah hak penumpang yang mengalami kecelakaan, bagasi rusak atau hilang, dan penundaan penerbangan.⁴¹ Adanya hak-hak tersebut dikarenakan adanya kontrak antara penumpang dan maskapai.

Akibat hukum suatu kontrak pada dasarnya lahir dari adanya hubungan hukum dari suatu perikatan, yaitu dalam bentuk hak dan kewajiban. Pemenuhan hak dan kewajiban inilah yang merupakan salah satu bentuk daripada akibat hukum suatu kontrak. Kemudian, hak dan kewajiban ini tidak lain adalah hubungan timbal balik dari para pihak, maksudnya, kewajiban di pihak pertama merupakan hak bagi pihak kedua, begitu pun sebaliknya, kewajiban di pihak

⁴¹ Wahid Yaurwarin dan Dominggus J. Siwabessy. 2023. *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Akibat Keterlambatan Penerbangan*. Jurnal Aplikasi Kebijakan Publik dan Bisnis, Vol, 4 Nomor 2 September 2023. Halaman 314

kedua merupakan hak bagi pihak pertama. Dengan demikian, akibat hukum di sini tidak lain adalah pelaksanaan dari pada suatu kontrak itu sendiri.⁴²

Pengangkutan barang merupakan salah satu bentuk produk atau layanan perusahaan penerbangan. Hampir setiap penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara membawa barang baik barang keperluan sehari-hari atau barang untuk dijual kembali. Barang-barang yang dibawa tersebut beraneka ragam jenis antara lain pakaian, perhiasan, alat elektronik dan lain-lain. Dalam kegiatan penerbangan, barang biasanya disebut dengan bagasi. Bagasi berdasarkan terminologi pada pengangkutan udara ada dua macam, yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin.⁴³

Pada umumnya para pengguna transportasi udara berharap agar pesawat yang ditumpangnya tiba di bandara sesuai waktu keberangkatan sebagaimana tertera pada tiket, selain itu juga para penumpang juga berharap, barang bawaan tidak hilang, tidak rusak dan tidak terbawa kebandara yang lainnya. Harapan para pengguna angkutan udara tersebut pada kenyataannya tidak sebagaimana mestinya, karena masih banyak terjadi adanya keterlambatan penerbangan, hal tersebut yang pernah dialami oleh penumpang udara di negara berbagai negara termasuk di Indonesia.⁴⁴

⁴² Joko Sriwidodo dan Kristiawanto. 2021. *Memahami Hukum Perikatan*. Yogyakarta: Kepel Press. Halaman 144

⁴³ Freddy Luth Putra Purba dan T. Keizerina Devi 2013. *Perlindungan Konsemen Atas Kerusakan dan Kehilangan Bagasi Penumpang Pesawat Udara Oleh Maskapai Penerbangan (Study Kasus PT Metro Batavia Cabang Medan)*. Jurnal Hukum Ekonomi, Vol 1 Nomor 1 Feb-Mei 2013. Halaman 4

⁴⁴ *Ibid.*

Penumpang merupakan subjek utama terselenggaranya suatu penerbangan. Penumpang berhak mendapatkan pelayanan yang baik dari pihak maskapai penerbangan. Penumpang dapat mengupayakan haknya dalam rangka mendapatkan keamanan, keselamatan, pelayanan informasi yang benar, maupun ganti rugi. Walaupun demikian, pengusaha penerbangan seharusnya mengusahakan perlindungan hukum yang dapat diwujudkan melalui tata cara berdasarkan ordonasi pengangkutan. Oleh sebab itu, maka setiap pihak maskapai penerbangan itu wajib mempunyai rasa tanggung jawab kepada penumpang bagi tercapainya keamanan dan keselamatan selama menggunakan jasa penerbangan. Perlindungan konsumen adalah perangkat hukum yang diciptakan untuk melindungi dan atau memberikan perlindungan pada penumpang mulai dari menaiki pesawat udara sampai dengan tujuannya masing-masing.⁴⁵ Hal ini tidak terlepas dari adanya hubungan penumpang sebagai konsumen dan maskapai sebagai pelaku usaha.

Menurut A.Z Nasution konsumen dibedakan menjadi tiga jenis yaitu konsumen, konsumen antara, dan konsumen akhir. Penjabaran dari ketiga jenis konsumen tersebut adalah:⁴⁶

1. Konsumen adalah setiap orang yang mendapatkan barang atau jasa yang digunakan untuk tujuan tertentu.
2. Konsumen antara adalah setiap orang yang mendapatkan barang dan/ atau jasa untuk digunakan dengan tujuan membuat barang dan/ atau jasa lain

⁴⁵ Dewa Ayu Putri Sukadana. *Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Atas Hilang Atau Rusaknya Barang Dalam Pengangkutan Udara*. Fakultas Hukum Universitas Udayana. Halaman 5-6

⁴⁶ Mukhti Fajar, dkk. 2019. *Hukum Perlindungan Konsumen dan Persaingan Usaha*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Halaman 15

untuk diperdagangkan (tujuan komersil); bagi konsumen antara, barang atau jasa itu adalah barang atau jasa kapital yang berupa bahan baku, bahan penolong atau komponen dari produk lain yang akan diproduksinya (produsen). Konsumen antara ini mendapatkan barang atau jasa di pasar industri atau pasar produsen.

3. Konsumen akhir adalah setiap orang 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).

Pada konteks pembahasan ini maka konsumen yang dimaksud adalah konsumen antara, sebagaimana menggunakan jasa penerbangan untuk kepentingan pribadi demi mencapai tempat tujuan.

Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi. Pengangkutan memiliki tiga aspek pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha (*business*), 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. 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 pengangkutan.⁴⁷

Unsur mendapatkan barang atau jasa, tidak terbatas karena suatu hubungan hukum berdasarkan perjanjian (jual beli, sewa menyewa, beliangsuran, dan sebagainya), tetapi juga karena suatu hubungan hukum atas dasar Undang-Undang. Dalam barang dan/atau jasa yang digunakan, tergantung pada konsumen mana yang dimaksudkan. Bagi konsumen antara, barang atau jasa itu adalah barang atau jasa kapital, berupa bahan baku, bahan penolong atau komponen dari produk lain yang akan diproduksinya (produsen). Kalau dia distributor atau pedagang, berupa barang setengah jadi atau barang jadi yang menjadi mata dagangannya. Konsumen antara ini mendapatkan barang atau jasa itu di pasar industri atau pasar produsen.⁴⁸

Suatu hubungan hukum (*rechtsrelatie*) yaitu hubungan antara subjek hukum yang akibatnya diatur oleh hukum dapat menimbulkan hak atau

⁴⁷ Muhammad Ferdian. *Op., Cit* Halaman 44

⁴⁸ Hulman Panjaitan. 2021. *Hukum Perlindungan Konsumen Reposisi dan Penguatan Kelembagaan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Dalam Memberikan Perlindungan dan Menjamin Keseimbangan Dengan Pelaku Usaha*. Jakarta: Jala Permata Aksara Perlindungan Konsumen Halaman 75

meleyapkan hak. Hak-hak menurut sifatnya dapat dibagi dalam dua golongan besar yaitu :⁴⁹

1. Hak Absolut/mutlak yaitu kekuasaan yang diberikan oleh hukum kepada subjek hukum untuk berbuat sesuatu atau bertindak sesuatu dengan memperhatikan kepentingannya.
2. Hak Relatif/nisbi yaitu kekuasaan yang diberi hukum kepada subjek hukum tertentu untuk berbuat, tidak berbuat sesuatu kepada subjek hukum tertentu.

Apabila merujuk muatan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, ada pernyataan yang menghendaki perlu adanya perlindungan terhadap konsumen. Perlindungan konsumen yang dimaksud adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum. Pernyataan ini bertujuan sebagai benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan konsumen atas perilaku dari pelaku usaha.⁵⁰

Penumpang maskapai sebagai subjek hukum tentunya memiliki hak dan kewajiban. Sebagaimana diketahui subjek hukum menurut Algra adalah setiap orang mempunyai hak dan kewajiban, yang menimbulkan wewenang hukum (*rechts bevoegheid*), sedangkan pengertian wewenang hukum itu sendiri adalah kewenangan untuk menjadi subyek dari hak-hak.⁵¹

⁴⁹ Martha Eri Safira. 2017. *Hukum Perdata*. Ponorogo: CV Nata Karya. Halaman 66

⁵⁰ H. Joni Emirzon, dkk. 2022. *Book Chapter Hukum Perlindungan Konsumen*. Palembang: Unsri Press. Halaman 3

⁵¹ Muhammad Shoim. 2022. *Pengantar Hukum Perdata di Indonesia*. Semarang: CV. Rafi Sarana Perkasa. Halaman 9

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen telah mengatur mengenai hak-hak dan apa saja yang menjadi kewajiban konsumen.⁵² Menurut Pasal 4 ada sembilan hak dari konsumen, delapan diantaranya hak eksplisit diatur dalam undang-undang perlindungan konsumen dan satu hak lainnya diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya. Hak-hak tersebut adalah:

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan atas barang dan jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan jasa;
3. Hak mendapatkan informasi yang benar, jelas dan jujur atas barang dan jasa;
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya;
5. Hak untuk mendapatkan bantuan hukum (advokasi), perlindungan dan penyelesaian sengketa;
6. Hak dalam pembinaan dan pendidikan konsumen;
7. Hak untuk diberlakukan dengan secara benar, jujur dan tidak diskriminatif;
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi atas barang atau jasa yang merugikan;
9. Hak-hak yang ditentukan dalam perundang-undangan lain.

Adapun kewajiban konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen meliputi:

1. Membaca dan mengikuti petunjuk informasi atau prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan jasa atau demi keamanan dan keselamatan;

⁵² Mukhti Fajar, dkk. *Op., Cit* Halaman 19

2. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
3. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati.

Menurut Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, 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.

Apabila mengacu kepada Undang-Undang Konsumen maka pelaku usaha/pihak maskapai harus memberi kompensasi atau ganti rugi. Hal ini dikarenakan jasa yang diterima tidak sesuai perjanjian. Hal ini biasanya tertera di dalam tiket penerbangan.

Secara umum hak pengangkut adalah menerima pembayaran ongkos angkutan dari penumpang atau pengirim barang atas jasa angkutan yang telah diberikan. Akan tetapi di dalam ordonansi pengangkutan Udara 1939 ditentukan hak pengangkut, yaitu sebagai berikut:

1. Pada Pasal 7 ayat (1), 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.
2. Pasal 9, Bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim untuk membuat beberapa surat muatan udara.
3. 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. Kemudian pada 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.

Secara umum kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang beserta bagasinya dan menjaganya dengan sebaik-baiknya hingga sampai di tempat tujuan. Akan tetapi di dalam OPU 1939 ditegaskan kewajiban pengangkut pada transportasi udara, yaitu sebagai berikut:

1. Pasal 8 ayat (3), Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterimanya.
2. Pasal 16 ayat(2), Bila barang sudah tiba di pelabuhan udara tujuan, pengangkut berkewajiban untuk memberitahu kepada penerima barang, kecuali bila ada Perjanjian sebaliknya.
3. 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.
4. 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

Menurut Pasal 1 Angka 27 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang dimaksud tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak

penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.

Mengenai perjanjian antara penumpang dengan pengangkut diatur dalam Pasal 140 Ayat 3 yang menyatakan: Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.

Pasal 151 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Menjelaskan Tiket penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:

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

B. Kriteria Kerusakan Barang Penumpang di Bagasi Pesawat

Pengangkutan barang merupakan salah satu bentuk produk atau layanan perusahaan penerbangan. Hampir setiap penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara membawa barang baik barang keperluan sehari-hari atau barang untuk dijual kembali. Barang-barang yang dibawa tersebut beraneka ragam jenis antara lain pakaian, perhiasan, alat elektronik dan lain-lain. Dalam kegiatan penerbangan, barang biasanya disebut dengan bagasi. Bagasi berdasarkan

terminologi pada pengangkutan udara ada dua macam, yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin. Sebagaimana ditentukan dalam ketentuan Pasal 1 angka 24 dan angka 25 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bagasi tercatat dan bagasi kabin dibedakan sebagai berikut.⁵³

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

Bagasi memiliki tanda pengenal yang diserahkan oleh pengangkut yang dijelaskan dalam Pasal 153 Ayat 2 yang menjelaskan: Tanda pengenal bagasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:

1. Nomor tanda pengenal bagasi;
2. Kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan; dan
3. Berat bagasi.

Aspek filosofis lahirnya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan sebagaimana dijelaskan Penerbangan merupakan salah satu moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional, yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat, berteknologi tinggi dan memerlukan tingkat keselamatan tinggi, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai

⁵³ Freddy Luth Putra Purba dan T. Keizerina Devi. *Op., Cit* Halaman 4

penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional untuk peningkatan kesejahteraan rakyat.⁵⁴

Penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan sifatnya yang padat modal sehingga mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas baik di dalam negeri maupun ke luar negeri. Pengembangan penerbangan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari prasarana dan sarana penerbangan, peraturan-peraturan, prosedur dan metoda sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, berhasil guna serta dapat diterapkan.⁵⁵

Penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan sifatnya yang padat modal sehingga mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas baik di dalam negeri maupun ke luar negeri. Pengembangan penerbangan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari prasarana dan sarana penerbangan, peraturan-peraturan, prosedur dan metoda sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, berhasil guna serta dapat diterapkan.⁵⁶

⁵⁴ Nashkah Akademik Rancangan Undang-Undang Tentang Penerbangan

⁵⁵ *Ibid.*,

⁵⁶ *Ibid.*,

Sejak Republik Indonesia berdiri pada 17 Agustus 1945, Pemerintah telah menerbitkan dan memberlakukan tiga perundang-undangan yang mengatur industri penerbangan nasional, yaitu: ⁵⁷

1. Undang-undang Nomor 83 tahun 1958 tentang Penerbangan
2. Undang-undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan
3. Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

Lahirnya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dengan beberapa pertimbangan yakni:

1. Bahwa negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang;
2. Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara;
3. Bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu

⁵⁷ Inaca. 2019. *Menjelang Setengah Abad Industri Penerbangan Nasional Inaca Berkiprah*. Jakarta: Indonesia National Air Carriers Association. Halaman 65

dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;

4. Bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah;
5. Bahwa Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

Lahirnya undang-undang tersebut tak terlepas dari alasan demi keamanan penerbangan dewasa ini yang sangat diperlukan, mengingat perkembangan zaman yang terus berkembang pesat bahkan juga diiringi oleh perkembangan kejahatan yang dilakukan manusia.

Hilang atau rusaknya barang bagasi milik penumpang sering terjadi dalam suatu perjalanan penerbangan membuat resah penumpang. Bagaimana sebagai penumpang mereka menanggapi atau melakukan tindakan awal sebagai pihak yang dirugikan atas kehilangan yang dialaminya. Dibawah ini akan dijelaskan

mengenai prosedur beberapa maskapai penerbangan sehingga sebagai konsumen kita telah paham mengenai prosedur tersebut sebelum melakukan perjalanan.⁵⁸

Secara umum jika mengikuti prosedur yang berlaku, penumpang menitipkan bagasi tercatat ke maskapai sebagai pihak pengangkut sesuai dengan perjanjian baku yang ditetapkan oleh maskapai. Proses awal dilakukan dilakukan pada saat *Check in* dan pemberian label (*baggage Claim Tag*) pada bagasi tercatat untuk di titipkan ke pihak pengangkut. Dan jika bagasi rusak atau hilang di bandara tujuan maka petugas bandara akan mengarahkan penumpang untuk melaporkannya ke bagian *Lost and Found Baggage*.⁵⁹

Maskapai memiliki kewajiban untuk membawa penumpang beserta muatan yang dijamin keamanannya sampai destinasi tujuan, seandainya penumpang mengalami kejadian kopernya hilang maupun rusak, maka pihak maskapai wajib menanggung kerugian dari penumpang. Dalam praktiknya banyak problematika yang dapat dijumpai terkait dengan hancurnya muatan penumpang sampai dengan kehilangan yang kerap kali muatan penumpang tersebut tidak sampai ke destinasi tujuan.⁶⁰

Maskapai penerbangan berkewajiban untuk mengangkut penumpang atau barang bawaan dengan aman, lengkap dan aman sampai ke tujuan, jika bagasi penumpang dalam sistem transportasi udara Indonesia hilang atau rusak, maskapai wajib bertanggungjawab. Terdapat beberapa masalah yang sering ditemui dalam

⁵⁸ Sitti Ma'rifah Nisrina Arifin dan Dea Larisa. 2020. *Pertanggungjawaban Terhadap Hilang Atau Rusaknya Barang Bagasi Pesawat di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar*. Jurnal Siyasatuna, Vol, 1 Nomor 2 Mei 2020. Halaman 324

⁵⁹ *Ibid.*, Halaman 324

⁶⁰ I Nyoman Bayu Wedhananta. 2019. *Pertanggungjawaban Hukum Pihak Maskapai Terhadap Kerusakan Barang Penumpang Yang Dtitipkan Pada Bagasi Tercatat Pesawat*. Jurnal Kertha Desa, Vol, 10 Nomor 11 Halaman 6

sistem pengangkutan udara. tersebut, kerugian yang di alami penumpang salah satunya kehilangan ataupun kerusakan bagasi penumpang. Berkaitan dengan tanggung jawab maskapai terhadap kerugian yang dialami penumpang atas kerusakan bagasi. Telah diatur dalam beberapa peraturan dan bentuk penyelesaiannya harus di sesuaikan dengan prinsip pertanggungjawaban bersumber dari perjanjian dan undang-undang.⁶¹

Prosedur penanganan masalah ada 3 macam yang paling sering kita terima masalah yang terjadi di lost and found yang pertama bagasi hilang, yang kedua bagasi rusak, dan yang ketiga bagasi yang berlebih atau biasa kita sebut dengan surplus bagasi. bagasi hilang dimulai dari laporan penumpang mengenai bagasinya yang bermasalah kepada petugas lost and found dan selanjutnya petugas memproses diawali dengan pembuatan PIR yang berisi: rute awal, nomor berita, nama harus lengkap sesuai dengan boarding pass, nomor label bagasi, jenis bagasi, isi dari bagasi, alamat dan nomor telepon penumpang, tanggal dan tanda tangan serta cap basah dari petugas. Sebelum dibuatkan PIR tadi harus tahu mana bagasi yang bisa diklaim dan mana yang ditolak. Kalau bagasinya cuma minor maka tidak bisa diklaim tetapi jika mojar kita bisa claim. Selanjutnya akan disertakan email dan foto bagasi rusaknya. Selanjutnya petugas lost and found akan memproses laporan tersebut sesuai dengan permasalahan bagasi penumpang.⁶²

⁶¹ Sitti Ma'rifah. *Op.,Cit* Halaman 320-321

⁶² Hidayatullah dan Syayidatul Munawaroh. 2021. *Penanganan Rusaknya Bagasi Penumpang di Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta Dalam Perspektif Hukum Islam (Studi Kasus Pada Divisi Lost And Found di Bandara Adisutjipto Yogyakarta)*. Jurnal Al Wasith: Vol, 6 Nomor 2 2021. Halaman 200

Pasal 174 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah mengatur prosedur pengajuan klaim kehilangan atau kerusakan barang bagasi:

1. Klaim atas kerusakan bagasi tercatat harus diajukan pada saat bagasi tercatat diambil oleh penumpang;
2. Klaim atas keterlambatan atau tidak diterimanya bagasi tercatat harus diajukan pada saat bagasi tercatat seharusnya diambil oleh penumpang;
3. Bagasi tercatat dinyatakan hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak tiba di tempat tujuan; dan
4. Klaim atas kehilangan bagasi tercatat diajukan setelah jangka waktu 14 (empat belas) hari kalender sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terlampaui.

Selain itu, terdapat beberapa langkah-langkah yang dapat di lakukan untuk mengklaim barang bawaan yang hilang atau rusak, yaitu:⁶³

1. Buat laporan kerugian, yaitu dengan mendatangi maskapai dan melaporkan kehilangan atau kerusakan dengan menyampaikan informasi sebanyak mungkin tentang waktu keberangkatan, kelas penumpang dan sebagainya, dan menyertakan kartu identitas dan boarding pass yang masih ada sebagai bukti untuk mendukung laporan;
2. Identitas barang, yang meliputi item, ukuran, warna, fitur, desain dan lainnya. Penumpang harus menjelaskan secara terperinci untuk memudahkan pihak pencarian oleh maskapai;

⁶³ Sitti Ma'rifah. *Op.,Cit* Halaman 325-326

3. Segera urus klaim bagasi, sehingga pihak maskapai dapat mengganti rugi barang yang hilang atau rusak;
4. Jika memiliki asuransi perjalanan yang memiliki fitur bagasi, maka segera lakukan proses klaim; dan
5. Apabila telah membuat laporan dan tidak ada respon positif maka anda dapat mengajukan laporan ke pengadilan atau melakukan upaya hukum diluar pengadilan.

Upaya atau prosedur klaim ganti kerugian sebelum akhirnya mendapatkan pertanggung jawaban oleh maskapai penerbangan:⁶⁴

1. Penumpang mendatangi kantor bagian *Lost and Found* yang terletak di terminal kedatangan Bandar Udara Internasional tujuan penumpang.
2. Pihak *Lost and Found* nantinya akan membuat laporan kehilangan dalam bentuk *Property Irregularity Report (PIR)*
3. Pihak maskapai akan memberikan salinan *Property Irregularity Report (PIR)* kepada penumpang yang mengalami kehilangan bagasi tercatat.
4. Pihak *Lost and Found* maskapai penerbangan akan segera mencari barang bagasi yang hilang, dengan menghubungi bagian pembongkaran barang bagasi dilapangan, bila tidak ditemukan juga, dilanjutkan dengan menghubungi bagian *Lost and Found* di bandara keberangkatan si penumpang

⁶⁴ Anastasia Juliana. 2016. *Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Terhadap Kerugian Konsumen Selaku Penumpang Atas Kehilangan Dan Kerusakan Barang Bagasi Tercatat (Studi Kasus PT. Lion Mentari Airlines)*. Halaman 6

5. Masa pencarian adalah 14 hari. Hari dalam hal ini merupakan kalender, bukan hari kerja
6. Apabila dalam kurun waktu 14 hari, bagasi tercatat milik penumpang tidak ditemukan, maka pihak maskapai penerbangan akan memberikan ganti kerugian kepada penumpang dengan jumlah sesuai dengan peraturan

Pengangkutan dari Purwosutjipto merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri buat menyelenggarakan pengangkutan barang dan /atau orang dari suatu daerah ke tempat tujuan eksklusif dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Tujuan diadakannya pengangkutan ialah untuk memindahkan barang dari kawasan dari ke daerah tujuan buat mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi. Secara garis besarnya moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:⁶⁵

1. Pengangkutan darat pengangkutan melalui jalan raya, Pengangkutan darat pengangkutan melalui kereta barah,
2. Pengangkutan laut
3. Pengangkutan udara

C. Pertanggungjawaban Maskapai Terhadap Kerusakan Barang Penumpang di Bagasi Pesawat

Terdapat dua sebab timbulnya ganti rugi, yaitu ganti rugi karena wanprestasi dan perbuatan melawan hukum. Ganti rugi karena wanprestasi diatur

⁶⁵ Chinta. M. J. Ndolu. 2023. *Tanggungjawab Perusahaan Angkutan Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Dalam Transportasi Udara Berdasarkan Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011*. Jurnal Publikasi Hukum, Vol, 1 Nomor 3 September 2023. Halaman 61

dalam Buku III KUH Perdata, yang dimulai dari Pasal 124 KUH Perdata s.d. Pasal 1252 KUH Perdata. Sedangkan ganti rugi karena perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Ganti rugi karena perbuatan melawan hukum adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada orang yang telah menimbulkan kesalahan kepada pihak yang dirugikannya. Ganti rugi itu timbul karena adanya kesalahan, bukan karena adanya perjanjian.⁶⁶

Tidak tepenuhinya standart pelayanan minimum pengangkutan udara menjadi faktor penyebab seringnya terjadi kerugian bagi penumpang. Berdasarkan hasil penelitian peristiwa yang sering terjadi pada pengangkutan udara akhir-akhir ini adalah mengenai kehilangan dan kerusakan bagasi terutama bagasi tercatat. Berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan membagi bagasi tersebut kedalam dua jenis, yaitu bagasi kabin dan bagasi tercatat.⁶⁷

Pengaturan mengenai bagasi tercatat didalam Konversi Warsawa 1929 pada Pasal 4 yang menyatakan bahwa pengangkut harus memberikan tiket bagasi (*baggage check*) atau tanda pengenal bagasi kepada penumpang. Tiket bagasi atau tanda pengenal bagasi tercatat harus dibuat dua rangkap, satu ditempelkan pada bagasi, yang satu lagi ditempelkan pada tiket penumpang. Tanda pengenal bagasi tercatat berdasarkan.⁶⁸

Dasar gugatan pertanggungjawaban perdata mensyaratkan adanya suatu hubungan hukum, baik hubungan hukum yang lahir dari suatu perjanjian (kontraktual) maupun hubungan hukum yang lahir bukan karena perjanjian (non

⁶⁶ Salim HS. 2019. *Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*. Jakarta: Sinar Grafika Halaman 109

⁶⁷ Anastasia Juliana. *Op.,Cit* Halaman 5

⁶⁸ *Ibid.*, Halaman 5

kontraktual). Hubungan hukum yang lahir dari suatu perjanjian mengandaikan pihak-pihaknya secara sadar sejak semula menghendaki suatu akibat hukum tertentu dan hukum memberikan jaminan untuk merealisasikannya. Sementara itu, dalam suatu hubungan hukum yang bersifat non kontraktual, akibat hukum justru diberikan oleh Undang-Undang bukan atas dasar kehendak dari para pihak.⁶⁹

Menurut pendapat umum Chulsum dan Windi Novia dalam kamus besar Bahasa Indonesia tanggungjawab dapat diartikan sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, apabila ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperbolehkan dan sebagainya dalam rangka hubungan hukum antara orang yang satu dengan orang yang lain dengan lebih menitikberatkan pada kepentingan perseorangan, bersifat privasi. Dalam pengertian tanggungjawab keperdataan, apabila dikaitkan dengan pengangkutan adalah tanggungjawab ganti pengangkut dengan kesediaan membayar ganti rugi kerugian kepada penumpang atau pengirim atau penerima atau pihak ketiga yang timbul akibat penyelenggaraan pengangkutan menurut Undang-Undang atau perjanjian pengangkutan. Tanggungjawab ini berfungsi sebagai fasilitator untuk menyeimbangkan hak dan kewajiban antara maskapai penerbangan selaku pihak pengguna jasa angkutan udara serta pihak ketiga serta memberikan kepastian hukum antara penyedia jasa dan pengguna jasa angkutan udara dalam melakukan perikatan hukum jasa angkutan udara serta pihak ketiga.⁷⁰

⁶⁹ Y. Sari Halaman 20

⁷⁰ Subandriyo Adi Prasetyo. 2014. *Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Atas Kehilangan dan Kerusakan Barang Bagasi Tercatat Milik Penumpang Dalam Angkutan Udara Ditinjau Dari Aspek Hukum Perdata* (Studi Kasus Maskapai Garuda Indonesia Di Bandara Adi Soemarmo Boyolali) Halaman 96

Ketentuan mengenai pertanggungjawaban hukum karena suatu perbuatan melawan hukum dapat dijumpai pada Buku III bab 3 BW/ KUHPerduta. Meski dalam Buku III tersebut diatur berbagai macam perikatan, namun ada satu bab yakni bab 3 yang mengatur mengenai perikatan yang lahir karena UU, khususnya mengenai perbuatan melawan hukum sebagaimana dapat dilihat berturut-turut dalam ketentuan Pasal 1365, 1366 dan 1367 KUHPerduta yang berbunyi:⁷¹

Pasal 1365 KUHPerduta menyatakan:

Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.

Pasal 1366 KUHPerduta menyatakan:

Setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembroannya.

Pasal 1367 KUHPerduta menyatakan :

Seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya. Orangtua dan wali bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh anak-anak yang belum dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orangtua atau wali. Majikan dan orang yang mengangkat orang lain untuk mewakili

⁷¹ Y. Sari. *Op., Cit* Halaman 22

urusanurusan mereka, bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pelayan atau bawahan mereka dalam melakukan pekerjaan yang ditugaskan kepada orang-orang itu. Guru sekolah atau kepala tukang bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh murid-muridnya atau tukang-tukangnya selama waktu orang-orang itu berada di bawah pengawasannya. Tanggung jawab yang disebutkan di atas berakhir, jika orangtua, guru sekolah atau kepala tukang itu membuktikan bahwa mereka masing-masing tidak dapat mencegah perbuatan itu atas mana mereka seharusnya bertanggung jawab.

Maskapai memiliki kewajiban untuk membawa penumpang beserta muatan yang dijamin keamanannya sampai destinasi tujuan, seandainya penumpang mengalami kejadian kopernya hilang maupun rusak, maka pihak maskapai wajib menanggung kerugian dari penumpang. Dalam praktiknya banyak problematika yang dapat dijumpai terkait dengan hancurnya muatan penumpang sampai dengan kehilangan yang kerap kali muatan penumpang tersebut tidak sampai ke destinasi tujuan. Kadang kala kerugian yang dialami penumpang tidak direspon dengan baik sampai dengan penanganannya yang terkesan lambat, apalagi kasus terkait hilang dan rusaknya bagasi tidak terhitung jumlahnya, yang walaupun sudah ditempuh melalui lajur hukum namun belum seringkali tidak mendapatkan titik terang antara kedua belah pihak. Berhubungan dengan kewajiban maskapai terkait kerugian yang dialami penumpang telah diatur dalam beberapa peraturan.⁷²

⁷² I Nyoman Bayu Wedhananta. *Op., Cit* Halaman 6

Secara skematis, perkembangan berbagai ajaran maupun teori pertanggungjawaban dapat dideskripsikan sebagai berikut:⁷³

Unsur- Unsur Pasal 1365 KUHPerd a	Kriteria	Fungsi MasingMasing Unsur	Keterangan
Unsur “melawan hukum	Ajaran sempit: melawan hukum= melawan UU/hukum tertulis Ajaran luas (setelah arrest 1919):melawan hukum= melawan UU dan hukum tidak tertulis	Untuk menentukan dapat tidaknya dilakukan tanggung gugat perdata	Seseorang dapat dapat menggugat untuk menuntut ganti rugi jika pihak lain telah merugikan pihaknya
Unsur “kerugian”	KUHPerdada tidak memberikan definisi kerugian untuk “PMH”, sehingga oleh praktik ditafsirkan sendiri dengan berpegang pada ketentuan Pasal 1246- 1248	Merupakan syarat utama bagi seseorang yang akan menuntut ganti rugi pada pihak lain karena suatu “PMH”	Seseorang dapat mengajukan gugatan berdasarkan Pasal 1365 jika memang terdapat kerugian yang nyata diderita
Unsur “kesalahan	Teori kesalahan: a. Kesalahan subyektif b. Kesalahan obyektif	Merupakan komponen utama untuk menentukan apakah	Dalam NBW, unsur kesalahan

⁷³ Y. Sari. *Op.,Cit* Halaman 63-64

		pelaku dapat dipertanggungjawabkan atau tidak	bukanlah satusatunya untuk menentukan dapat tidaknya pelaku dipertanggung jawabkan
Unsur “hubungan kausal” antara perbuatan dan kerugian yang ditimbulkan	Teori: a. CSQN b. Adequate c. Teorekening naar redelijck	Merupakan pegangan bagi hakim untuk mengabulkan/menolak tuntutan ganti rugi	

Setelah diuraikan tentang fungsi dari tiap unsur dalam Pasal 1365 KUHPerdara serta perkembangan kriteria, baik untuk menentukan sifat melawan hukum dari suatu perbuatan, maupun unsur untuk menentukan ada tidaknya kesalahan, serta unsur untuk menentukan ada tidaknya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian sebagaimana nampak dalam teori *Conditio Sine Qua non* (CSQN), teori *Adequate* dan teori “*toerekening naar redelijkheid*”, maka berikut akan dikemukakan perkembangan tentang teori-teori pertanggungjawaban. Perkembangan tentang teori-teori pertanggungjawaban tersebut pada hakikatnya

tumbuh sejalan dengan perkembangan penafsiran tentang tiap-tiap unsur dalam Pasal 1365 KUHPperdata.⁷⁴

1. Teori Kesalahan Menurut teori ini, pada tindakan melawan hukum, unsur kesalahan adalah dasar yang membenarkan adanya kewajiban mengganti kerugian. Pendapat seperti ini dianut oleh para pengikut teori kesalahan (*schuldtheorie*).
2. Teori resiko Lahirnya teori ini didasarkan atas suatu pikiran bahwa tidak tertutup kemungkinan suatu perilaku sekalipun tidak terlarang, menimbulkan kerugian pada orang lain. Hal yang sangat mungkin dalam hidup ini adalah adanya peristiwa-peristiwa yang bisa menimbulkan kerugian yang tidak dapat diperhitungkan sebelumnya. Peristiwa-peristiwa tersebut dapat saja membahayakan orang lain, sehingga setiap orang dalam pergaulan hidup terpaksa harus menerima risiko bahwa perilakunya menimbulkan kerugian pada orang lain dan karenanya bertanggung jawab atas akibat yang muncul dari padanya, sekalipun tidak ada unsur salah pada dirinya.

Berkenaan karena kewajiban menanggung risiko tidak didasarkan pada kesalahan, maka orang menamakannya sebagai tanggung jawab risiko (*risico aansprakelijkheid*). Teori risiko tersebut telah digunakan dalam putusan perkara yang sangat terkenal yaitu Arrest HR 2 Februari 1973 dalam perkara “*De Lekkende Kruik*” atau “JUMBO”. Dalam kasus tersebut, perusahaan J yang memproduksi dan telah melempar ke pasaran

⁷⁴ Y. Sari. *Op., Cit* Halaman 64

produk berupa ranjang bayi dengan alat pemanas (*bedkruik*), yang ternyata bocor sehingga mengakibatkan luka pada bayi Tuan U. HR berpendapat tidak seharusnya produk yang cacat tersebut beredar di pasaran, sehingga dapat membahayakan bagi pemakainya. Kaedah yang kemudian dapat dijumpai dalam putusan HR tersebut adalah siapa yang melempar produk ke pasaran untuk suatu jenis produk tertentu berarti produsennya siap untuk memikul risiko atas segala kemungkinan timbulnya kerugian yang disebabkan oleh produk tersebut. Dalam hal ini unsur kesalahan tidak lagi ditempatkan sebagai unsur yang menentukan adanya suatu pertanggungjawaban hukum.

3. Teori membahayakan Teori ini merupakan varian dari teori risiko. Menurut teori membahayakan (*gevaarzetting*), setiap orang yang menimbulkan bahaya pada orang lain harus mau menanggung risiko atas kerugian yang muncul dari perilakunya. Oleh karena itu, maka setiap orang yang turut dalam pergaulan hidup harus mau menanggung kerugian yang muncul dari keadaan tertentu
4. Teori manfaat juga merupakan varian dari teori risiko. Teori ini lahir berdasarkan pandangan bahwa perilaku yang menimbulkan kerugian itu dilakukan demi keuntungan/manfaat orang yang harus bertanggung jawab. Oleh karena itu, menurut teori manfaat tersebut, barang siapa menikmati keuntungan dari suatu perilaku tertentu, termasuk perilaku orang lain yang dilakukan atas perintahnya, harus mau juga memikul risiko kerugian yang diderita orang lain dari perilakunya.

Orang-orang yang bertindak untuk dan atas nama badan hukum di sebut organ (alat pelengkapan seperti pengurus, direksi dsb.) Perbuatan badan hukum ditentukan dalam anggaran dasar badan hukum , yang bersangkutan maupun dalam peraturan lainnya Dengan demikian , organ badan hukum tersebut tidak dapat berbuat sewenang-wenang, sebab tindakan organ badan hukum yang melampaui batas-batas yang telah ditentukan , tidak menjadi tanggung jawab badan hukum akan tetapi menjadi tanggung jawab pribadi organ , terkecuali menguntungkan. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1656 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata antara lain: Perbuatan yang dilakukan oleh pengurus yang tidak berkuasa melakukan perbuatan itu hanya mengikat badan hukum bila ada manfaatnya bagi badan hukum itu atau bila perbuatan itu kemudian diterima dengan sah.⁷⁵

Akibat kelalaian kreditur yang dapat dipertanggungjawabkan, yaitu:⁷⁶

1. Debitur berada dalam keadaan memaksa;
2. Beban risiko beralih untuk kerugian kreditur, dan dengan demikian debitur hanya bertanggung jawab atas wanprestasi dalam hal ada kesengajaan atau kesalahan besar lainnya;
3. Kreditur tetap diwajibkan memberi prestasi balasan (Pasal 1602 KUH Perdata).

Ganti kerugian yang dapat dituntut oleh kreditur kepada debitur adalah sebagai berikut:⁷⁷

⁷⁵ Martha Eri Safira. *Op., Cit* Halaman 34

⁷⁶ Salim HS. *Op., Cit* Halaman 109

⁷⁷ *Ibid.*, Halaman 110

- 1) Kerugian yang telah dideritanya, yaitu berupa penggantian biaya-biaya dan kerugian.
- 2) Keuntungan yang sedianya akan diperoleh (Pasal 1246 KUH Perdata), ini ditujukan kepada bunga-bunga

Berdasarkan Undang-Undang Penerbangan yang berhubungan dengan tanggung jawab maskapai dalam hal kemalangan yang dirasakan penumpang karena bagasi tercatat pesawat hilang ataupun mengalami kerusakan selagi dalam proses dibawa dan diawasi oleh pengangkut. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 144 UU Penerbangan. Seharusnya staff pihak maskapai yang bertugas di bandara saat melakukan proses *check in* bertanya kepada penumpang terkait isi dari dalam koper tersebut. dalam pengawasan yang diartikan bahwa semasih penumpang tidak keluar dari areal bandara. Sinkron dengan ketentuan Pasal 18 ayat (2) Permenhub 77/2011 yang menyampaikan terkait batas pertanggung jawaban bagasi tercatat pesawat sebagai berikut: Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.⁷⁸

Tanggung jawab pengangkut diartikan menjadi kewajiban perusahaan angkutan buat menggantikan kerugian yang diderita sang pihak penumpang dan /atau barang dan pihak ketiga. Setiap perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab terhadap penumpangnya menjadi perwujudan buat melindungi konsumennya sinkron dengan Undang-Undang No 8 Tahun 1999 wacana proteksi

⁷⁸ I Nyoman. *Op., Cit* Halaman 7

konsumen. sang sebab itu, perusahaan wajib siap bertanggung jawab pada konsumen pemakai jasa angkutan udara sinkron menggunakan Undang-Undang yang berlaku yaitu Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan kemudian diatur lebih khusus pada Peraturan Menteri No 77 Tahun 2011 perihal Tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara.⁷⁹

Terdapat lima Pasal yang mengatur tanggungjawab Pengangkut yang diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara, yakni:⁸⁰

1. Tanggung jawab terhadap penumpang jika meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka dampak peristiwa pengangkutan udara didalam pesawat serta/atau naik turun pesawat udara (Pasal 141)
2. Tanggung jawab terhadap kerugian penumpang karena bagasi tercatat hilang, hancur atau rusak (Pasal 144)
3. Tanggung jawab terhadap pengirim kargo, sebab kargo yg dikirim hilang, musnah atau rusak (Pasal 145)
4. Tanggung jawab terhadap kerugian karena keterlambatan mengangkut penumpang serta bagasi (Pasal 146)

Pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap kerugian bagasi kabin kecuali apabila penumpang dapat menunjukkan bahwa kerugian tadi disebabkan oleh Tindakan pengangkut atau orang yg dipekerjakannya (Pasal 143)

Transportasi atau pengangkutan dapat dikelompokkan menurut macam atau moda atau jenisnya (*modes of transportation*) yang dapat ditinjau dari segi barang

⁷⁹ Chinta M.J Ndolu. *Op., Cit* Halaman 64-65

⁸⁰ *Ibid.*, Halaman 65

yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dari sudut teknis serta dari sudut alat angkutannya. Secara rinci klasifikasi transportasi sebagai berikut: Dari segi barang yang diangkut, transportasi meliputi:⁸¹

1. Angkutan penumpang (*passanger*);
2. Angkutan barang (*goods*);
3. Angkutan pos (*mail*).

Dari sudut geografis. Ditinjau dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi menjadi:⁸²

1. Angkutan antar benua: misalnya dari Asia ke Eropah;
2. Angkutan antar kontinental: misalnya dari Prancis ke Swiss dan diseterusnya sampai ke Timur Tengah;
3. Angkutan antar pulau: misalnya dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatera;
4. Angkutan antar kota: misalnya dari Jakarta ke Bandung;
5. Angkutan antar daerah: misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur;
6. Angkutan di dalam kota: misalnya kota Medan, Surabaya dan lain-lain.

Dari sudut teknis dan alat pengangkutnya, jika dilihat dari sudut teknis dan alat angkutnya, maka transportasi dapat dibedakan sebagai berikut:⁸³

1. Angkutan jalan raya atau highway transportation (*road transportation*), seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus dan sedan;
2. Pengangkutan rel (*rail transportation*), yaitu angkutan kereta api, trem listrik dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan pengangkutan rel

⁸¹ *Ibid.*, Halaman 12

⁸² *Ibid.*, Halaman 13

⁸³ *Ibid.*, Halaman 14

kadang-kadang keduanya digabung dalam golongan yang disebut *rail and road transportation* atau *land transportation* (angkutan darat);

3. Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau dan sebagainya;
4. Pengangkutan pipa (*pipe line transportation*), seperti transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan minyak tanah, bensin dan air minum;
5. Pengangkutan laut atau samudera (*ocean transportation*), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera;
6. Pengangkutan udara (*transportation by air atau air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara.

Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Sedangkan angkutan udara bukan niaga ciri terpenting adalah tidak untuk kepentingan umum melainkan untuk keperluan-keperluan yang bersifat khusus misalnya dinas-dinas kenegaraan dan kepentingan militer. Kegiatan angkutan udara dilakukan oleh perusahaan angkutan udara, yaitu perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran.⁸⁴

Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi. Pengangkutan memiliki tiga

⁸⁴ *Ibid.*, Halaman 90

aspek pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha (*business*), 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. 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 pengangkutan.⁸⁵

Menurut Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara membagi bentuk-bentuk kegiatan pengangkutan udara, menjadi dua yaitu angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga

1. Kegiatan angkutan udara terdiri atas :
 - a) Angkutan udara niaga; dan
 - b) Angkutan udara bukan niaga.

⁸⁵ Muhammad Ferdian. 2020. *Perlindungan Konsumen Atas Kehilangan Atau Kerusakan Barang Bagasi Transportasi Udara*. Halaman 44

2. Angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, meliputi :
 - a) Angkutan udara niaga berjadwal; dan
 - b) Angkutan udara niaga tidak berjadwal.

Penerbangan komersial atau angkutan udara niaga adalah usaha pengangkutan dari penumpang-penumpang, barang-barang dan pos atau kegiatan keudaraan lainnya dengan memungut bayaran.⁸⁶

Ada beberapa penggolongan kegiatan penerbangan komersial atau niaga, yaitu sebagai berikut:⁸⁷

1. Penerbangan teratur (*scheduled operation*), yaitu penerbangan berencana menurut suatu jadwal perjalanan pesawat-pesawat yang tetap dan teratur;
2. Penerbangan tidak teratur (*non scheduled operation*), yaitu penerbangan-penerbangan dengan pesawat-pesawat secara tidak berencana;
3. Penerbangan suplementer, yaitu penerbangan-penerbangan dengan pesawat-pesawat berkapasitas 15 orang dan sifatnya suplementer dari penerbangan teratur ke tidak teratur;
4. Penerbangan kegiatan keudaraan (*aerial work*), yaitu penerbangan-penerbangan yang bukan bertujuan untuk pengangkutan penumpang, barang atau pos melainkan untuk kegiatan udara lain dengan memungut bayaran antara lain untuk kegiatan-kegiatan penyemprotan, pemotretan, survey udara, dan lain-lain.

⁸⁶ Sigit Sapto. *Op., Cit* Halaman 90-91

⁸⁷ *Ibid.*, Halaman 91

Pemerintah Indonesia telah memberikan perlindungan secara khusus yang mengatur mengenai ganti rugi dan tanggungjawab pengangkut udara terhadap konsumen angkutan udara diatur secara khusus melalui Ratifikasi Konvensi Montreal 1999 yaitu *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional) yang telah diadopsi ke dalam peraturan nasional Indonesia melalui Peraturan Presiden RI Nomor: 95 tahun 2016 tanggal 21 November 2016 tentang Pengesahan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.⁸⁸

Adapun nilai terbaru tanggung jawab pengangkut sesuai dengan yang telah ditentukan dalam Konvensi Montreal 1999 adalah :⁸⁹

1. Jumlah kompensasi bagi penumpang yang meninggal atau menderita akibat kecelakaan pesawat udara sampai dengan 113.100 Special Drawing Rights (SDR) atau sekitar Rp 2,03 miliar sesuai dengan Pasal 21 ayat (1);
2. Jika penumpang ingin mengajukan klaim melebihi batas 113.100 SDR tersebut, berlaku asas tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*liability based on fault*). Maskapai penerbangan harus membuktikan bahwa tidak ada kesalahan yang disengaja di pihaknya sesuai dengan Pasal 21 ayat (2);

⁸⁸ Muhammad Ferdian. *Op., Cit* Halaman 45

⁸⁹ *Ibid.*, Halaman 45-46

3. Dalam hal kerugian yang diakibatkan oleh keterlambatan pesawat udara, maskapai penerbangan wajib memberikan kompensasi maksimum 4.694 SDR atau sekitar Rp 84,2 juta sesuai dengan Pasal 22 ayat (1);
4. Untuk kehilangan, kerusakan, ataupun musnahnya barang bawaan dan bagasi, tanggung jawab pengangkut udara dibatasi sampai dengan maksimum 1.131 SDR atau sekitar Rp 20,3 juta sesuai dengan Pasal 22 ayat (2);
5. Untuk pengiriman kargo, pada kerusakan, kehilangan, keterlambatan, atau musnahnya kargo, pengirim berhak atas ganti rugi maksimum 19 SDR atau sekitar Rp 341 ribu per kilogram sesuai dengan Pasal 22 ayat (3); (1 SDR setara dengan sekitar 1,35 USD berdasarkan data IMF per tanggal 24 Januari 2017. Sedangkan kurs dollar AS rata-rata sebesar Rp. 13.300,- per tanggal 1 Februari 2017)

Mengenai tanggungjawab atas kerusakan barang diatur dalam Pasal 144 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan: Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

Frasa “dalam pengawasan pengangkut” di dalam Penjelasan Pasal 144 menyatakan: Yang dimaksud dengan “dalam pengawasan pengangkut” adalah sejak barang diterima oleh pengangkut pada saat pelaporan (*check in*) sampai dengan barang tersebut diambil oleh penumpang di bandar udara tujuan. Bentuk

tanggungjawab maskapai atas kerusakan bagasi lebih lanjut di atur dalam Pasal dibawah ini:

1. Pasal 143 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.
2. Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.
3. Pasal 145 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut.
4. Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional

Kemudian berdasarkan Pasal 168 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 dan Pasal 145 ditetapkan dengan Peraturan Menteri. Lanjutannya di dalam Ayat 2 menyatakan: Besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian atau seluruh bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 atau kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah, atau rusak.

Bahkan penderita kerugian atau ahli warisnya dapat melakukan gugatan ke Pengadilan Negeri sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 176 yang menyatakan: Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia.

Pasal 168 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menjelaskan bahwa aturan lebih lanjut sebagaimana pelanggaran atas Pasal 144 dan 145 diatur dalam Peraturan Menteri. Oleh karena itu maka selanjut merujuk ke Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 menyatakan 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; dan
6. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 menyatakan:

1. 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.
2. 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.

Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 menyatakan:

1. Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan 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 (empatjuta rupiah) per penumpang; dan
- b) Kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.
2. 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.
 3. 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.

Pasal 6 Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 menyatakan:

1. Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (*check-in*), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya.
2. Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga atau barang yang berharga di dalam bagasi tercatat diangkut sebagaimana dimaksud pada

ayat (1), pengangkut dapat meminta kepada penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut.

Pasal 143 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.

Bunyi Pasal tersebut memaksa penumpang untuk membuktikan bahwa barang bawaanya rusak akibat dari tindakan pengangkut, hal ini cukup sulit karena membuat penumpang harus mengumpulkan bukti-bukti terlebih dahulu untuk menyatakan bahwa benar barang bawaanya rusak akibat tindakan pengangkut.

Prinsip tanggungjawab dalam pengangkutan udara yaitu:⁹⁰

1. Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan
2. Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga bersalah
3. Prinsip tanggungjawab mutlak

Padahal apabila melihat dari prinsip pertanggungjawaban mutlak menyatakan Prinsip tanggung jawab mutlak mengandung makna pengangkut akan dikenakan tanggung jawab mutlak tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan dari pengangkut, perusahaan pengangkut udara harus membayar ganti apabila terjadi kerugian yang dialami penumpang. Dikatakan terbatas karena adanya pembatasan atau limitatif jumlah besarnya ganti rugi yang harus dibayar oleh

⁹⁰ Dewa Ayu. *Op., Cit* Halaman 7

perusahaan penerbangan. Tanggung jawab mutlak terbatas ini hanya berlaku bagi kematian, cacat tetap atau luka-lukanya penumpang dan tanggung jawab terhadap musnah, rusak atau hilangnya barang.⁹¹

⁹¹ Sigit Sapto. *Op., Cit* Halaman 129

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. Hubungan hukum penumpang dengan pihak maskapai adalah hubungan antara konsumen dan pelaku usaha, sehingga pihak maskapai selaku pelaku usaha wajib memberikan hak-hak konsumen dalam hal pengangkutan udara yakni menjamin amannya barang di kabin pesawat. Karena hal ini merupakan kewajiban pelaku usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Konsumen dan pada Pasal 140 Ayat 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menjadi dasar perjanjian pihak maskapai dengan penumpang. Dan hak penumpang atas keamanan barang bagasi merupakan hak mutlak karena timbul dari perjanjian.
2. Kriteria kerusakan barang penumpang di bagasi pesawat apabila kondisi barang tidak sesuai lagi pada saat dibawa oleh penumpang pada saat pergi dan tiba. Sehingga atas kerusakan tersebut penumpang dapat meminta pertanggungjawaban pihak maskapai
3. Pertanggungjawaban maskapai terhadap kerusakan barang penumpang di bagasi pesawat merupakan tanggungjawab pihak maskapai hal ini tercantum di dalam Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan: Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat

hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut. Namun dalam hal ini penumpang harus membuktikan kerusakan barangnya untuk mendapat ganti rugi.

B. SARAN

1. Seharusnya hubungan hukum antara penumpang dan pihak maskapai dapat dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar tidak ada pihak yang dirugikan
2. Seharusnya kerusakan barang di kabin pesawat dapat diminimalisir dengan cara memberikan kotak pelindung agar tidak mudah tergesek oleh benda lain.
3. Seharusnya pihak maskapai bertanggungjawab tanpa harus adanya pembuktian dari penumpang terlebih dahulu.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

- Arifin, Sitti Ma'rifah Nisrani. "Pertanggung Jawaban terhadap Rusaknya Barang Bagasi Pesawat di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar (Telaah Hukum Islam)." PhD diss., Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2020.
- Dyah Ochtorina Susanti Dan A'an Efendi. 2016. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Jakarta: Sinar Grafika
- Elfrida R Gultom. 2020. *Hukum Pengangkutan Laut*. Bogor: Mitrawacana Media.
- Emilia Susanti, dkk. 2018. *Hukum dan Kriminologi*. Bandar Lampung: CV Anugrah Utama Raharja.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, (Yogyakarta: Liberty, 1989),
- E. Saefullah Wiradipraja, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan terhadap Penumpang menurut Hukum Udara Indonesia*, (Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis, 2006),
- Hulman Panjaitan. 2021. *Hukum Perlindungan Konsumen Reposisi dan Penguatan Kelembagaan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Dalam Memberikan Perlindungan dan Menjamin Keseimbangan Dengan Pelaku Usaha*. Jakarta: Jala Permata AksaraPerlindungan
- H. Joni Emirzon, dkk. 2022. *Book Chapter Hukum Perlindungan Konsumen*. Palembang: Unsri Press
- Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa Fakultas Hukum UMSU*. Medan: Pustaka Prima
- Inaca. 2019. *Menjelang Setengah Abad Industri Penerbangan Nasional Inaca Berkiprah*. Jakarta: Indonesia National Air Carriers Association
- Joko Sriwidodo dan Kristiawanto. 2021. *Memahami Hukum Perikatan*. Yogyakarta: Kepel Press
- Martha Eri Safira. 2017. *Hukum Perdata*. Ponorogo: CV Nata Karya
- Mukhti Fajar, dkk. 2019. *Hukum Perlindungan Konsumen dan Persaingan Usaha*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Muhammad Shoim. 2022. *Pengantar Hukum Perdata di Indonesia*. Semarang: CV. Rafi Sarana Perkasa

Salim HS. 2019. *Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*. Jakarta: Sinar Grafika

Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2005), hlm. 1.

Soehino. 1996 *Ilmu Negara*. Yogyakarta: Liberty

B. Jurnal

Arman Mardoko. 2015. *Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Layanan Maskapai Penerbangan PT. Lion Air Rute Mamuju-Jakarta*. Jurnal Warta Ardhia, Vol 41 Nomor 1 Maret 2015.

Arnando Umboh. 2018. *Tanggungjawab Pelaku Usaha Dalam Pemenuhan Hak Konsumen Menurut Hukum Positif Indonesia*. Jurnal Lex Privatum, Vol, VI Nomor 6 Agustus 2018

Anastasia Juliana. 2016. *Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Terhadap Kerugian Konsumen Selaku Penumpang Atas Kehilangan Dan Kerusakan Barang Bagasi Tercatat (Studi Kasus PT. Lion Mentari Airlines)*.

Baiq Setiani. 2016. *Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan*. Jurnal Ilmu Hukum Novelty, Vol, 7 Nomor 1 Februari 2016.

Fransiska. 2018. *Prinsip Tanggungjawab Mutlak Pelaku Usaha Terhadap Ketentuan Pasal 27 UU No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*. Jurnal Krtha Bhayangkara, Vol, 12 Nomor 2 Desember 2018

Faishal Hilmy Fathurrachman. 2023. *Pengaruh Penanganan Bagasi Rusak Terhadap Tingkat Kepuasan Penumpang Dari PT Kokapura Avia Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang*. Jurnal Kajian Hukum dan Penelitian Hukum. Vol 1 Nomor 3 Juni 2023

Hasim Purba. 2017. *Mewujudkan Keselamatan Penerbangan Dengan Membangun Kesadaran Hukum Bagi Stakeholders Melalui Penerapan Safety Culture*. Jurnal Samudra Keadilan, Vol 12 Nomor 1 Januari-Juni 2017.

Inneke. 2022. *Pengaruh Penanganan Bagasi Terhadap Kepuasan Penumpang Maskapai Citilink Oleh PT Garuda Angkasa di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya*. Jurnal Kewarganegaraan, Vol, 6 Nomor 1 Juni 2022

- Krisnadi. 2014. *Penerapan Prinsip Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Penumpang Bus Umum*. Jurnal Mimbar Hukum, Vol, 26 Nomor 1 Februari 2014
- Pria Aditya. 2022. *Penanganan Bagasi Rusak Pada Masa Pandemi Covid 19 di Maskapai Garuda Indonesia Pada PT Gapura Angkasa di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak*. Jurnal Kewarganegaraan Vol, 6 Nomor 3 Oktober 2022.
- Sodikin. 2022. *Perkembangan Konsep Strict Liability Sebagai Pertanggungjawaban Perdata Dalam Sengketa Lingkungan di Era Globalisasi*. Jurnal AI –Qits Law Review. Vol, 5 Nomor 2 Tahun 2022.
- Tri Sefrus. 2017. *Analisis Awal Permasalahan Transportasi Udara dan Arah Pengembangan Bandara di Indonesia*. Jurnal Transportasi, Vol, 17 Nomor 3 Desember 2017.
- Venny Sulistyani, dkk. 2015. *Pertanggungjawaban Perdata Seorang Dokter Dalam Kasus Malpraktek Medis*. Jurnal Lex Jurnalica Vol, 12 Nomor 2 Agustus 2015
- Yolanda Simbolon. 2023. *Pertanggungjawaban Perdata Terhadap Artificial Intelligence Yang Menimbulkan Kerugian Menurut Hukum di Indonesia*. Jurnal Vej, Vol, 9 Nomor 1
- Anastasia Juliana. 2016. *Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Terhadap Kerugian Konsumen Selaku Penumpang Atas Kehilangan Dan Kerusakan Barang Bagasi Tercatat (Studi Kasus PT. Lion Mentari Airlines)*.
- Chinta. M. J. Ndolu. 2023. *Tanggungjawab Perusahaan Angkutan Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Dalam Transportasi Udara Berdasarkan Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011*. Jurnal Publikasi Hukum, Vol, 1 Nomor 3 September 2023
- Dewa Ayu Putri Sukadana. *Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Atas Hilang Atau Rusaknya Barang Dalam Pengangkutan Udara*. Fakultas Hukum Universitas Udayana
- Freddy Luth Putra Purba dan T. Keizerina Devi 2013. *Perlindungan Konsemen Atas Kerusakan dan Kehilangan Bagasi Penumpang Pesawat Udara Oleh Maskapai Penerbangan (Study Kasus PT Metro Batavia Cabang Medan)*. Jurnal Hukum Ekonomi, Vol 1 Nomor 1 Feb-Mei 2013.
- Hidayatullah dan Syayidatul Munawaroh. 2021. *Penanganan Rusaknya Bagasi Penumpang di Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta Dalam Perspektif Hukum Islam (Studi Kasus Pada Divisi Lost And Found di Bandara Adisutjipto Yogyakarta)*. Jurnal AI Wasith: Vol, 6 Nomor 2 2021.

- I Nyoman Bayu Wedhananta. 2019. *Pertanggungjawaban Hukum Pihak Maskapai Terhadap Kerusakan Barang Penumpang Yang Dititipkan Pada Bagasi Tercatat Pesawat*. Jurnal Kertha Desa, Vol, 10 Nomor 11
- Muhammad Ferdian. 2020. *Perlindungan Konsumen Atas Kehilangan Atau Kerusakan Barang Bagasi Transportasi Udara*.
- Sitti Ma'rifah Nisrina Arifin dan Dea Larisa. 2020. *Pertanggungjawaban Terhadap Hilang Atau Rusaknya Barang Bagasi Pesawat di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar*. Jurnal Siyasatuna, Vol, 1 Nomor 2 Mei 2020
- Subandriyo Adi Prasetyo. 2014. *Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Atas Kehilangan dan Kerusakan Barang Bagasi Tercatat Milik Penumpang Dalam Angkutan Udara Ditinjau Dari Aspek Hukum Perdata (Studi Kasus Maskapai Garuda Indonesia Di Bandara Adi Soemarmo Boyolali)*
- Wahid Yaurwarin dan Dominggus J. Siwabessy. 2023. *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Akibat Keterlambatan Penerbangan*. Jurnal Aplikasi Kebijakan Publik dan Bisnis, Vol, 4 Nomor 2 September 2023.

C. Internet

<https://kbbi.web.id/tanggung%20jawab> Diakses Pada Tanggal 19 September 2023 Pukul 20.00 Wib

<https://kbbi.web.id/rusak> Diakses Pada Tanggal 19 September 2023 Pukul 20.00 Wib

Sttkd <https://sttkd.ac.id/berita/apa-itu-maskapai-penerbangan> Diakses Pada Tanggal 19 September 2023 Pukul 20.00 Wib