

**ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN JASA
ANGKUTAN UDARA ATAS KERUGIAN PENUMPANG
(MENURUT PASAL 3 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO.
77 TAHUN 2011)**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum
Program Studi Ilmu Hukum*

Oleh :

TRISKA DIANITA PASARIBU

NPM. 1506200212



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2019**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukitkar 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.



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 Selasa, tanggal 28 Januari 2020, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : TRISKA DIANITA PASARIBU
NPM : 1506200212
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN JASA ANGKUTAN UDARA ATAS KERUGIAN PENUMPANG (MENURUT PASAL 3 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO. 77 TAHUN 2011)

Dinyatakan : (B/A) Lulus Yudisium dengan predikat Sangat Baik
() 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


Sekretaris

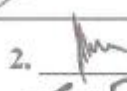

Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H.
NIDN: 0003036001

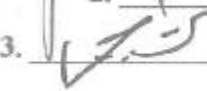

FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. HARISMAN, S.H., M.H.
2. MUKLIS, S.H., M.H.
3. FAISAL, S.H., M.Hum.

1. 

2. 

3. 



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhlis 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.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

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

NAMA : TRISKA DIANITA PASARIBU
NPM : 1506200212
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN
JASA ANGKUTAN UDARA ATAS KERUGIAN
PENUMPANG (MENURUT PASAL 3 PERATURAN
MENTERI PERHUBUNGAN NO. 77 TAHUN 2011)
PENDAFTARAN : Tanggal 04 Januari 2020

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

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
Dekan Fakultas Hukum

Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIDN: 0003036001

Pembimbing

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

Unggul | Cerdas | Terpercaya



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
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.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : TRISKA DIANITA PASARIBU
NPM : 1506200212
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN
JASA ANGKUTAN UDARA ATAS KERUGIAN
PENUMPANG (MENURUT PASAL 3 PERATURAN
MENTERI PERHUBUNGAN NO. 77 TAHUN 2011)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian Skripsi

Medan, 03 Januari 2020

Pembimbing

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

UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Triska Dianita Pasaribu
NPM : 1506200212
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Perdata
Judul Skripsi : **Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara Atas Kerugian Penumpang (Analisis Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 77 Tahun 2011)**

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, 26 Desember 2019

Saya yang menyatakan



TRISKA DIANITA PASARIBU

ABSTRAK

ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN JASA ANGKUTAN UDARA ATAS KERUGIAN PENUMPANG

Triska Dianita Pasaribu

Tanggung jawab adalah suatu keadaan dimana berkewajiban untuk memikul jawab atau menanggung segala yang menjadi akibatnya. Pada saat ini, angkutan udara memiliki peran yang sangat penting dan sangat strategis untuk menjadikannya alat transportasi yang cepat dan efisien. Kerugian yang timbul sebagai akibat kecelakaan angkutan udara merupakan risiko yang harus dihadapi oleh perusahaan jasa angkutan udara. Oleh karena itu perusahaan jasa angkutan udara harus siap bertanggung jawab kepada penumpang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara.

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum empiris dengan yang bersumber dari data primer dengan melakukan wawancara dan data sekunder dengan mengolah data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Alat pengumpulan datanya adalah wawancara dan studi dokumentasi

Berdasarkan hasil penelitian ini dipahami bahwa pengaturan dalam menentukan kerugian yaitu sudah tertera dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011, bentuk tanggung jawab dalam menjalankan ketentuan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 sudah jelas dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 7, Pasal 10, Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 dan juga terdapat perjanjian baik asuransi waji maupun asuransi tambahan yang sudah disepakati kedua belah pihak sesuai hukum yang berlaku. Dan untuk kendala dalam hal menjalani kerentanan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No.77 Tahun 2011 adalah tidak ada namun tinggal bagaimana peng pengertian kita sebagai penumpang maupun maskapai untuk memenuhi dan melaksanakan hak dan kewajiban diantara keduanya harus ada saling pengertian sehingga tidak menimbulkan kerugian..

Kata kunci: Tanggung Jawab, Perusahaan, Jasa Angkutan Udara, Kerugian

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang maha pengasih lagi penyayang atas segala rahmat dan karuniaNya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul **Analisis Yuridis Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara Atas Kerugian Penumpang (Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011)** Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah diucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada: Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani., M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program Sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Dr. Ida Hanifah, S.H., M.H atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Faisal, S.H., M. Hum dan Wakil Dekan III Bapak Zainuddin, S.H., M.H.

Terimakasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak Faisal, S.H., M. Hum selaku pembimbing, dan Bapak Harisman, S.H., M.H selaku penguji 1 dan Bapak Muklis S.H., M.H selaku

penguji 2 yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan arahan sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Tak terlupakan disampaikan terimakasih kepada seluruh nara sumber yang telah memberikan data selama penelitian berlangsung. Sehingga atas bantuan dan dorongannya skripsi ini dapat diselesaikan.

Secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan terimakasih kepada ayahanda Ardian Iskandar Baga Pasaribu S.H dan ibunda Sita Rahmadani BA yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang, dan juga kebaikan ayah dan ibu ibarat gunung kebaikan ayah dan ibu sungguh luar biasa terhadap anaknya seperti halnya kepada saya yang telah mengasuh dan mendidik saya dari saya kecil singgah dewasa dan saya banyak berterima kasih kepada ayah dan ibu saya yang telah menyekolahkan saya dari TK hingga Kuliah. Ketika mereka berbuat baik kepada anak yang mereka pikirkan hanyalah membuat buah hatinya bahagia contohnya seperti saya sebagai seorang anak yang sangat beruntung telah memiliki kedua orang tua yang sangat hebat dalam hidup saya sehingga saya bisa menyelesaikan skripsi saya hingga selesai. Juga kepada kakak kandung saya Annisa Rainy Novita Pasaribu S.H dan abang ipar saya Jonatan Hutagalung S.H., M.H yang telah memberikan bantuan materil dan moril hingga selesainya skripsi ini.

Tiada gedung yang paling indah, kecuali persahabatan. Untuk itu dalam kesempatan ini saya ucapkan terimakasih kepada sahabat-sahabat saya yang tidak

dapat saya sebutkan satu persatu namanya yang telah banyak berperan dalam penyelesaian skripsi ini, terutama kepada sahabat saya Nadia Ratna Sari Nst, Siti Chairunisa, Yulinar, Anita Wanahari yang banyak membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini, dan juga kepada Nabila aliva, Bella Iranti, Asma Nurul Husna, dan Rizka Anggi sebagai tempat curahan hati selama ini. Dan terimakasih juga kepada teman-teman kelas A-II Perdata yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya yang turut memotivasi dan membantu untuk menyelesaikan skripsi ini. Semoga Allah membalas kebaikan kalian.

Akhirnya, tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali Ilahi Robbi. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi saya dan bagi pembacanya. Dan semoga ilmu yang saya dapat selama diperkuliahan menjadi berkah buat saya kedepannya. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Semoga kita semua dalam lindungan Allah SWT, Amin. Sesungguhnya Allah mengetahui akan niat baik hamba-hambanya.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, September 2019

**Hormat Saya
Penulis,**

TRISKA DIANITA PASARIBU
NPM. 1506200212

DAFTAR ISI

Pendaftaran Ujian	
Berita Acara Ujian	
Persetujuan Pembimbing	
Pernyataan Keaslian.....	
Abstrak	i
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	vi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah	10
2. Faedah Penelitian	10
B. Tujuan Penelitian.....	11
C. Definisi Operasional.....	11
D. Keaslian Penelitian	13
E. Metode Penelitian.....	14
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	14
2. Sifat Penelitian	14
3. Sumber Data	15
4. Alat Pengumpul Data.....	16
5. Analisis Data	17

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tanggung Jawab	17
1. Tinjauan Umum Tanggung Jawab	17
2. Konsep-Konsep Tanggung Jawab	19
B. Perusahaan	22
1. Tinjauan Umum Perusahaan	22
2. Bentuk-Bentuk Perusahaan.....	22
C. Angkutan Udara	25
1. Ketentuan Umum Angkutan Udara	25
2. Jenis-Jenis Angkutan Udara.....	26
D. Penumpang/Konsumen	30
1. Ketentuan Umum Penumpang..	30
2. Hak-Hak Konsumen	31

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Dalam Menentukan Kerugian Yang Menjadi Tanggung Jawab Jasa Angkutan Udara.....	32
B. Bentuk Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara Dalam Memenuhi Keteria Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011	55
C. Kendala Perusahaan Jasa Angkutan Udara Dalam Menjalani Ktentuan PAsal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011.....	64

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.....	76
B. Saran.....	77

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN:

1. Daftar Wawancara
2. Surat Keterangan Riset

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada saat ini jasa angkutan umum cukup menjadi tidak asing untuk didengar dan digunakan pada masyarakat dari manca negara. Salah satunya adalah negara Indonesia. Indonesia sebagai negara kepulauan yang terbesar di dunia, yang terdiri dari sekitar 17.500 pulau yang membentang dari sabang (yang terletak dari ujung Barat) sampai Merauke (yang terletak paling ujung Timur) berjarak sekitar 5.000 kilometer dari pulau Miangas dan pulau Marore (diujung Utara) sampai kepulauan Timor (diujung Selatan) berjarak sekitar 2.000 kilometer, yang berarti memiliki luas wilayah sekitar 2.000 kilometer persegi, adalah sangat luas, yang harus dilengkapi dengan sistem transportasi nasional yang mantap dan handal.¹

Maka ketika pengangkutan melalui darat dan laut tidak lagi bisa memenuhi tuntutan kebutuhan masyarakat yang serba ingin cepat dan tepat maka pengangkutan melalui udara menjadi alternatif utama bagi seseorang untuk memenuhi kebutuhannya akan transportasi udara yang singkat cepat dan nyaman.

Jasa pelayanan angkutan udara dapat juga dimanfaatkan untuk pengiriman barang-barang/ paket dari suatu tempat ketempat lain, baik didalam negeri maupun keluar negeri.²

¹Sakti Adji Adisasmita. 2014. *Tatanan Bandara Udara Nasional*. Makassar: Graha Ilmu, halaman 1

²FX. Widadi A. Suwarno. 2001. *Tata Operasi Darat*. Jakarta: Grasindo. halaman 1

Sehingga pada era globalisasi sekarang ini, transportasi menjadi peranan yang sangat penting dan strategis dalam kehidupan manusia. Kemajuan teknologi membawa pengaruh yang sangat besar pada transportasi saat ini, salah satunya adalah kemajuan transportasi dalam pengangkutan melalui udara.

Fungsi transportasi dalam pembangunan dikatakan sebagai pelayanan pembangunan (*serval of development*). Pelayanan pembangunan disini harus diartikan sebagai usaha penyediaan fasilitas transportasi, baik sarana maupun prasarana transportasi dalam jumlah yang cukup untuk menunjang kelangsungan pembangunan. Jadi transportasi berfungsi meningkatkan dan mempercepat kegiatan-kegiatan pembangunan atau dikatakan *transportasi promotes development*.³

Pengangkutan udara atau pesawat telah menjadi kebutuhan yang sangat penting untuk masyarakat pada saat ini karena lebih memudahkan untuk pergi atau pulang ketempat yang diinginkan dengan jarak yang cukup jauh dan ingin memakan waktu yang singkat dalam perjalannya.

Perlunya dibentuk suatu perusahaan jasa angkutan udara agar dapat terwujudnya alat transportasi melalui udara. Dengan semakin banyaknya peminat jasa angkutan udara membuat semakin banyaknya perusahaan yang menyediakan pelayanan angkutan udara domestik memberikan pengaruh yang baik bagi konsumen, karena menambah banyak pilihan penawaran jasa angkutan udara.

³ Rahardjo Adisasmita (II) *Manajemen Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta : Graha Ilmu. Halaman 11

Namun demikian pemerintah selaku pembuat kebijaksanaan harus tetap memperhatikan bahwa ketersediaan angkutan udara ini tidak dapat sepenuhnya diserahkan kepada kebutuhan pasar.

Transportasi udara memiliki keunggulan dalam kecepatan yang tinggi dibandingkan dengan transportasi lainnya, memberikan kontribusi yang sangat besar dalam pembangunan, baik di Negara-negara maju maupun Negara-negara berkembang. Kontribusi positif atau manfaat transportasi udara dapat dikemukakan, utamanya sebagai berikut:⁴

1. Manfaat Ekonomi⁵

- a. Transportasi udara melayani perjalanan penumpang untuk kegiatan-kegiatan ekonomi dan bisnis, khususnya dalam perdagangan ekonomi dan industry. Urusan bisnis dan perdagangan industry tersebut sangat luas lingkungannya. Perjanjian atau persetujuan bisnis yang telah dilakukan, akan di ikuti oleh penyediaan barang, peningkatan produksi, pengiriman barang antar kota atau antar pulau.
- b. Tersedianya pelayanan transportasi udara yang berkapasitas cukup dan berfrekuensi yang tinggi akan menciptakan aksesibilitas yang tinggi. Aksesibilitas atau kemudahan pengangkut, yang memungkinkan penduduk melakukan banyak perjalanan untuk ke berbagai kota melalui rute-rute penerbangan yang telah disediakan.

⁴ Sakti Adji Adisasmita. *Op.cit.* halaman 9

⁵ *Ibid.* halaman 10

- c. Tersedianya pelayanan transportasi udara yang berkapitas lancer dan dapat membantu mengatasi kelangkaan barang kebutuhan hidup rakyat yang terjadi disuatu daerah atau beberapa daerah.⁶

2. Manfaat Sosial

Tersedianya pelayanan transportasi udara yang lancer akan meningkatkan mobilitas penduduk.

3. Manfaat Administrasi Pemerintah⁷

Menentukan sebagai salah satu unsur fundamental dalam mendukung peningkatan, pengembangan, dan kelancaraan berbagai kegiatan ekonomi, sosial kemasyarakatan dan penyelenggaraan administrasi pemerintah daerah.⁸

Dalam beberapa tahun ini kemajuan transportasi di Indonesia berkembang sangat pesat. Pesatnya pertumbuhan sarana transportasi udara telah menjadikan tingginya tingkat persaingan diantara para pelaku bisnis angkutan udara. Mereka saling berlomba untuk memberikan jasa pelayanan yang menjanjikan namun terjangkau oleh pengguna jasa angkutan.

Persaingan dalam jasa penerbangan sangat keras. Dengan diberlakukannya kebijakan *open sky policy*, dimana pendirian perusahaan penerbangan adalah bebas. Persaingan antar perusahaan yang keras itu mendorong tarif penerbangan menjadi lebih murah, sehingga dapat menjangkau daya beli masyarakat berpendapat rendah.⁹

⁶ *Ibid.* halaman 11

⁷ *Ibid.* halaman 12

⁸ *Ibid.* halaman 13

⁹ Rahardjo Adisasmita. (II) *Op.cit.* , Yogyakarta: Graha Ilmu, halaman 96

Banyak orang menginginkan pula perjalanan yang cepat karena memberikan lesengan dan kepuasan. Beberapa aspek yang lebih relevan tentang transportasi manusia secara cepat adalah:¹⁰

- a. Penumpang yang merasa kurang nyaman dalam waktu transip yang lama dengan demikian perasaan tertekan tersebut dapat dikurangi
- b. Dalam perjalanan bisnis, penghematan waktu berarti penghematan biaya bisnis.
- c. Dalam perjalanan persiar berarti selama jangka waktu tertentu, tempat-tempat yang dikunjungi lebih banyak
- d. Biaya perjalanan dapat diperkecilkan dengan pemanfaatan fasilitas transportasi secara intensif.
- e. Penduduk dapat bertempat tinggal di daerah yang jauh dari tempat perkerjaannya.

Dalam setiap penyelenggaraan angkutan udara pasti akan memiliki resiko kerugian yang kemudian berdampak pada konsekuensi hukum. Resiko tersebut khususnya yang berkaitan dengan penyelesaian santunan terhadap penggunaan jasa angkutan udara yang mengalami kerugian sebagai bentuk tanggung jawab hukum dari perusahaan angkutan udara.

Fungsinya transportasi adalah memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ketempat lain, yaitu dari ketempat asal ke tempat tujuan.¹¹

¹⁰ *Ibid.* halaman 19

Dalam mengangkut penumpang dari tempat datangnya penumpang sampai dengan tibanya penumpang ditempat tujuan yang dikehendaki tidak terlepas dari bahaya-bahaya yang mungkin terjadi sehingga menyebabkan kecelakaan penumpang. Perusahaan penerbangan dalam menjalankan usahanya, kemungkinan akan menimbulkan kerugian terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat atau peristiwa lain yang terjadi dalam penyelenggaraan penerbangan akan berpengaruh baik terhadap penumpang/korban maupun ahli waris atau pihak yang berhak memperoleh ganti kerugian tersebut.

Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut menyediakan jasa transportasi udara untuk umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.¹²

Dengan itu penyelenggaraan pengangkutan udara tidak dapat dilepaskan dari segala risiko akibat kecelakaan pesawat atau peristiwa lain yang menimbulkan kerugian terhadap penumpang sebagai konsumen. Risiko bagi penumpang pesawat adalah meninggal dunia atau cacat/menderita luka-luka akibat kecelakaan atau peristiwa lain yang dapat menimbulkan kerugian dalam pengangkutan udara. Setiap adanya kecelakaan pesawat udara, maka akan menimbulkan kerugian bagi penumpang maupun pengangkut.

Kerugian yang timbul sebagai akibat kecelakaan pesawat udara merupakan resiko yang harus dihadapi oleh perusahaan jasa penerbangan. Perusahaan jasa

¹¹ Rahardjo Adisasmita. (III) *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta : Graha Ilmu. Halaman 10

¹² Martono dan Agus Pramano, 2013. *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, halaman 9.

penerbangan harus mengganti atas kerugian yang dialami oleh penumpang yang menjadi korban sebagai wujud tanggung jawabnya.

Oleh karena itu perusahaan jasa penerbangan harus siap bertanggung jawab kepada penumpang pemakai jasa angkutan udara sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara, yang menyatakan bahwa : Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

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

Untuk ganti kerugiannya terdapat di Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara, yang menyatakan bahwa : Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a ditetapkan sebagai berikut :

- a. Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp

- 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang.
- b. Penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang.
- c. Penumpang yang mengalami cacat tetap, meliputi:
1. penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; dan
 2. penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- d. Cacat Tetap Total sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan

terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki.

- e. Penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) per penumpang.

Jika dilihat dari huruf a dan b yang terdapat dalam pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menimbulkan ketidakadilan dan ketidaknyamanan yang diterima oleh penumpang apabila penumpang berada posisinya di huruf b (penumpang meninggal ketika menuju pesawat akibat angkutan udara) disitu dijelaskan bahwasannya diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang. Mengingat teori keadilan moral adalah perilaku seimbang terhadap hak dan kewajiban. Yang dimana penumpang yang meninggal didalam pesawat dan penumpang yang meninggal diluar pesawat mendapatkan ganti kerugian yang berbeda. Padahal kedua penumpang tersebut sama-sama telah melakukan kewajibannya (membeli tiket kemudian membayarnya lunas) dan juga mendapatkan kerugian dengan sama-sama kehilangan nyawa akibat kecelakaan angkutan udara namun tidak mendapatkan haknya yang sama (kompensasi yang berbeda).

Sehingga hal tersebut menjadi adanya ketidakadilan yang didapatkan pengguna dan menimbulkan ketidaknyamanan yang didapatkan pengguna jasa

angkutan udara. Mengingat pentingnya keadilan dan kenyamanan pengguna jasa angkutan udara itu dinomor satukan setiap jasa angkutan udara.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis dengan ini mengangkat judul skripsi dengan judul **“Analisis Yuridis Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara Atas Kerugian Penumpang (Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011)”**

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian latar belakang, maka pokok permasalahan yang akan peneliti bahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Bagaimana pengaturan dalam menentukan kerugian yang menjadi tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara?
- b. Bagaimana bentuk tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara dalam memenuhi keteria Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011?
- c. Apa kendala perusahaan jasa angkutan udara dalam menjalani ketentuan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011?

2. Faedah Penelitian

Penelitian ini dianalisis agar nantinya dapat memberikan suatu sumbangan atau pemikiran yang bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dan bagi masyarakat, antara lain:

- a. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran guna perkembangan ilmu pengetahuan mengenai perusahaan jasa angkutan udara.

Khususnya dalam bidang hukum perdata mengenai tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara atas penumpang.

b. Secara Praktis

Penelitian ini diharapkan sumbangan pemikiran bagi kepentingan Negara, bangsa, masyarakat, serta mahasiswa khususnya jurusan hukum perdata, serta pihak yang berkepentingan lainnya.

A. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaturan dalam menentukan kerugian yang menjadi tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara;
2. Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara dalam memenuhi keteria Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011;
3. Untuk mengetahui kendala perusahaan jasa angkutan udara dalam menjalani ketentuan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011.

B. Defenisi Operasional

Defenisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi/konsep-konsep khusus yang akan diteliti. Konsep merupakan salah satu unsur konkrit dari teori. Namun demikian, masih diperlukan penjabaran lebih lanjut dari konsep ini dengan jalan memberikan defenisi operasionalnya.¹³

¹³ Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa FH UMSU*. Medan: CV . Pustaka Prima, halaman 17.

Berdasarkan judul yang diajukan yaitu “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara Atas Kecelakaan Angkutan Udara Terhadap Kerugian Penumpang” maka dijabarkan defines operasional sebagai berikut:

1. Tanggung Jawab menurut Pasal 1365 KUHPerdara yaitu tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.
2. Perusahaan menurut Pasal 1b Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap usaha yang bersifat tetap dan terus menerus dan yang didirikan, bekerja serta berkedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia, untuk tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba.
3. Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, 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.
4. Penumpang atau konsumen menurut ketentuan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup dan tidak makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

B. Keaslian Penelitian

Persoalan Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara bukanlah merupakan hal yang baru. Oleh karenanya, penulis meyakini telah banyak peneliti-peneliti sebelumnya yang mengangkat tentang Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara sebagai tajuk dalam beberapa penelitian.

Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik melalui searching via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan Perguruan tinggi lainnya. Penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait **“Analisis Yuridis Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara Atas Kerugian Penumpang (Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011)”**.

Dan beberapa judul penelitian yang diangkat oleh penelitian dalam penulisan skripsi ini, antara lain:

1. Skripsi Vinna Vanindia, NPM. 0871010016, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional, Tahun 2011 yang berjudul “Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Udara”. Skripsi ini merupakan penelitian yuridis empiris dengan metode perlindungan hukum bagi penumpang dari PT. Garuda Indonesia.
2. Skripsi Sri Ambarwati, NIM. E.0004288, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret, Tahun 2008 yang berjudul “Realisasi Tanggung Jawab Perdata Pengangkutan Udara Terhadap Penumpang Penerbangan Domestik Pada PT. Garuda Indonesia”. Skripsi ini merupakan penelitian

yuridis empiris dengan metode realisastanggung jawab perdata pengangkutan udara terhadap penumpang penerbangan domestic pada PT. Garuda Indonesia. Secara konstruktif, substansi dan pembahasan terhadap kedua penelitian tersebut diatas berbeda dengan penelitian yang dilakukan penulis saat ini. Dalam kajian topik bahasan yang penulis angkat kedalam bentuk Skripsi mengarah kepada aspek kajian terkait tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara atas penumpang analisis Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No : PM 77 Tahun 2011.

C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini terdiri atas:

1. Jenis dan Pendekatan

Jenis dan Pendekatan dari penelitian ini yaitu penelitian (yuridis empiris). Pendekatan yuridis empiris dalam penelitian ini bertujuan untuk menganalisis permasalahan yang dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh dilapangan.¹⁴

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian ini bersifat deskriptif analisis. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang semata-mata melukiskan keadaan obyek atau peristiwanya tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum.¹⁵

¹⁴Ida Hanifah,dkk.Op.Cit., halaman 19.

¹⁵*Ibid.*, halaman 20.

Melalui penelitian deskriptif peneliti berusaha mendeskripsikan peristiwa dan kejadian yang menjadi pusat perhatian tanpa memberikan perlakuan khusus terhadap peristiwa tersebut.

3. Sumber Data

Sumber data yang diperoleh dalam materi penelitian ini terdiri atas:

- a. Data yang bersumber dari Hukum Islam; yaitu Al-Qur'an Surat Al-Ahzab Ayat 72
- b. Data Primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan. Data primer juga diartikan sebagai data yang diperoleh secara langsung kepada masyarakat mengenai perilaku (hukum) dari warga masyarakat tersebut.¹⁶ Data primer dalam penelitian ini diperoleh langsung dari pihak PT Lion Air Tower.
- c. Data sekunder yaitu data pustaka yang mencakup dokumen-dokumen resmi, publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.¹⁷ Data sekunder dalam penelitian ini terdiri atas:
 - 1) Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif berupa peraturan perundang-undangan, yang terdiri dari:
 - a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
 - b) UU No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
 - c) Peraturan Menteri Perhubungan No: PM 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara

¹⁶*Ibid*

¹⁷*Ibid*

- 2) Bahan hukum sekunder yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer.¹⁸ Dengan adanya bahan hukum sekunder maka peneliti akan terbantu untuk memahami/menganalisis bahan hukum primer yang terdiri dari bahan-bahan bacaan, hasil karya dari kalangan umum, karya-karya tulisan ilmiah lainnya yang berkaitan dengan permasalahan penelitian penulis.
- 3) Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berupa kamus hukum atau kamus ensiklopedia atau kamus bahasa Indonesia untuk menjelaskan maksud atau pengertian istilah-istilah yang sulit untuk diartikan.¹⁹ Dan bisa juga bahan hukum tersier tersebut didapat melalui internet ataupun jurnal hukum terkait pokok bahasan yang peneliti bahas.

4. Alat Pengumpulan Data

Instrumen pengumpulan data adalah cara-cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data. Selanjutnya alat pengumpulan data yang diperoleh dalam penelitian ini terdiri dari:

- a. Pengumpulan data primer menggunakan pengumpulan data berupa studi lapangan dengan metode wawancara. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua belah pihak yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara yang

¹⁸ *Ibid.*, halaman 21.

¹⁹ *Ibid*

memberikan jawaban atas pertanyaan itu.²⁰ Wawancara dilakukan kepada Bapak Danang Mandala Prihantoro selaku staff Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower.

- b. Pengumpulan data sekunder menggunakan alat pengumpulan data berupa studi kepustakaan yang dilakukan dengan dua cara pengumpulan data sekunder melalui internet. Selain itu pengumpulan data sekunder dengan cara mendatangi langsung toko-toko buku ataupun perpustakaan baik dilingkungan UMSU maupun diluar UMSU guna memperoleh bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier yang relevan dengan penelitian ini.

5. Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan yang memfokuskan, mengabstraksikan, mengorganisasikan data secara sistematis dan rasional untuk memberikan bahan jawaban terhadap permasalahan. Analisis data menguraikan tentang bagaimana memanfaatkan data yang terkumpul untuk dipergunakan dalam memecahkan permasalahan penelitian.²¹

Agar data yang diperoleh mudah dianalisis serta disimpulkan untuk menjawab masalah yang dikemukakan di dalam penelitian, maka jawaban-jawaban yang beraneka ragam dari para responden harus diringkas terlebih dulu, dengan cara menggolong-golongkannya ke dalam kategori-kategori tertentu yang telah ditetapkan.

²⁰Lexy J Moleong. 2016. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakaryahalaman 186

²¹ *Ibid*

Metode yang digunakan menganalisis data adalah analisis kualitatif. Analisis kualitatif merupakan analisis data yang mengambil kebenaran yang diperoleh dari keputusan yaitu dengan menggabungkan antara peraturan-peraturan, buku-buku ilmiah yang ada hubungannya dengan judul yang dibahas.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tanggung Jawab

1. Tinjauan Umum Tanggung Jawab

Tanggung Jawab adalah segala sesuatu perbuatannya yang mengakibatkan kerugian kepada orang lain maka orang tersebut harus bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi yang diderita oleh orang tersebut. Dalam hukum perdata tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata, dimana diperlukan persyaratan tertentu agar sipelanggar hukum dapat dimintai pertanggungjawaban.

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan terdapat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Menurut pasal tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian bagi orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian.²²

Setiap perusahaan memiliki tanggung jawab yang bagian dari etika bisnis, yaitu adanya kesadaran perusahaan bahwa keputusan bisnisnya dapat mempengaruhi masyarakat.

Menurut Pasal 1367 KHUP, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatannya sendiri, melainkan juga terhadap perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila

²²Martono dan Agus Pramano, 2013.*Op.cit.* Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, halaman 10

menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.²³

Dengan demikian dapat diartikan tanggung jawab (*liability*) adalah kewajiban membayar ganti kerugian yang di derita pihak lain, misalnya dalam perjanjian pengangkutan udara, maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sampai di tujuan.²⁴

Tanggung jawab merupakan amanat ketuhanan yang sungguh besar dan berat. Oleh karena itu, semua yang ada dilangit dan di bumi menolak amanat yang sebelumnya telah Allah SWT tawarkan kepada mereka. Akan tetapi, manusia berani menerima amanat tersebut, padahal ia memiliki potensi untuk mengingkarinya seperti firman Allah SWT dalam surat Al-Ahzab ayat 72.

إِنَّا عَرَضْنَا الْأَمَانَةَ عَلَى السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ وَالْجِبَالِ فَأَبَيْنَ أَنْ يَحْمِلْنَهَا وَأَشْفَقْنَ مِنْهَا
هَآوَا حَمَلَهَا الْإِنسَانُ إِنَّهُ كَانَ ظَلُومًا جَهُولًا

Artinya: “Sesungguhnya Kami telah mengemukakan amanat kepada langit, bumi dan gunung-gunung, maka semuanya enggan untuk memikul amanat itu dan mereka khawatir akan mengkhianatinya, dan dipikullah amanat itu oleh manusia. Sesungguhnya manusia itu amat zalim dan amat bodoh” (Al-Ahzab: 72).²⁵

²³ *Ibid*

²⁴ Annalisa Yahanan Norsuhaida & Kamal Halili Hassan. “Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang” dalam jurnal Mimbar Hukum Volume 22 N0.2 Juni 2010, halaman 240.

²⁵ Al-Qur’an surat Al-Ahzab surah ke 33 ayat 72. 2009. Depok: SABIQ

2. Konsep-Konsep Tanggung Jawab

- a. Tanggung Jawab Berdasarkan Kelalaian/Kesalahan Dengan Persyaratan Hubungan Kontrak²⁶

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kelalaian yang didasarkan pada adanya unsure kesalahan dan hubungan kontrak merupakan teori tanggung jawab yang merugikan konsumen. Karena gugatan konsumen hanya bisa diajukan jika telah memenuhi dua syarat tersebut, yakni adanya unsure kelalaian dan kesalahan dalam berkontrak antara produsen dan konsumen.

- b. Tanggung Jawab Berdasarkan Kelalaian/Kesalahan Dengan Beberapa Pengecualian Terhadap Persyaratan Hubungan Kontrak²⁷

Tanggung jawab berdasarkan kelalaian/kesalahan dengan beberapa pengecualian terhadap persyaratan hubungan kontrak dipandang dengan tidak akomodatif dan responsive terhadap kepentingan konsumen, serta kondisi nyata dalam kehidupan sehari-hari. Karena konsumen (pengguna atau pemakai) produk yang tidak memiliki hubungan hukum atau kontrak dengan produsen yang sering menjadi korban dari produk yang ditawarkan produsen.

- c. Tanggung Jawab Berdasarkan Kelalaian/Kesalahan Tanpa Persyaratan Hubungan Kontrak

Tahap berikutnya adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan kelalaian/kesalahan namun sudah tidak mensyaratkan adanya hubungan kontrak.²⁸

²⁶ Zulham. 2013. "*Hukum Perlindungan Konsumen*". Jakarta: Kencana. Halaman 85

²⁷ *Ibid.* halaman 89

²⁸ *Ibid.* halaman 90

- d. Prinsip Praduga Lalai Dan Prinsip Praduga Bertanggung Jawab Dengan Pembuktian Terbalik²⁹

Modifikasi ini merupakan masa transisi menuju pembentukan prinsip tanggung jawab mutlak. Jika sebelumnya terdapat pengecualian dan penolakan terhadap prinsip hubungan kontrak dalam gugatan berdasarkan kelalaian dan kesalahan produsen, maka selanjutnya muncul pemikiran yang mempersoalkan apakah factor kelalaian dan kesalahan merupakan factor penting dalam gugatan konsumen kepada produsen.

B. Perusahaan

1. Tinjauan Umum Perusahaan

Dalam Pasal 1 angka 6 huruf a Undang-Undang Republik Indonesia No. 13 Tahun 2003 Tentang KetenagaKerjaan dirumuskan bahwa perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang berbadan hukum atau tidak, milik orang perorang, milik persekutuan, atau milik badan hukum, baik milik swasta maupun milik Negara yang mempekerjakan pekerja/buruh dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain.

2. Bentuk-Bentuk Perusahaan

Adapun bentuk-bentuk perusahaan atau badan usaha adalah sebagai berikut:³⁰

- a. Perusahaan perseorangan

²⁹ *Ibid*

³⁰ Salamadian, Pengertian Perusahaan : Bentuk, Manfaat dan Jenis-Jenis Perusahaan” melalui <https://salamadian.com/pengertian-perusahaan-bentuk-manfaat-dan-jenis-jenis-perusahaan/>. Diakses Sabtu, 22 Desember 2018, pukul 15.00 wib

Perusahaan perseorangan adalah perusahaan yang dimiliki oleh individu sebagai pemilik modal, pemimpin, pengelola. Biasanya bentuk ini dipergunakan bagi perusahaan kecil yang tidak memerlukan izin secara khusus. Dikarenakan perusahaan dimiliki oleh perseorangan maka segala untung dan rugi akan ditanggung sendiri namun untuk rahasia perusahaan akan lebih terjaga dengan baik serta lebih mudah untuk membangun perusahaan perseorangan ini

b. Persekutuan Komanditer (CV)

CV dimiliki oleh sedikitnya 2 orang sampai maksimal 5 orang. Perusahaan ini memang lebih mudah dikembangkan karena modal yang bisa didapatkan bisa lebih besar. Namun memang tantangannya adalah dalam perusahaan ini lebih rawan terhadap konflik serta tidak mudah untuk menarik kembali modal yang sudah ditanamkan terutama untuk sekutu.

c. Persekutuan Firma

Persekutuan firma memiliki batas maksimal lebih besar dari CV yang itu bisa mencapai 10 orang yang bersekutu untuk mengembangkan sebuah perusahaan. Dalam firma ini yang dimiliki masing-masing anggota tidak terbatas. Sementara untuk keuntungan serta kerugian akan dibagi berdasarkan besaran modal yang ditanamkan setiap anggota perusahaan. Untuk bisa mendirikan perusahaan ini dengan baik maka ada beberapa persyaratan surat-surat resmi yang harus diselesaikan terlebih dahulu.

d. Perseroan Terbatas (PT)

PT terdiri dari pemegang saham yang memiliki tanggung jawab secara terbatas sesuai dengan besaran modal yang ditanamkan. Jika sampai terjadi

kebangkrutan maka PT tersebut namanya bisa saja dijual.Keunggulan dari bentuk perusahaan ini adalah memiliki kelangsungan perusahaan yang lebih terjamin, mudah untuk mendapatkan kredit bank serta saham dimiliki bisa diperjualbelikan.Sementara itu ada beberapa hal yang perlu dipertimbangkan karena biaya pendirian yang mahal, perijinan memakan waktu lama serta kerahasiaan perusahaan yang kurang terjamin.

e. Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

BUMN adalah perusahaan yang (utamanya) melayani kepentingan umum dengan modal usaha berasal dari pemerintah.Selain BUMN ada juga Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang keseluruhan atau sebagian modalnya adalah milik pemerintahan dengan pimpinan yang diangkat oleh Gubernur secara langsung.

d. Yayasan

Yayasan adalah badan usaha yang memang bergerak untuk bidang sosial serta bisnis sekaligus. Dalam yayasan ini biasanya berbagi hal yang berkaitan akan tertera dalam akta pendiriannya.

e. Koperasi

Koperasi beranggotakan orang-orang yang akan melaksanakan suatu usaha berdasarkan asas kekeluargaan, modalnya berasal dari simpanan pokok, simpanan wajib dan hibah dari anggotanya sendiri. Beberapa jenis koperasi yaitu produksi, pemasaran, konsumsi atau simpan pinjam.

Setiap bentuk perusahaan juga mendapatkan hak-haknya karena bukan hanya konsumen saja namun pelaku usaha juga mendapatkannya. Hak-hak yang di dapat dari pelaku usaha menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 8

Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Pasal 6 Tentang Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha, yakni:

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan
- b. Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya didalam penyelesaian hukum sengketa konsumen
- d. Hak rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan
- e. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundangan-undangan lainnya.

C. Angkutan Udara

1. Ketentuan Umum Angkutan Udara

Sebagai negara kepulauan, yang terdiri atas 5 pulau besar, ratusan pulau sedang serta ribuan pulau kecil dipersatukan laut dan angkasa menjadi negara kesatuan Republik Indonesia. Laut dan angkasa adalah prasarana perangkutan yang harus dipandang sebagai pemersatu pulau-pulau menjadi kesatuan wilayah negara, bukan lagi sebagai pemisah antara satu pulau dengan pulau lainnya.

Angkutan merupakan kegiatan yang mengangkut atau memindahkan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. Alat angkut dalam angkutan udara adalah pesawat terbang. Maka Angkutan udara merupakan kegiatan yang mengangkut atau memindahkan

manusia atau barang dengan menggunakan pesawat seperti memindahkan penumpang atau kargo dari suatu Bandar udara asal ke Bandar udara tujuan dengan menggunakan pesawat.

Menurut Pasal 1 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri. Dan juga pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena udara terhadap permukaan bumi yang digunakan penerbangan.

Menurut Pasal 1 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

2. Jenis-Jenis Angkutan Udara

Adapun beberapa Bandar udara, yang dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. Angkutan Udara Niaga Berjadwal

Angkutan Udara Niaga adalah angkutan melalui udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Dan terdapat ciri-ciri dari angkutan udara niaga berjadwal, yaitu:³¹

³¹ Martono dan Agus Pramono. *Op.cit.* Halaman 225

- a. Penerbangan dilakukan secara teratur, lebih dari sekali penerbangan merupakan rute sesuai dengan daftar waktu penerbangan yang telah diumumkan
- b. Disediakan untuk penumpang yang waktu lebih berharga daripada dengan nilai uang
- c. Penerbangan tetap dilakukan pada waktu yang telah diprogramkan walaupun jumlah penumpang dibawah standar minimum
- d. Setiap orang secara individual secara langsung membeli tiket pesawat udara
- e. Penerbangan dilakukan sesuai dengan jejaring penerbangan yang dapat menurunkan dan/atau mengambil penumpang disetiap bandara
- f. Setiap orang secara individual berhak ikut serta menikmati jasa angkutan udara yang disediakan
- g. Perusahaan penerbangan boleh meyebarkannya melalui iklan, baik dengan radio, televise, surat kabar maupun mass media lainnya dengan maksud agar setiap orang dapat mengetahuinya
- h. Perusahaan penerbangan member tiket kepada penumpang sebagai salah satu bukti adanya perjanjian angkutan udara dengan antara perusahaan dengan penumpang

2. Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal³²

Ciri-ciri angkutan udara niaga tidak berjadwal pada umumnya:

³² *Ibid.*, halaman 227

- a. Penerbangan dilakukan secara tidak teratur sesuai dengan daftar waktu penerbangan yang telah diumumkan, melainkan dari suatu bandara ke bandara lainnya (*point to point*),
- b. Penerbangan disediakan untuk penumpang yang menilai uang lebih berharga dibandingkan dengan nilai waktu artinya tidak terikat pada waktu, kapan saja asal harganya murah,
- c. Penerbangan tidak dilakukan bilamana jumlah penumpang belum memenuhi persyaratan minimum kapasitas penumpang,
- d. Tidak setiap orang secara individual langsung membeli tiket pesawat udara, melainkan secara rombongan,
- e. Penerbangan dilakukan dari suatu bandara ke bandara yang lain, yang wilayahnya seluruh Indonesia, tidak dapat mengambil dan/atau menurunkan penumpang pada setiap bandara pendaratan,
- f. Penerbangannya hanya disediakan untuk anggota atau rombongannya sendiri,
- g. Perusahaan penerbangan tidak boleh menyebarluaskan rencana penerbangannya melalui iklan, baik dengan radio, televisi, surat kabar maupun mass media lainnya, dengan maksud agar setiap orang mengetahuinya,
- h. Perusahaan penerbangan (operator) tidak member bukti tiket penumpang sebagai bukti adanya perjanjian angkutan udara antara perusahaan dengan penumpang.

Dalam menjalankan aktifitas pengangkutan seseorang maupun pelaku usaha menggunakan alat transportasi yang disebut pesawat. Hal tersebut telah

diatur dalam Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Penerbangan, yaitu Pesawat Udara Indonesia adalah pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia. Adapun pesawat Indonesia menjadi tiga, yaitu:

- a. Pesawat Udara Negara;
- b. Pesawat Udara Sipil;
- c. Pesawat Udara Asing Sipil.

Pesawat Udara merupakan pesawat yang digunakan untuk kepentingan Negara. Kepentingan Negara ini dapat berupa menjalankan fungsi pengawasan dan keamanan pada lembaga kepolisian maupun lembaga Negara lainnya.

Pesawat Negara telah diatur dalam Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Penerbangan yang menyebutkan Pesawat Udara Negara adalah pesawat udara yang digunakan Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Sedangkan pesawat sipil adalah pesawat yang digunakan untuk kepentingan perniagaan atau non niaga. Seperti yang dijelaskan didalam pasal 1 angka 8 Undang-undang Penerbangan bahwa Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.

Untuk pesawat Udara sipil asing dijelaskan didalam ayat 9 yang menyebutkan Pesawat Udara Sipil Asing adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan negara asing.

D. Penumpang/Konsumen

1. Ketentuan Umum Penumpang/Konsumen

Penumpang adalah orang yang menggunakan jasa angkutan untuk menuju ketempat tujuan dari tempat asalnya. Dalam hal ini penumpang disebut juga dengan konsumen. Sedangkan dalam Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, pengertian konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

Apabila terdapat kerugian yang dialami konsumen maka konsumen memiliki perlindungan hukumnya dan juga adanya hak-hak yang dimiliki konsumen. Hak-hak konsumen yang dilanggar dapat merujuk Pasal 4 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Salah satu bentuk perlindungan konsumen adalah adanya ganti kerugian yang diberikan apabila konsumen mengalami kerugian yang diakibatkan dari pelaku usaha. Sebagaimana disebutkan bahwa perusahaan penerbangan terhadap kematian atau cedera atau luka badan penumpang.

Dalam Islam, pengaturan tentang konsumen mencerminkan dirinya dengan Allah SWT. Setiap pergerakannya dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa adalah manifestasi zikir atas nama Allah. Batasan-batasan yang diberikan Islam

kepada konsumen untuk tidak mengonsumsi barang dan/atau jasa yang haram, agar konsumen selamat baik didunia maupun diakhirat.³³

2. Hak-Hak Konsumen

Perlindungan konsumen adalah segala usaha yang menjamin adanya perlindungan kepada konsumen, konsumen sebagai pemakain barang sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 4 Undang-undang No: 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen memiliki hak-hak sebagai sebagai berikut;

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengonsumsi barang atau jasa.
- b. Hak untuk memilih barang atau jasa serta mendapatkan barang atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang yang digunakan.
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhanya atas barang dan jasa yang digunakan
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa Perlindungan konsumen secara patut.
- f. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen.
- g. Hak untuk diperlakukan dan dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan atau

³³ Zulham. *Op.cit.* halaman 7

- i. peggantinya apabila barang dan atau jasa diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak semestinya.
- j. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Dari ketentuan-ketentuan yang telah diuraikan tersebut diatas, maka dapat dikatakan bahwa Undang-Undang Perlindungan Konsumen sebenarnya telah mengatur mengenai tanggung gugat pelaku usaha jika pihak konsumen merasa dirugikan, disamping itu Undang-undang Perlindungan Konsumen juga telah mencoba menerapkan konsep beban pembuktian terbalik untuk membuktikan adanya unsur kesalahan dari pihak pelaku usaha.

Dan penanganan atau pelayanan yang diberikan oleh maskapai juga merupakan suatu hak yang didapatkan penumpang.

Upaya penegakan hak-hak konsumen bukanlah merupakan sesuatu yang berdiri sendiri, tetapi sangat terkait dengan banyak faktor, mengandalkan politik will dari pemerintah atau semangat murni dari pihak konsumen serta mengharapkan itikat baik dan kejujuran dari pelaku usaha, tentu upaya penegakan hak-hak konsumen ibarat menegakan benang basah, Dsisi lain, masalah penegakan hak-hak konsumen bukan hanya menjadi issue local, regional akan tetapi sudah menjadi issue global sehingga persoalan ini akan menjadi tanggung jawab bersama.³⁴

³⁴Abdul Jabar. “Kedudukan Konsumen Terhadap Pelaku Usaha menurut Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen” dalam jurnal Interest Volume 13 No. 1 Oktober 2015, halaman 76

Secara sosial, ekonomi, politik dan hukum, posisi konsumen sangatlah lemah, posisinya yang lemah tersebut seringkali disalahgunakan oleh para pelaku usaha yang memiliki kemampuan dan penguasaan terhadap ilmu pengetahuan dan teknologi tetapi tidak memiliki etika.

Posisi konsumen yang lemah tersebut tentu membutuhkan Perlindungan dan pembekalan baik dari Negara maupun dari suatu kelompok masyarakat. Dalam mewujudkan hal tersebut, Undang-Undang perlindungan konsumen telah memberikan ruang bagi tumbuhnya inisiatif dan partisipasi publik secara independent untuk membela konsumen jika dirugikan oleh kegiatan pelaku usaha.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Dalam Menentukan Kerugian Yang Menjadi Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara

Dalam Pasal 1 angka 4 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan udara “Perusahaan angkutan udara adalah perusahaan yang mengoperasikan pesawat untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran”.

Banyaknya pelayanan jasa transportasi membuat banyaknya juga pengguna transportasi. Pelayanan transportasi untuk sekarang ada berbagai macam moda yang bisa digunakan. Jaringan transportasi dapat dibentuk oleh moda transportasi, yakni:³⁵

- a. Jalan
- b. Sungai
- c. Kereta api
- d. Danau
- e. Penyebrangan Laut dan Udara

Masing-masing moda memiliki karakteristik teknis yang berbeda, pemanfaatannya disesuaikan dengan kondisi geografis daerah layanan.

Yang dapat membentuk jaringan transportasi, dengan karakteristik teknis yang berbeda, serta pemanfaatannya disesuaikan dengan kondisi geografis daerah

³⁵ Rahardjo Adisasmita.(III) *Op.cit.* halaman 20

layanan. Transportasi antarmoda adalah transportasi penumpang atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan. Transportasi multimoda adalah transportasi barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda transportasi yang berbeda, atas dasar satu kontrak yang menggunakan Dokumen Transportasi Multimoda dari suatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut.

Lahan yang luas dan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan yaitu sisi udara dan sisi darat merupakan tempat dibangunnya Bandar udara karena memerlukan kapasitas yang besar.

Pesawat udara dalam arti luas tersebut mencakup pesawat terbang, helikopter, pesawat terbang layang, layangan, dan balon yang bebas dan dikendalikan seperti yang digunakan untuk bidang meteorologi.

Pengguna jasa angkutan udara sangatlah tinggi. Salah satunya di Indonesia, Negara dengan berpuluh pulau-pulau yang ada sehingga membuat besarnya kemungkinan untuk menggunakan jasa angkutan udara agar dapat menuju atau kembali ke tempat yang diinginkan secara cepat dan efisien.

Negara Indonesia adalah salah satu negara yang peminat penggunaannya sangat besar, sehingga membuat banyaknya peluang individu atau organisasi dalam hal membangun perusahaan dalam bidang angkutan udara.

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap baik perorangan, kolektif, bahkan dapat mendorong laju pertumbuhan ekonomi sebuah negara. Sebagai contoh, transportasi bermanfaat dalam mendistribusikan barang-barang hasil

produksi dari suatu tempat ketempat lain. Dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang baik, maka selain memberikan kemudahan bagi para pelaku bisnis, tapi juga berpengaruh terhadap keseluruhan komponen dalam system perekonomian. Dengan adanya system transportasi yang baik, maka waktu tempuh untuk mendistribusikan barang menjadi berkurang, bahkan biaya untuk mendistribusikannyapun juga ikut ditekan. Dengan harga yang sesuai, maka akan membelikan daya beli kepada masyarakat sehingga barang hasil reproduksi tersebut dapat terjual dengan baik dan masyarakat tidak terlalu terbebani dengan harga yang dibelinya. Bahkan, harga memberikan pengaruh besar terhadap jumlah penjualan suatu barang. Dengan kata lain, transportasi dapat mempelancarkan perekonomian suatu daerah/Negara, bahkan dalam konteks global.³⁶

Salah satu perusahaan jasa angkutan udara di Indonesia yang banyak memiliki peminatnya, yaitu PT Lion Air.

PT. Lion Air adalah Perusahaan jasa angkutan udara yang mengangkut penumpang, kargo, dan barang menuju ketempat yang diinginkan konsumen. Maskapai ini adalah swasta terbesar di Indonesia dengan jaringan rute di Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Australia, India, Arab Saudi, Jepang, Cina Hongkong, Korea Selatan dan Makau.

Setiap perusahaan jasa angkutan udara memiliki visi dan misi yang diharapkan oleh masyarakat, yaitu memiliki pelayanan yang baik, aman, nyaman, dan juga transparan. Sama hal dengan visi PT. Lion Air. “perusahaan penerbangan swasta nasional yang melayani penerbangan domestik dan internasional dengan

³⁶Rahayu Sulistyorini, 2014. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu, halaman 45.

berpedoman kepada prinsip-prinsip keselamatan dan keamanan penerbangan yang telah ditetapkan Lion Air” dan misi “yaitu menjadi perusahaan penerbangan nasional inovatif, efisien dan professional dalam menjangkau beberapa kota yang ada di Indonesia sehingga akan lebih banyak pengguna yang dapat terbang bersama armada Lion Air”.³⁷

Lion Air didirikan pada tanggal 19 Oktober 1999 dan mulai beroperasi pada tanggal 30 Juni 2000 sampai sekarang. Maskapai Lion air merupakan maskapai yang mengikuti segala aturan hukum yang berlaku di Indonesia.

Transportasi udara merupakan pilihan yang paling banyak digunakan untuk mendapatkan proses perjalanan yang cepat dan efisien untuk pada jaman ini, sehingga banyaknya juga pelaku-pelaku usaha dalam bidang angkutan udara. Maka pemerintah Indonesia membuat strategis agar tidak adanya pesaing yang tidak sehat antar pelaku usaha jasa angkutan udara di Indonesia.

Indonesia merupakan negara hukum. Negara hukum mengandung maksud untuk memberantas kekuasaan daripada penguasa negara agar tidak menyalahgunakan kekuasaan untuk menindas dan menelantarkan rakyatnya. Negara hukum melatakan persamaan di hadapan hukum, perlindungan terhadap hak-hak fundamental rakyat, dan hukum beserta peradilan yang fair dan adil.³⁸ Dengan dibuatnya peraturan perundang-undangan dalam bidang penerbangan. Mengharuskan seluruh maskapai penerbangan harus tunduk terhadap aturan yang tertulis secara hukum.

³⁷ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

³⁸ Nurul Qamar, 2013. *Hak Asasi Manusia Dalam Negara Hukum Demokrasi*. Jakarta Timur: Sinar Grafika, halaman 23.

Hukum pada hakikatnya adalah suatu yang abstrak, namun dalam mamifestasinya dapat berwujud konkret.³⁹

Terdapat kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan penumpang dalam hal pembelian tiket, yaitu:⁴⁰

1. Pembayaran, yang dimana penumpang akan mendapatkan kode booking yang jadwalnya telah ditentukan sendiri oleh penumpang;
2. Penumpang harus terbang sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dan dia tidak bisa mengalihkan tiket tersebut dengan orang lain bahkan saat dia resvansi identitas yang tertera seperti nama lengkap itu harus sesuai dengan identitas yang tertera dalam tiket;
3. Pada saat dihari H penumpang harus *checkin* (mendaftar) 120 menit sebelum keberangkat di bandar udara;
4. Penumpang harus memahami barang bawaannya itu tidak membahayakan sendiri maupun orang lain artinya dia harus mengikuti sesuai aturan yang berlaku dalam hal *safety* (keamanan).

Sebelum melakukan pembelian tiket penumpang atau konsumen berhak mendapatkan informasi yang bener, berikut informasi yang mengenai:⁴¹

- a. Kelompok pelayanan yang diterapkan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang bersangkutan

³⁹ Zulham. *Op.cit.* halaman 23

⁴⁰ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁴¹ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

- b. Rute dan jadwal penerbangan
- c. Tarif yang berlaku pada masing-masing rute
- d. Cara resvansi tiket
- e. Cara pembayaran tiket
- f. Cara penerbitan pas masuk pesawat
- g. Syarat dan ketentuan yang berlaku oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal

Perusahaan jasa angkutan udara memberikan berupa perjanjian dengan konsumen. Dimana perjanjian tersebut harus sesuai dengan hukum yang berlaku .Baik pelaku usaha maupun konsumen sama-sama harus mengikuti aturan yang berlaku tentang penerbangan. Adapun perjanjian-perjanjian yang didapatkan konsumen atau penumpang, yaitu:⁴²

1. Perjanjian timbal-balik adalah perjanjian yang memberikan hak dan kewajiban kepada kedua belah pihak.
2. Perjanjian sepihak adalah perjanjian yang menimbulkan kewajiban pada satu pihak dan pihak lain menerimanya.
3. Perjanjian cuma-cuma adalah perjanjia yangdimana pihak yang satu memberikan keuntungan kepada pihak yang lain, tanpa menerima suatu manfaat bagi dirinya.

⁴²P.N.H Simanjuntak. *Op.cit.* halaman 289

4. Perjanjian atas bebn adalah perjanjian dengan mana terhadap prestasi pihak yang satu terdapat prestasi pihak yang lain dan antara kedua prestasi itu ada hubungan hukum.
5. Perjanjian konsensuil adalah perjanjian yang timbul karena adanya kesepakatan antara kedua belah pihak.
6. Perjanjian riil adalah perjanjian yang timbul karena adanya kesepakatan kedua belah pihak disertai penyerahan nyata atas barangnya.
7. Perjanjian bernama adalah perjanjian yang mempunyai nama tertentu dan diatur secara khusus oleh undang-undang.
8. Perjanjian liberatoir adalah perjanjian yang membebaskan orang dari keterikatannya dari suatu kewajiban hukum tertentu.
9. Perjanjian kebendaan adalah perjanjian untuk menyerahkan atau mengalihkan atau menimbulkan atau mengubah atau menghapuskan hak-hak kebendaan.
10. Perjanjian obligatoir adalah perjanjian yang menimbulkan perikatan anatara kedua belah pihak.
11. Perjanjian accesoir adalah perjanjian yang membuntuti perjanjian pokok.

Pelaksanaan perjanjian adalah realisasi atau pemenuhan hak dan kewajiban yang telah diperjanjikan oleh para pihak yang membuat perjanjian itu dapat mencapai tujuannya.⁴³

Terdapat perjanjian-perjanjian yang didapatkan penumpang atau konsumen dari PT. Lion Air :⁴⁴

⁴³*Ibid.* halaman 290

1. Penumpang harus membayar lunas untuk mendapatkan tiket;
2. Penumpang harus menunjukkan Identitas yang asli;
3. Tidak mengalihkan kepada orang lain dalam melaksanakan penerbangnya;
4. Tidak membawa barang-barang yang dilarang;
5. Tidak mengucap atau bercanda dengan kata BOM;
6. Datang tepat waktu untuk melakukan check in dan boarding time;
7. Memberikan atau menunjukkan surat sakit dari dokter apabila penumpang sedang sakit begitu juga untuk penumpang wanita yang sedang hamil maka harus memberikan surat keterangan dari dokter;
8. Tidak merokok didalam pesawat.

Menurut Shidarta Sejumlah catatan dapat diberikan terhadap unsur-unsur definisi konsumen, konsumen adalah:⁴⁵

1. Setiap orang

Subyek yang disebut sebagai konsumen berarti setiap orang yang berstatus sebagai pemakai barang dan/atau jasa. Istilah orang sebetulnya menimbulkan keraguan apakah hanya, orang individual (*naturlijke persoon*) atau termasuk juga badan hukum (*rechtspersoon*). Hal ini berbeda dengan pengertian yang diberikan untuk pelaku usaha dalam pasal 1 angka (3) yang secara eksplisit membedakankedua pengertian *persoon* diatas, dengan menyebutkan kata-kata

⁴⁴ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁴⁵Zain, "Pengertian Konsumen" melalui <https://pengertiankpmplit.blogspot.com/2016/04/pengertian-konsumen.html?m=1>, diakses, Minggu 17 April 2016, pukul 14.00 wib

”orang perseorangan atau badan usaha”. Tentu yang paling tidak tepat membatasi pengertian konsumen sebatas pada orang persorangan, namun harus mencakup juga badan usaha dengan makna lebih luas daripada badan hukum. Undang Undang Perlindungan Konsumen tampaknya berusaha menghindari penggunaan kata Produsen sebagai lawan kata dari Konsumen. Untuk itu digunakan kata Pelaku Usaha yang bermakna lebih luas. Istilah terakhir ini dipilih untuk memberi arti sekaligus bagi kreditur (penyedia dana), produsen, penyalur, penjual, dan terminologi lain yang lazim diberikan. Bahkan untuk kasus-kasus yang spesifik seperti dalam kasus periklanan, pelaku usaha ini juga mencakup perusahaan media, tempat iklan itu ditayangkan.

2. Pemakai.

Sesuai dengan bunyi penjelasan Pasal 1 Angka (2) Undang Undang Perlindungan Konsumen, kata Pemakai menekankan, konsumen adalah konsumen akhir. Istilah pemakai dalam hal ini tepat digunakan dalam rumusan ketentuan tersebut, sekaligus menunjukkan barang dan/atau jasa yang dipakai tidak serta merta hasil dari transaksi jual beli. Artinya, yang diartikan sebagai konsumen tidak selalu harus memberikan prestasinya dengan cara membayar uang untuk memperoleh barang dan/atau jasa itu. Konsumen memang tidak sekedar pembeli, tetapi semua orang (orang perseorangan atau badan usaha) yang mengonsumsi jasa dan/atau barang. Jadi yang paling penting terjadinya suatu transaksi konsumen berupa peralihan barang dan/atau jasa, termasuk peralihan kenikmatan dalam menggunakannya

3. Barang dan/atau Jasa

Undang Undang Perlindungan Konsumen mengartikan barang sebagai setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, baik dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, yang dapat untuk diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen. Sementara itu jasa diartikan sebagai layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen. Pengertian disediakan bagi masyarakat menunjukkan, jasa itu harus ditawarkan kepada masyarakat. Artinya, pihak yang ditawarkan harus lebih dari satu orang. Jika demikian halnya, layanan yang bersifat khusus dan individual, tidak tercakup dalam pengertian tersebut.

Kata-kata ditawarkan kepada masyarakat itu harus ditafsirkan sebagai bagian dari suatu transaksi konsumen. Artinya, seseorang yang karena kebutuhan mendadak lalu menjual rumahnya kepada orang lain, tidak dapat dikatakan perbuatannya itu sebagai transaksi konsumen. Si pembeli tidak dapat dikatakan konsumen menurut Undang Undang Perlindungan Konsumen.

4. Yang tersedia dalam masyarakat

Barang dan/ atau jasa yang ditawarkan kepada masyarakat sudah harus tersedia di pasaran. Dalam perdagangan yang makin kompleks dewasa ini syarat itu tidak mutlak lagi dituntut oleh masyarakat konsumen. Misalnya, perusahaan pengembang (*developer*) perumahan sudah bisa mengadakan transaksi terlebih dahulu sebelum bangunannya jadi

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

Transaksi konsumen ditujukan untuk kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, dan makhluk hidup orang lain. Unsur yang diletakkan dalam definisi itu mencoba untuk memperluas pengertian kepentingan. Kepentingan ini tidak sekedar ditujukan untuk diri sendiri dan keluarga, tetapi juga barang dan/atau jasa itu diperuntukan bagi orang lain (di luar diri sendiri dan keluarganya), bahkan untuk makhluk hidup lain, seperti hewan dan tumbuhan. Dan sisi teori kepentingan setiap tindakan manusia adalah bagian dari kepentingannya. Oleh sebab itu, penguraian unsur itu tidak menambah makna apa-apa, karena pada dasarnya tindakan memakai suatu barang dan/atau jasa juga tidak terlepas dari kepentingan pribadi.

6. Barang dan/atau jasa itu tidak untuk diperdagangkan

Pengertian konsumen dalam Undang Undang Perlindungan Konsumen ini dipertegas, yakni hanya konsumen akhir. Batasan itu sudah biasa dipakai dalam peraturan perlindungan konsumen di berbagai negara. Secara teoritis hal demikian terasa cukup baik untuk mempersempit ruang lingkup pengertian konsumen, walaupun dalam kenyataannya, sulit menetapkan batas-batas seperti itu.

Dalam hal penerbangan udara yang dimana konsumen juga mendapatkan hak-haknya. Seperti mendapatkan informasi yang benar untuk jadwal, tempat duduk, dan sebagainya untuk melakukan penerbangannya. Dan juga konsumen yang menggunakan jasa angkutan udara apabila terjadinya keterlambatan jadwal penerbangan yang diakibatkan dari pihak maskapai maka konsumen berhak mendapatkan kompensasi sesuai dengan hukum yang tertulis.

Penumpang maupun maskapai harus memahami isi naskah kontrak yang terdapat dalam tiket agar hak dan kewajiban kedua belah pihak jelas.

Bukan hanya terdapat hak-hak saja yang dimiliki konsumen namun ada kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan konsumen, yaitu:⁴⁶

- a. Harus membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan. Kewajiban ini begitu penting, karena pihak maskapai biasanya sudah menyampaikan peringatan pada suatu produk yang ditawarkan kepada penumpang, jika penumpang tidak membaca peringatan yang disampaikan, tentu ini akan menjadi masalah bagi dirinya. Dengan adanya hal ini, maka pihak maskapai tidak wajib bertanggung jawab apabila penumpang menderita kerugian akibat mengabaikan kewajiban tersebut. Penumpang sulit untuk menuntut jika peringatan sudah diberikan secara jelas dan tegas. Namun jika pihak maskapai tidak menggunakan cara yang wajar dan efektif untuk mengkomunikasikan peringatan yang menyebabkan penumpang tidak membacanya, maka hal itu tidak menghalangi pemberian ganti rugi pada konsumen yang dirugikan.
- b. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa. Kewajiban konsumen beritikad baik hanya tertuju pada transaksi pembelian barang dan/atau jasa. Hal ini menjadi penting karena ada kemungkinan bagi

⁴⁶Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

konsumen untuk dapat merugikan pelaku usaha mulai pada saat melakukan transaksi dengan produsen.

- c. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati. Kewajiban membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati dengan pelaku usaha adalah hal yang sudah biasa dan sudah semestinya demikian. Namun, dalam perkembangan era jual beli online seperti sekarang ini, terkadang masih ada pembeli yang membayar tidak sesuai dengan kesepakatan yang dijanjikan, contohnya pada saat penjual dan pembeli bertemu langsung (*cash on delivery*), pembeli masih melakukan penawaran kepada penjual, padahal sebelumnya sudah ada kesepakatan harga untuk barang yang ditawarkan.
- d. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut. Sudah seharusnya sebagai warga negara yang baik, konsumen harus kooperatif dalam mengikuti jalannya proses penyelesaian sengketa perlindungan konsumen agar tidak muncul permasalahan baru dan tidak mengganggu jalannya proses penyelesaian sengketa.

Dengan memahami kewajiban-kewajiban tersebut diharapkan konsumen selalu berhati-hati dalam melakukan transaksi jual beli, hal ini dimaksudkan untuk mencegah konsumen dari masalah-masalah yang mungkin akan menimpanya

Apabila konsumen atau penumpang ada yang tidak suka atau tidak menginginkan beberapa poin perjanjian yang dibuat maskapai untuk dilakukan penumpang maka penumpang diperbolehkan untuk mengganti isi dari perjanjian

tersebut namun hanya beberapa hal poin saja yang boleh digantikan. Adapun beberapa poin perjanjian yang boleh diganti oleh penumpang, yaitu:⁴⁷

1. Mengubah jadwal yang sudah dipilih penumpang untuk melakukan penerbangan
2. Membatalkan jadwal penerbangan

Terdapat juga asas-asas perjanjian yang terbagi menjadi 4 (empat), yakni :⁴⁸

1. Asas konsensualisme

Menurut asas konsensualisme, perjanjian dianggap telah terjadi saat adanya konsensus atau kesepakatan oleh mereka yang bersepakat. Asas ini dapat dibaca pada Pasal KUH Perdata yang mensyaratkan adanya kata sepakat antara pihak yang membuat perjanjian. Asas konsensualisme ini juga berkaitan dengan Pasal 1338 KUHPerdata yang menentukan bahwa setiap orang diberi kebebasan untuk menyatakan keinginannya (*will*) yang dirasa baik untuk menciptakan perjanjian.

2. Asas kebebasan berkontrak⁴⁹

Asas ini saling berkaitan dengan asas konsensualisme. Asas ini dapat dibaca pada Pasal 1338 KUHP perdata, yaitu “semua peretujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.

3. Asas *Pacta Sunt Servanda* / Kekuatan mengikat suatu kontrak

⁴⁷ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁴⁸ Shidarta dkk.2018 “*Aspek Hukum Ekonomi dan Bisnis*”. Jakarta: Kencana, halaman 49

⁴⁹ *Ibid.* halaman 50

Asas ini dapat dilihat dalam Pasal 1338 ayat 1 KUH Perdata yaitu “semua kontrak yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Kontrak memaqqng mengikat, karena merupakan suatu janji, serupa dengan undang-undang yang dipandang sebagai perintah pembuat undang-undang.

4. Asas itikad baik

Secara eksplisit itikad baik diwajibkan oleh undang-undang dalam Pasal 1338 ayat 3 KUH Perdata, yaitu “perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”.

Dan adapun hal-hal yang perusahaan jasa angkutan udara tidak berhak memberikan ganti kerugian karena demi keselamatan penumpang maka hal tersebut memang dibenarkan adanya. Karena keselamatan penumpang merupakan salah satu visi dari setiap maskapai. Hal itu sudah bukan menjadi rahasia umum lagi untuk pengangkut maupun pengguna angkutan.

Perjanjian merupakan suatu peristiwa dimana pihak yang satu berjanji kepada pihak yang lain untuk melaksanakan suatu hal, sehingga pihak-pihak yang mengadakan perjanjian tersebut terikat oleh isi perjanjian yang mereka buat.⁵⁰

Dan ketika terjadinya pembelian tiket maka pihak maskapai akan menunjukkan perjanjian berupa syarat yang harus dilakukan penumpang atau konsumen menurut ketentuan hukum yang berlaku, yaitu :⁵¹

- a. Mohon tiba di bandara untuk check-in 2 jam sebelum keberangkatan.
- b. Untuk penerbangan domestik Lion Air/Batik Air/Wings Air check-in ditutup

⁵⁰ Zaeni Asyhadie. 2018. *Hukum Keperdataan*. Depok: Rajawali. halaman 10

⁵¹ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

- 30 menit sebelum jam keberangkatan dan untuk penerbangan internasional check-in ditutup 45 menit sebelum jam keberangkatan.
- c. Untuk penerbangan domestik dan internasional Thai Lion Air check-in ditutup 45 menit sebelum jam keberangkatan. (Untuk penerbangan Thai Lion Air dari China, check-in ditutup 1 jam 30 menit sebelum jam keberangkatan. Kecuali Chongqing (CKG) dan Chengdu (CTU), check-in ditutup 2 jam sebelum jam keberangkatan).
 - d. Mohon tiba di gerbang keberangkatan 30 menit sebelum keberangkatan.
 - e. Bila anda melakukan pembayaran menggunakan kartu kredit mohon menunjukkan kartu tersebut beserta pemegang kartu untuk verifikasi pada konter cek in atau proses boarding anda dapat dibatalkan.
 - f. Penumpang kelas Ekonomi diperbolehkan membawa barang bawaan maksimum seberat 7 (tujuh) Kg ke dalam kabin. Silahkan membaca persyaratan dan ketentuan yang berlaku untuk informasi lebih lanjut.
 - g. Asa kursi roda Lion Air Group:
 - 1) Kursi roda adalah layanan tambahan yang disediakan oleh maskapai pada saat keberangkatan dan kedatangan dengan menggunakan aset perusahaan
 - 2) Layanan tersebut disediakan untuk semua rute domestik dan internasional Lion Air-JT, Wings Air-IW dan Batik Air-ID.
 - h. Airport lounge untuk tiket kelas bisnis hanya tersedia di Boarding Lounge Bandara Soekarno Hatta Terminal 1C dan Bandara Halim Perdanakusuma
 - i. Penumpang/Pemegang tiket ini tunduk kepada Syarat & Ketentuan

Penerbangan yang ditetapkan oleh Maskapai Penerbangan/Pengangkut.

- j. Lion Air Group tidak akan memberikan kompensasi atau penggantian dalam bentuk apapun jika penumpang ketinggalan koneksi pesawat transit dari dua tiket airline yang berbeda/yang diluar Lion Air Group.
- k. Untuk informasi free bagasi dapat menghubungi call center yang bersangkutan
- l. Untuk penerbangan luar negeri masa berlaku passport wajib diatas 6 bulan
- m. Penumpang hanya diperbolehkan bawaan bawaan 1 (koli) dengan berat maksimal 7 (tujuh) kg. dengan dimensi maksimal 40 cm x 30 cm x 20 cm dan satu tas pribadi untuk keperluan selama perjalanan. Penerimaan barang bawaan dikabin disesuaikan dengan ketersediaan tempat penyimpanan bawaan diatas kepala penumpang. Tempat penyimpanan terbatas juga tersedia dibawah kursi depan, jika tidak ada tersedia untuk menyimpan barang bawaan dikabin, maka dilakukan penarikan dan pemuatan barang bawaan diruang bagasi sesuai dengan peraturan keamanan
- n. Silakan merujuk pada syarat dan ketentuan dari Lion Air untuk informasi lebih lanjut. Penumpang atau pemegang tiket ini tunduk pada syarat dan ketentuan penerbangan yang ditentukan oleh Lion Air.
- o. Jika melakukan pembatalan melalui Lion Air. Pelanggan mengkonfirmasi kembali perihal pembatalan penerbangannya ke pelayanan pelanggan Tiket.com
- p. Waktu proses pengembalian dan Lion Air adalah 2-3 bulan. Dimulai saat aplikasi pembatalan diterima oleh pelayanan pelanggan Tiket.com
- q. Untuk melakukan perubahan data transaksi, baik perubahan jadwal, maupun

perubahan data penumpang, silahkan menghubungi pusat panggilan Lion Air di nomor telpon (021)63798000 dan akan dikenakan biaya.⁵²

Hal-hal kerugian yang menjadi tanggung jawab perusahaan terhadap konsumen, yakni:⁵³

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka
- b. hilang atau rusaknya bagasi kabin
- c. hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat
- d. hilang, musnah, atau rusaknya kargo
- e. keterlambatan angkutan udara
- f. kerugian yang diderita oleh pihak ketiga

Perusahaan jasa angkutan udara juga akan memberikan ganti kerugian apabila terdapat kerugian yang dialami penumpang atau konsumen ketika ingin melakukan penerbangan, misalnya:⁵⁴

1. Apabila adanya keterlambatan jadwal penerbangan karena pesawat itu sendiri, maka pelaku usaha akan memberikan kompensasi sesuai berapa lama terlambatnya jadwal penerbangan sesuai dengan hukum yang berlaku, namun apabila jadwal penerbang karena keadaan cuaca atau semata mata demi

⁵² Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁵³ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁵⁴ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

keselamatan penumpang maka maskapai tidak berhak memberikan ganti kerugian terhadap penumpang atau konsumen;

2. Hilangnya atau rusaknya bagasi kabin, apabila penumpang atau konsumen dapat membuktikan hal kerusakan atau kehilangan tersebut terjadi karena benar disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang diperkerjakan maskapai maka pelaku usaha akan meberikan ganti kerugian namun sebaliknya apabila penumpang tidak dapat membuktikan kehilangan atau kerusakan bagasi kabin maka maskapai tidak berhak memberikan ganti kerugian akan hal itu.
3. Kemudian jika penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka. Apabila hal tersebut terjadi benar adanya karena langsung dari pesawat tersebut maka pihak pelaku usaha yang bersangkutan wajib memberika ganti kerugian kepada penumpang atau ahli waris penumpang sesuai dengan ketentuan yang ada;
4. Lalu apabila terjadi kerugian yang diderita oleh pihak ketiga akibat dari peristiwa pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda dari pesawat udara yang dioperasikan maka pelaku usaha atau maskapai wajib memberikan ganti kerugian kepada penumpang tersebut dengan mengikuti hukum yang berlaku.

Karena sesungguhnya setiap maskapai harus melakukan ganti kerugian akibat dari pelaku usahanya sendiri yang mengakibatkan kerugian oleh penumpang. Sehingga segala hal yang merugikan penumpang, maka perusahaan jasa angkutan udara akan mempertanggungjawabkannya apabila kerugian tersebut

benar adanya karena angkutan udara tersebut. Dalam hal penentuan yang menjadi tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara merupakan Peraturan Menteri Perhubungan No 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dan juga terdapat perjanjian-perjanjian secara pribadi yang dilakukan penumpang dengan pihak Lion Air melalui asuransi tambahan atau asuransi khusus (Klausula Asuransi). Hal tersebut sudah sesuai dengan bentuk pengaturan dalam menentukan kerugian yakni sudah tertera dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011.

Jenis Klausula Asuransi Dalam perjanjian asuransi sering dimuat janji-janji khusus yang dirumuskan secara tegas dalam polis, yang lazim disebut Klausula asuransi yang maksudnya untuk mengetahui batas tanggung jawab penanggung dalam pembayaran ganti kerugian apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Jenis-jenis asuransi tersebut ditentukan oleh sifat objek asuransi itu, bahaya yang mengancam dalam setiap asuransi. Klausula-klausula yang dimaksud antara lain:⁵⁵

- a. Klausula *Premier Risque*, Klausula ini menyatakan bahwa apabila pada asuransi dibawah nilai benda terjadi kerugian, penanggung akan membayar ganti kerugian seluruhnya sampai maksimum jumlah yang diasuransikan (Pasal 253 ayat 3 KUHD). Klausula ini biasa digunakan pada asuransi pembongkaran dan pencurian, asuransi tanggung jawab.
- b. Klausula *All Risk*, Klausula ini menentukan bahwa penanggung memikul segala resiko atau benda yang diasuransikan. ini berarti penanggung akan

⁵⁵ Denny Guntara, "Asuransi dan Ketentuan-Ketentuan Hukum yang Mengaturnya" dalam *jurnal Justisi Ilmu Hukum* Vol 1, No 1, 2016, halaman 35

mengganti semua kerugian yang timbul akibat peristiwa apapun, kecuali kerugian yang timbul karena kesalahan tertanggung sendiri (Pasal 276 KUHD) dan karena cacat sendiri bendanya (Pasal 249 KUHD).

- c. Klausula *Total Loss Only* (TLO) Klausula ini menentukan bahwa penanggung hanya menanggung kerugian yang merupakan kerugian keseluruhan/total atas benda yang diasuransikan.
- d. Klausula Sudah Diketahui (*All Seen*) Klausula ini digunakan pada asuransi kebakaran. Klausula ini menentukan bahwa penanggung sudah mengetahui keadaan, konstruksi, letak dan cara pemakaian bangunan yang diasuransikan.
- e. Klausula Renunsiasi (*Renunciation*) Menurut Klausula penanggung tidak akan menggugat tertanggung, dengan alasan pasal 251 KUHD, kecuali jika hakim menetapkan bahwa pasal tersebut harus diberlakukan secara jujur atau itikad baik dan sesuai dengan kebiasaan. berarti apabila timbul kerugian akibat evenemen tertanggung tidak memberitahukan keadaan benda objek asuransi kepada penanggung, maka penanggung tidak akan mengajukan pasal 251 KUHD dan penanggung akan membayar klaim ganti kerugian kepada tertanggung.
- f. Klausula *Free Particular Average* (FPA) Bahwa penanggung dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian yang timbul akibat peristiwa khusus di laut (*Particular Average*) seperti ditentukan dalam pasal 709 KUHD dengan kata lain penanggung menolak pembayaran ganti kerugian yang diklaim oleh tertanggung yang sebenarnya timbul dari akibat peristiwa khusus yang sudah dibebaskan klausula FPA.

g. Klausula *Riot, Strike & Civil Commotion* (RSCC) *Riot* (kerusuhan) adalah tindakan suatu kelompok orang, minimal sebanyak 12 orang, yang dalam melaksanakan suatu tujuan bersama menimbulkan suasana gangguan ketertiban umum dengan kegaduhan dan menggunakan kekerasan serta pengrusakan harta benda orang lain, yang belum dianggap sebagai huru-hara.

B. Bentuk Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara Dalam Memenuhi Kriteria Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011

Perusahaan jasa angkutan udara yang menjadi pilihan utama bagi masyarakat yang menginginkan proses perjalanan yang lebih cepat sehingga tidak memakan waktu yang lama untuk sampe ketempat tujuan.

Manfaat-manfaat transportasi meliputi berbagai aspek-aspek kehidupan manusia. Aspek-aspek tersebut, yakni :

1. Manfaat-manfaat dibidang ekonomi⁵⁶

Kegiatan-kegiatan ekonomi diarahkan atau ditujukan kepada produksi, distribusi, dan pertukran kemakmuran.

Kemampuan masyarakat berproduksi bertambah luas sehingga mendorong pertukaran barang-barang antar daerah. Semakin efektif pemanfaatan-pemanfaatan sumber daya alam berarti semakin meningkat pula standar hidup penduduk pada umumnya. Keadaan semacam ini tidak mungkin terjadi tanpa ditunjang oleh fasilitas transportasi yang baik.⁵⁷

2. Manfaat-manfaat di bidang sosial

⁵⁶ Rahardjo Adisasmita. (I) *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Makasar: Graha Ilmu. Halaman 36

⁵⁷ *Ibid.* halaman 37

Dalam pelaksanaan kegiatan sosial tersebut ditunjang oleh kegiatan transportasi. Kegiatan Transportasi memberikan manfaat dibidang sosial, yaitu mendorong:⁵⁸

- a. Kegiatan perhalanan penumpang, pertukaran barang-barang cetakan dan kebudayaan, yang selanjutnya dapat menunjang peningkatan pembangunan intelektual, karena pemikiran-pemikiran dan pengalaman-pengalaman dari daerah tertentu dapat ditransfer ke daerah-daerah lain.
 - b. Pendidikan dan pengajaran dapat pula dikembangkan dengan cara pertukaran pengetahuan diantara negara-negara.
 - c. Di daerah yang jarang penduduknya atau suatu daerah yang mengalami bencana alam atau wabah penyakit dapat diberikan bantuan bahan makanan, obat-obatan, tenaga dokter. Dan sebagainya tanpa banyak mengalami penghambatan.
 - d. Penduduk menjadi tidak terlalu terikat pada daerah tempat tinggalnya atau keluarganya, mereka dapat mencari pekerjaan diluar daerah
 - e. Kegiatan rekreasi dapat mempererat hubungan antara penduduk di daerah yang satu dengan daerah lainnya.
3. Manfaat-manfaat di bidang politik

Bantuan transportasi dalam hal ini adalah sebagai berikut:⁵⁹

- a. Kesatuan nasional menjadi lebih kuat jika isolasi daerah-daerah terpencil dapat diatasi. Hubungan pemerintah dengan rakyat dan penyaluran ide dan informasi dalam bentuk tulisan dapat dilaksanakan dengan lancar sehingga

⁵⁸ *Ibid.* halaman 38

⁵⁹ *Ibid.* halaman 39

karakter nasional dapat terwujud dengan kokoh (*national character building*).

- b. Pelayanan pemerintah kepada masyarakat dapat diperluas secara seragam ke seluruh penjuru tanah air. Pelayanan-pelayanan tersebut meliputi tertib hukum, penegakan hukum, pelayanan kesehatan, pendidikan dan lain-lain.
- c. Pertahanan dan keamanan nasional terhadap agresi dari luar ataupun gangguan keamanan dari dalam ditentukan pula oleh system transportasi yang efektif yang mampu menunjang mobilitas sumberdaya nasional dan factor-faktor dominan lainnya pada waktu diperlukan dan mampu memindahkan kekuatan militer secara tepat dan tepat.

4. Fungsi transportasi sebagai penunjang dan pendorong pembangunan

Fungsi transportasi dapat juga sebagai penunjang pendorong pembangunan yaitu membantu membuka keterisolasian daerah.⁶⁰

Mengingat sifat manusia yang hidup pada jaman modern ini lebih menginginkan segala urusan yang cepat, efisien, aman dan nyaman membuat alat transportasi udara menjadi keinginan yang utama namun karena adanya tinggi tingkat peminat jasa angkutan udara membuat para pelaku usaha berlomba-lomba menawarkan jasa dari perusahaannya.

Hal tersebut harus diawasi dan dikontrol dengan adanya peraturan-peraturan yang berlaku sehingga mencegahnya persaingan yang tidak sehat

⁶⁰ *Ibid.* halaman 40

karena hal tersebut bisa menyebabkan kerugian yang dialami penumpang atau konsumen.

Dalam hal apabila konsumen atau pelanggan mendapatkan kerugian maka pihak pelaku usaha sangat wajib memberikan ganti kerugian jika benar adanya kerugian tersebut disebabkan dari pelaku usaha itu.

Hal-hal yang menjadi tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara dan bentuk tanggung jawabnya menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah :

1. Keterlambatan jadwal penerbangan karena pesawat itu sendiri, maka pelaku usaha akan memberikan kompensasi sesuai berapa lama terlambatnya jadwal penerbangan sesuai dengan hukum yang berlaku, namun apabila jadwal penerbangan karena keadaan cuaca atau semata mata demi keselamatan penumpang maka maskapai tidak berhak memberikan ganti kerugian terhadap penumpang atau konsumen;
2. Hilangnya atau rusaknya bagasi kabin, apabila penumpang atau konsumen dapat membuktikan hal kerusakan atau kehilangan tersebut terjadi karena benar disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang diperkerjakan maskapai maka pelaku usaha akan memberikan ganti kerugian namun sebaliknya apabila penumpang tidak dapat membuktikan kehilangan atau kerusakan bagasi kabin maka maskapai tidak berhak memberikan ganti kerugian akan hal itu. Adapun besarnya jumlah ganti kerugian yaitu Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) apabila bagasi tercatat musnah dan paling banyak jumlah ganti kerugian yaitu 4.000.000,00 (empat juta rupiah)

perpenumpang. Dan apabila terjadi hilangnya bagasi kabin yang dimiliki penumpang maka pelaku usaha akan meminta waktu pencarian bagasi paling lama 14 (empat belas) hari dan selama proses waktu tunggu maka penumpang berhak mendapatkan Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) perhari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender;

3. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka. Apabila hal tersebut terjadi benar adanya karena langsung dari pesawat tersebut maka pihak pelaku usaha yang bersangkutan wajib memberika ganti kerugian kepada penumpang atau ahli waris penumpang sesuai dengan ketentuan yang ada;

Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga akibat dari peristiwa pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda dari pesawat udara yang dioperasikan maka pelaku usaha atau maskapai wajib memberikan ganti kerugian kepada penumpang tersebut. Namun untuk kerugian yang diderita oleh pihak penumpang seperti keterlambatan penerbangan (delay) yang dialami karena adanya cuaca yang tidak baik untuk tetap melakukan proses penerbangan atau semata-mata demi keamanan penumpang maka hal tersebut tidak akan diberi kompensasi. Karena keselamatan penumpang merupakan hal yang penting bagi setiap perusahaan penerbangan. Bentuk tanggung jawab perusahaan penerbangan PT. Lion Air sudah sesuai dengan Pasal

3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 7, Pasal 10, Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011⁶¹

Mengingat teori keadilan moral adalah perilaku seimbang terhadap hak dan kewajiban. Yang dimana penumpang yang meninggal didalam pesawat dan penumpang yang meninggal diluar pesawat mendapatkan ganti kerugian yang berbeda. Padahal kedua penumpang tersebut sama-sama telah melakukan kewajibannya (membeli tiket kemudian membayarnya lunas) dan juga mendapatkan kerugian dengan sama-sama kehilangan nyawa akibat kecelakaan angkutan udara namun tidak mendapatkan haknya yang sama (kompensasi yang berbeda).

Sehingga hal tersebut menjadi adanya ketidakadilan yang didapatkan pengguna dan menimbulkan ketidaknyamanan yang didapatkan pengguna jasa angkutan udara. Mengingat pentingnya keadilan dan kenyamanan pengguna jasa angkutan udara itu dinomor satukan setiap jasa angkutan udara.

Tindakan PT. Lion Air dalam menanggung jawaban atas kerugian yang dialami konsumen/penumpang apabila terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan penumpang dalam posisi huruf a dan b Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan no. 77 Tahun 2011 yakni, tidak membenarkan hal tersebut Jadi kalau dilihat dari hal tersebut maka konteksnya sama karena penumpang yang didalam dan diluar pesawat itu meninggal akibat dari kecelakaan pesawat itu sendiri maka mendapatkan ganti kerugian berupa kompensasi yang sama secara hukum. Jadi

⁶¹ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

hal yang berbeda kalau misalnya turun dari pesawat maka penumpang yang sudah diluar pesawat selamat jadi penumpang tersebut hanya mendapatkan ganti kerugian kargonya misal barang yang ada dikabin. Dan kemudian apabila ada penumpang sakit namun tidak memberitahukan kepada pihak maskapai lalu sipenumpang sedang turun tangga pesawat menuju ruang kedatangan lalu dia meninggal misal dia kejang-kejang karena penyakitnya maka hal tersebut tidak merupakan tanggung jawab maskapai jadi memang harus benar-benar didetailkan kecelakaan tersebut karena pesawat maka jika terjadi seperti itu pihak maskapai akan bertanggung jawab.⁶²

Dan apabila kerugian-kerugian yang dialami penumpang sesuai dengan Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011, seperti penumpang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka, hilang atau rusaknya (bagasi kabin, bagasi tercatat, kargo) keterlambatan angkuta udara, dan kerugian yang diderita pihak ketiga, maka penumpang berhak meminta ganti rugi sesuai dengan hukum yang berlaku dengan cara, yakni:⁶³

1. Datang langsung ke tempat salah satu cabang Lion Air ataupun menghubungi layanan pelanggan pihak Lion Air untuk memberitahukan atau melapor tentang kerugian yang dialami penumpang
2. Apabila sudah diberitahukan maka pihak Lion Air akan meminta data berupa dokumen-dokumen yang membenarkan identitas penumpang.

⁶²Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁶³Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

3. Kemudian jika benar adanya bahwa pelapor merupakan penumpang atau ahli wahli penumpang maka pihak Lion Air akan memproses penanggung jawaban untuk kerugian yang dialami penumpang

Namun untuk kerugian yang diderita oleh pihak penumpang seperti keterlambatan penerbangan (delay) yang dialami karena adanya cuaca yang tidak baik untuk tetap melakukan proses penerbangan atau semata-mata demi keamanan penumpang maka hal tersebut tidak akan diberi kompensasi. Karena keselamatan penumpang merupakan hal yang penting bagi setiap perusahaan penerbangan. Bentuk tanggung jawab perusahaan penerbangan PT. Lion Air sudah sesuai dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 7, Pasal 10, Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011.⁶⁴

Ansuransi yang akan didapatkan penumpang atau konsumen dari maskapai terbang adalah asuransi Jasa Raharja. Yang dimana penumpang wajib mendapatkan asuransi tersebut dan apabila terjadinya kerugian yang tertera didalam asuransi Jasa Raharja itu maka akan diberikan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Dalam maskapai penerbangan, sebagai pelaku usaha akan memberikan dan menawarkan asuransi untuk penumpang atau konsumen dari pelaku usaha tersebut. Adapun jenis asuransi tersebut dibagi menjadi 2 (dua) yaitu:⁶⁵

⁶⁴ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁶⁵ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

1. Ansuransi wajib yang telah didapatkan penumpang apabila penumpang telah membeli tiket penerbangan secara lunas sehingga secara langsung penumpang akan mendapatkan ansuransi wajib itu dari Jasarahrja;
2. Ansuransi tambahan, yakni penumpang pesawat juga bisa mendapatkan tambahan perlindungan asuransi perjalanan jika mereka membeli polis yang biasanya dijual terpisah secara retail atau didistribusikan melalui agen perjalanan maupun gerai di bandara. Tidak hanya penumpang, pihak perusahaan akan mendapatkan klaim dari kerusakan pesawat yang ditanggung perusahaan asuransi khusus.

Salah satu cara untuk menghindari kerugian adalah dengan mengalihkan resiko yang dihadapi kepada pihak lain. Dengan demikian apabila suatu resiko benar-benar menjadi kenyataan maka kerugian yang timbul akan dipikul oleh pihak lain dalam bentuk ganti kerugian. Adapun pihak yang bersedia memikul resiko adalah lembaga asuransi.

Menurut Pasal 1774 KUHPdata, Perjanjian asuransi dimasukkan sebagai perjanjian untung-untungan atau perjanjian kemungkinan yaitu perjanjian yang didasarkan ada dan tidak adanya peristiwa tertentu.

Setiap pelaku usaha memiliki asuransi yang ada di Jasa Raharja karena hal tersebut dapat mempermudah atau mencegahnya resiko yang bisa saja didapatkan dari setiap Perusahaan jasa angkutan udara. Dimana pesawat juga masih merupakan alat buatan manusia yang belum tentu bisa atau bisa saja mengalami kecelakaan yang tidak diinginkan

Kesalahan yang terjadi dalam pelaku usaha dibidang penerbangan, yang dimana kesalahan tersebut dibagi menjadi dua, yakni:⁶⁶

1. Teknis yang mungkin disebabkan maskapai salah satu contohnya kecelakaan yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia, luka-luka, dan cacat maka dari pihak maskapai akan memberikan kompensasi berupa santunan kepada penumpang dari asuransi yang penumpang dapatkan. Namun juga harus mengikuti persyaratan-persyaratan yang telah diatur secara hukum.
2. Non teknis yang disebabkan diluar maskapai contohnya delay karena cuaca buruk yang mengakibatkan keterlambatan berangkat selama 5 jam maka dari pihak maskapai tidak berhak memberikan kompensasi karena hal tersebut dilakukan demi keselamatan penumpang dan juga dalam hal penerbangan penumpang tidak connect maka maskapai tidak berhak memberikan ganti kerugian.

C. Kendala Perusahaan Jasa Angkutan Udara Dalam Menjalani Ketentuan

Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011

Perusahaan jasa angkutan udara memiliki tanggung jawab yang besar terhadap penumpangnya karena itu merupakan salah satu bentuk pelayanan yang diberikan maskapai terhadap konsumennya.

⁶⁶Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

Dalam hal tanggung jawab yang telah ditentukan oleh undang-undang yang berlaku. Undang-undang Dasar merupakan dokumen hukum yang mewujudkan cita-cita bersama setiap rakyat Indonesia yang berke-Tuhanan Yang Maha Esa.⁶⁷

Hubungan pelaku usaha dengan konsumen sama-sama tidak bisa dipisahkan. Pelaku usaha sangat membutuhkan konsumen begitu juga dengan konsumen. Hal tersebut tidak dapat dipisahkan. Maka dari itu untuk mendapatkan keuntungan atau kepuasan dalam diri maka harus adanya kerja sama yang baik dan benar.

Kerja sama yang baik dan benar dalam pelaku usaha dengan konsumen dapat diartikan dengan pelaku usaha menjalankan segala kewajibannya maka dia akan mendapatkan segala yang telah menjadi haknya. Begitu juga dengan konsumen, apabila konsumen menjalankan segala hal yang menjadikan kewajibannya maka konsumen akan mendapatkan segala hak-hak yang memang benar adanya untuk konsumen sesuai peraturan yang berlaku.

Apabila ada hal yang menjadi kerugian konsumen akibat dari yang semata-mata karena maskapai tersebut maka pihak maskapai akan memberikan tanggung jawabnya. Baik dalam hal keterlambatan jadwal penerbangan, hilang atau rusaknya bagasi kabin dan juga meninggal, cacat, luka-luka yang dialami penumpang maka pelaku usaha berhak memberikan ganti kerugian sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

⁶⁷ E. Fernando. 2016 "*Sistem Hukum Di Indonesia*". Jakarta: Kencana, halaman 73

Untuk berjalannya operasi yang baik dan benar dari pelaku usaha maka akan dibangunnya suatu perjanjian yang bersifat asas konsesualisme. Pemahaman asas konsesualisme yang menekankan pada “sepakat” para pihak ini, berangkat dari pemikiran bahwa yang berhadapan dalam kontrak itu adalah orang yang menjunjung tinggi komitmen dan tanggung jawab dalam lalu lintas hukum, orang yang beritikad baik, yang berlandaskan pada “satunya kata satunya perbuatan”.⁶⁸

Untuk hal kerugian penumpang yang dimana pelaku usaha berhak memberikan ganti kerugian sesuai Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan, yaitu:

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

Dalam pengangkutan udara terdapat 3 (tiga) macam konsep dasar tanggung jawab. Yakni:⁶⁹

1. Tanggung Jawab Hukum Atas Dasar Kesalahan (Based on Fault Liability)
- Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (Based on Fault Liability) terdapat dalam pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pasal tersebut yang dikenal sebagai tindakan melawan hukum berlaku umum terhadap siapapun juga, termasuk perusahaan penerbangan. Menurut pasal tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang merugikan kerugian orang lain mewajibkan orang yang

⁶⁸ Agus Yudha Hernoko. 2013 “*Hukum Perjanjian*”. Jakarta: Kencana, halaman 122

⁶⁹ Martono dan Agus Pramono. *Op. Cit.*, halaman 10

karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tanggung jawab kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga terhadap perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur, yakni :

a. Ada kesalahan (*Fault*) dan kerugian (*Damages*)⁷⁰

Sebagaimana disebutkan diatas, tanggung jawab berdasarkan kesalahan harus ada kesalahan an kerugian. Kurigan tersebut harus ada hubungannya dengan kesalahan, ada kerugian tetapi tidak ada kesalahan, maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab, demikian juga ada kesalahan tapi tidak menimbulkan kurigan, maka perusahaan penerbangan juga tidak bertanggung jawab

b. Beban pembuktian dan besaran ganti rugi⁷¹

Dalam konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan yang harus membuktikan adalah korban. Apabila penumpang dan/atau pengirim barang sebagai korban yang menderita kerugian mampu membuktikan adanya kesalahan perusahaan penerbangan, ada kurugian dan kerugian tersebut akibat dari kesalahan, maka perusahaan penerbangan harus membayar seluruh kerugian yang diderita penumpang dan/atau pengirim barang. Perusahaan penerbangan tidak terbatas

⁷⁰ *Ibid.* halaman 11

⁷¹ *Ibid.* halaman 12

dalam arti berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang harus dibayar penuh oleh perusahaan penerbangan bersangkutan, kecuali atas dasar kesepakatan kedua belah pihak.

c. Kedudukan para pihak⁷²

Mempunyai kemampuan saling membuktikan kesalahan dari pihak lain. Konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan dirasa adil apabila kedudukan kedua belah pihak penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan mempunyai kemampuan yang sama sehingga mereka dapat saling membuktikan kesalahan mereka. Dalam perkembangannya tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan tidak dapat diterapkan dalam pengangkutan udara mengingat kedudukan tidak seimbang, karena perusahaan penerbangan menguasai teknologi tinggi, sementara itu penumpang dan/atau pengirim barang tidak menguasai teknologi tinggi.

2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)⁷³

Menurut konsep tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption of Liability*), perusahaan penerbangan dianggap bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah. Penumpang dan pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan penerbang, cukup memberitahu adanya kerugian yang terjadi pada saat kecelakaan, sehingga

⁷² *Ibid*

⁷³ *Ibid.* halaman 13

penumpang dan/atau pengirim barang tidak harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan.

Unsur-unsur konsep tanggung jawab praduga bersalah:

a. Beban Pembuktian (*Burden Of Poor*) Terbalik⁷⁴

Konsep tanggung jawab praduga bersalah, penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sebab perusahaan penerbangan telah dianggap salah. Apabila penumpang dan/atau pengirim barang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sudah pasti tidak akan mungkin berhasil, karena penumpang dan/atau pengirim barang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan. Dalam konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah yang harus membuktikan adanya kesalahan adalah perusahaan penerbangan yang sering disebut beban pembuktian terbalik atau bisa disebut juga dengan pembuktian negatif.

b. Tanggung Jawab Terbatas (*Limited Liability*)⁷⁵

Perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab, tanpa dibuktikan dahulu secara hukum terhadap kerugian kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, namun demikian tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas sebesar jumlah kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan yang berlaku, untuk setiap barang hilang, musnah atau tidak dapat digunakan sebagaimana pun seluruhnya. Berapapun juga yang diderita oleh penumpang tidak akan memperoleh ganti rugi seluruhnya.

⁷⁴ *Ibid.*, halaman 14

⁷⁵ *Ibid.*, halaman 15

c. Perlindungan Hukum (*Exoneration*)⁷⁶

Sebagaimana disebut di muka bahwa dalam tanggung jawab praduga bersalah, perusahaan penerbangan dianggap bersalah, tanpa dibuktikan lebih dahulu, namun demikian perusahaan penerbangan juga mempunyai hak untuk melindungi diri.

d. Ikut Bersalah (*Contributory Negligence*)⁷⁷

Perusahaan penerbangan tidak hanya dapat melindungi diri sendiri tetapi perusahaan penerbangan juga dapat membuktikan bahwa penumpang dan/atau pengirim barang juga ikut melakukan kesalahan.

e. Tanggung Jawab Tidak Terbatas (*Unlimited Liability*)⁷⁸

Sebagaimana disebutkan di atas, tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas sejumlah kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan yang berlaku terhadap kerugian yang diderita penumpang dan/atau penumpang pengirim barang, namun demikian penumpang dan/atau pengirim barang masih terbuka untuk memperoleh ganti rugi yang lebih besar, apabila penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen, atau perwakilan yang melakukan kesalahan yang disengaja.

3. Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah (*Liability Without Fault*)⁷⁹

Perusahaan penerbangan bertanggung jawab mutlak kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang timbul akibat kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya barang

⁷⁶ *Ibid*

⁷⁷ *Ibid*

⁷⁸ *Ibid.*, halaman 16

⁷⁹ *Ibid.*, halaman 17

dan/atau orang dari pesawat udara, tanpa memerlukan adanya pembuktian terlebih dahulu.

Prinsip tanggung jawab mutlak menyatakan seseorang telah bertanggung jawab begitu kerugian terjadi, terlepas dari ada tidaknya kesalahan pada dirinya. Dengan menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak, pihak korban tidak diharuskan untuk membuktikan adanya unsur kesalahan apapun pada pihak pengangkut untuk pembayaran santunan atas kerugian yang dideritanya. Cukup baginya hanya dengan menunjukkan adanya kerugian yang dideritanya selama pengangkutan udara. Prinsip tanggung jawab mutlak telah diterapkan juga di Indonesia, yaitu terhadap kematian atau lukanya penumpang dan musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sebagaimana yang diatur dalam Pasal 43 ayat (1) huruf q dan b UU No, 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Syarat-syarat yang harus dilakukan konsumen dan/atau penumpang untuk mendapatkan asuransi wajib dengan dengan Jasa Raharja maka penumpang harus membayar lunas tiket penerbangannya yang akan digunakan. Kemudian untuk asuransi tambahan maka penumpang harus membayar biaya asuransi tambahan sesuai harga yang telah ditentukan⁸⁰

Pada umumnya orang berpendapat bahwa kesadaran warga masyarakat terhadap hukum yang tinggi mengakibatkan para warga masyarakat mematuhi ketentuan undang-undang yang berlaku.

⁸⁰ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

Suatu produk hukum yang dirasakan tidak adil, secara yuridis empiris sesungguhnya merupakan produk hukum yang sia-sia. Sebab hakikat hukum itu adalah hukum yang berkerja dalam masyarakat luas, tidak demi keadilan hukum itu sendiri dan juga orang-orang tertentu saja.⁸¹ Namun bagaimana jika masyarakat memiliki rendahnya tingkat kesadaran dalam hal hukum yang berlaku.

Bagaimana jika rendahnya tingkat kesadaran dalam hal hukum yang dimiliki penumpang atau konsumen yang bisa mengakibatkan lama atau sulitnya proses segala hal yang menjadi kewajiban yang didapatkan oleh pelaku usaha.

Sehingga bentuk-bentuk hal yang seharusnya bisa dilaksanakan pelaku usaha secara cepat dan benar seperti keinginan penumpang atau konsumen dalam hal memenuhi tanggung jawab atas kerugian yang dialami konsumen namun hal tersebut menjadi lama dan memakan waktu yang lama karena adanya rendah tingkat dari kesadaran hukum yang dimiliki konsumen atau penumpang dalam bidang penerbangan.

Karena cepat atau lambat dari proses pelaksanaan tanggung jawab atas ganti kerugian yang dialami penumpang salah satunya ada dipenumpang itu sendiri.

Kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan penumpang atau pihak keluarga dari penumpang maskapai dengan cara menunjukkan dokumen-dokumen yang dimana menjelaskan benarnya Idenstitas penumpang, siapa penerima ahli waris. Dan juga apabila ada yang satu keluarga meninggal dalam kecelakaan

⁸¹Zainuddin Ali. 2014. "*Sosiologi Hukum*" Jakarta: Sinar Grafika, halaman 52

tersebut maka ahli waris terdekat siapa atau kepada siapa ahli waris yang diberikan karena ada jumlah ganti kerugian yang akan diberikan dari asuransi.⁸²

Dalam hal ganti kerugian yang dialami penumpang untuk perusahaan penerbangan PT. Lion sejauh ini tidak memiliki kendala⁸³

Terdapat kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan penumpang atau wali penumpang apabila penumpang mengalami kerugian yang diakibatkan dari pesawat udara tersebut, yakni penumpang atau pihak keluarga penumpang harus menunjukkan bukti berupa dokumen-dokumen yang mengatasnamakan identitas dari penumpang yang benar mengalami kerugian tersebut agar mendapatkan kompensasi dari perusahaan.⁸⁴

Sejauh ini belum ada namun sebenarnya itu kembali lagi ke penumpang atau ahli waris yang mengalami kerugian tersebut, apabila pihak dari penumpang tidak bisa atau lama untuk menunjukkan bukti berupa dokumen - dokumen yang mengatas namakan identitas penumpang dan orang yang ditunjukkan sebagai ahli waris maka terjadinya kendala seperti tidak bisanya atau lamanya proses pelaksanaan tanggung jawab yang akan diberikan pihak maskapai kepada penumpang atau ahli waris.⁸⁵

⁸² Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁸³ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁸⁴ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁸⁵ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

Kalau kerugian yang dialami penumpang seperti delay, bagasi hilang, bagasi rusak itu bisa dihari itu juga tapi kalau emang itu merupakan kesalahan maskapai namun kalau kehilangan duit itu maskapai tidak bertanggung jawab. Kemudian untuk proses tanggung jawab perusahaan atas kerugian yang mengakibatkan meninggalnya penumpang itu tergantung dari pihak ahli warisnya. Karena bisa memberikan kompensasi kalau dokumen-dokumen penumpang dari pihak ahli waris telah lengkap maka akan diberikan.⁸⁶

Dan juga ada atau tidaknya kendala yang dimiliki pihak maskapai dalam hal tanggung jawab atas kerugian penumpang. Akan lebih baik adanya pertimbangan dari jaringan transportasi jalan untuk masa yang akan data. Kondisi jaringan transportasi jalan yang diharapkan pada masa mendatang dapat dikemukakan diantaranya:⁸⁷

1. Mengembangkan jaringan jalan pada masing-masing pula yang menghubungkan seluruh kawasan, pusat permukiman dan simpul-simpul transportasi
2. Berkembangnya transportasi antar pulau sebagai jaringan, khususnya yang dapat diseberangi dalam waktu yang relatif pendek dan merupakan kesatuan angkutan transportasi jalan melalui angkutan penyeberangan.
3. Meningkatkan keterkaitan dan hubungan pulau-pulau melalui jembatan antar pulau sesuai dengan kebutuhan. Dewasa ini telah dibangun jembatan

⁸⁶ Hasil wawancara dengan Danang Mandala Prihantoro selaku staf Corporate Communications Strategic PT. Lion Air Tower Jakarta, Senin, 09 September 2019, pukul 16.30 wib.

⁸⁷ Rahardjo Adisasmita. (III) *Op.cit.* Makasar :Grahu Ilmu, halaman 134

Suramdu, sedang dipersiapkan pembuatan rencana jembatan yang melintas Selat Sunda, yang menghubungkan antar Banten dengan Lampung.

4. Mengembangkan jalan bebas hambatan (jalan tol) di banyak daerah disesuaikan dengan kebutuhan.
5. Membangun jalan (sederhana) dan infrastruktur lainnya (dermaga kayu, pembangkit listrik desa dan lainnya) di daerah-daerah terbelakang, terisolasi, terpencil, dan perbatasan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian diatas pada bab sebelumnya maka dalam skripsi ini disimpulkan sebagai berikut:

1. Pengaturan dalam menentukan kerugian yang menjadi tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara adalah tertulis baik dalam perjanjian yang ada dari setiap maskapai sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan juga terdapat dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara
2. Bentuk tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara dalam memenuhi keteria Pasal 3 Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 adalah mengikuti peraturan yang ada dengan memberikan ganti kerugian berupa kompensasi yang adil dan tidak ada pihak yang merasa dirugikan dalam hal kompensasi tersebut sesuai dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 7, Pasal 10, Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 dan berupa asuransi wajib maupun asuransi khusus yang telah disepakati kedua belah pihak.
3. Kendala perusahaan jasa angkutan udara dalam menjalani ketentuan Pasal 3 Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 adalah Tidak ada, namun penumpang atau ahli waris yang mengalami kerugian tersebut, apabila pihak dari penumpang tidak bisa atau lama untuk menunjukkan bukti

berupa dokumen-dokumen yang mengatasnamakan identitas penumpang dan orang yang ditunjukkan sebagai ahli waris maka terjadinya kendala seperti tidak bisanya atau lamanya proses pelaksanaan tanggung jawab yang akan diberikan pihak maskapai kepada penumpang atau ahli waris.

B. Saran

Berdasarkan uraian kesimpulan diatas, maka dalam skripsi ini penulis menyarankan sebagai berikut:

1. Untuk Pengaturan dalam menentukan kerugian yang menjadi tanggung jawab perusahaan jasa angkutan udara. Alangkah lebih baik jika hal yang menentukannya disepakati dan dibuat bersama-sama antara kedua pihak atas kesepakatan bersama sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Dalam hal ini harusnya lebih baik ada bentuk rasa keadilan yang diberikan perusahaan maskapai terhadap penumpang sehingga tidak munculnya ketidaknyamanan yang akan didapatkan dari penumpang maupun dari pihak keluarga penumpang.
3. Mengenai kendala perusahaan jasa angkutan udara dalam menjalankan ketentuan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011, alangkah lebih baik perusahaan jasa angkutan udara lebih mempermudah dalam hal menunjukkan dokumen yang mengatasnamakan penumpang atau ahli waris agar kendala tersebutpun tidak ada.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Agus Yudha Hernoko. 2013 *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Kencana.

Al-Qur'an. 2009. Depok: SABIQ.

Fernando. 2016 *Sistem Hukum Di Indonesia*. Jakarta: Kencana.

FX. Widadi A. Suwarno. 2001. *Tata Operasi Darat*. Jakarta: PT Grasindo

Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa FH UMSU*.

Medan: CV . Pustaka Prima.

Lexy J. Moleong. 2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja

Rosdakarya.

Martono dan Agus Pramano, 2013. *Hukum Udara Perdata Internasional &*

Nasional. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.

Nurul Qamar. 2013. *Hak Asasi Manusia*. Jakarta Timur: Sinar Grafika.

P.N.H. Simanjutak. 2015. *Hukum Perdata Indonesia*. Jakarta: Prenadamedia

Group.

Rahardjo Adisasmita. (I) 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Makasar:

Graha Ilmu.

----- (II) 2014. *Manajemen Pembangunan Transportasi*.

Yogyakarta: Graha Ilmu

----- (III) 2015. *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Makasar:

Graha Ilmu.

Rahayu Sulistyorini. 2014. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*.

Yogyakarta: Graha Ilmu.

Sakti Adji Adisasmita. 2014. *Tatanan Bandara Udara Nasional*. Makassar: Graha

Shidarta dkk. 2018 *Aspek Hukum Ekonomi dan Bisnis*. Jakarta: Kencana.

Zaeni Asyhadie. 2018. *Hukum Keperdataan*. Depok: Rajawali.

Zainuddin. 2014. *Sosiologi Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.

Zulham. 2013. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Kencana.

B. Jurnal

Abdul Jabar, “Kedudukan Konsumen Terhadap Pelaku Usaha menurut Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dalam jurnal Interest Volume 13 No. 1 Oktober 2015

Annalisa Yahanna Norsuhaida & Kamal Halili Hassam “Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang”, dalam jurnal Mimbar Hukum Volume 22 No. 2 Juni 2010

Denny Guntara, “Asuransi dan Ketentuan-Ketentuan Hukum yang Mengaturnya”, dalam jurnal Justisi Ilmu Hukum Vol 1, 2016

C. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

UU No. 23 Tahun 1999 Perlindungan Konsumen

UU No. 13 Tahun 2003 Ketenaga Kerjaan

Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011

D. Internet

Salamadian. “ Pengertian Perusahaan : Bentuk, Manfaat dan Jenis-Jenis Perusahaan” melalui, <http://angkasasena.blogspot.com/2008/10/konsep-dasar-pelayanan-jasa-penerbangan.html?m=1>, diakses tanggal Minggu, 05 Oktober 2008, pukul 13.00 wib

Zain “Pengertian Konsumen” melalui, <http://pengertiankompliit.blog.com/2016/04/pengertian-konsumen.html?>. diakses tanggal Minggu, 17 April 2010



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

Sila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : Triska Dianita Pasaribu
NPM : 1506200212
PRODI/BAGIAN : Ilmu Hukum/Hukum Perdata
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN JASA ANGKUTAN UDARA ATAS KERUGIAN PENUMPANG (ANALISIS PASAL 3 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO: PM 77 TAHUN 2011)
Pembimbing : Faisal SH., MHum

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
30/9.19	Buku belum memenuhi syarat	
14/10.19	Harap diedit dgn baik Bab I, Bab II abstrak.	
	Sumber kutipan, Bab III harap edit	
28/11.19	Sumber kutipan Bab III harap diedit	
13/12.19	IDEM, Daftar Pustaka	
19/12.19	Daftar Pustaka harap edit dengan baik	
19/12.19	Bedah buku	
19/12.19	ABO Turnitin	
27/12.19	Editasi Skripsi	
28/12.19	IDEM	
3/1.2020	Ba di perbaiki untuk di ajah	

Diketahui,
DEKAN FAKULTAS HUKUM

DOSEN PEMBIMBING

(Dr. IDA HANIFAH, SH., MH)

(Faisal SH., MHum)



Jakarta, 30 September 2019

Nomor : 016/Corp.Comm/LAG/IX/2019

Perihal : Keterangan Penelitian Mahasiswa Melalui Wawancara

Kepada Yth. Bapak/ Ibu

Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Dengan Hormat,

Melalui surat keterangan ini, yang bertanda tangan sebagai berikut:

Nama Lengkap : **Danang Mandala Prihantoro**

NIK : 180393

Jabatan : *Corporate Communications Strategic of Lion Air Group*

Alamat : Lion Air Tower. Jalan Gajah Mada No. 7, Petojo, Jakarta Pusat

Menerangkan bahwa:

Nama Lengkap : **Triska Dianita Pasaribu**

NIM : 1506200212

Program Studi : Hukum

Instansi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Telah melakukan penelitian, wawancara serta pengambilan data dan informasi melalui wawancara menggunakan telepon, *e-mail* dan tatap muka di Lion Air untuk kepentingan penulisan skripsi yang berjudul "Tanggungjawab Perusahaan Jasa Angkutan Udara".

Surat keterangan penelitian mahasiswa ini dibuat agar dipergunakan sesuai kebutuhan.

Hormat kami,

Danang Mandala Prihantoro
Corporate Communications Strategic
Danang.mandala@lionair.co.id



Prog. Studi : Ilmu Hukum
Tempat : Ruang Sidang Fakultas Hukum UMSU
Jl. Kapten Mukhtar Basri No.03 Telp. (061) 6624567

Nomor : 30 /II.3-AU/UMSU-06/F/2020

Hari/Tanggal : SELASA, 28 JANUARI 2020
Waktu : 08.30 WIB s.d 12.00 WIB
Hal : Undangan/Panggilan Ujian Skripsi

No	Waktu	NAMA/NPM	Dosen Penguji Skripsi		JUDUL SKRIPSI	BAGIAN
			Pembimbing	Penguji Utama		
1	08.30-09.20	ANWAR HALOMOAN 1506200008 05-SH-2020	1 Dr. AHMAD FAUZI, SH., M.Kn	1 Hj. ASLIANI HARAHAP, S.H., M.H 2 NURSARIANI SIMATUPANG, S.H., M.Hum	KEABSAHAN JUAL BELI KELAPA SAWIT YANG DILAKUKAN ANAK DIBAWAH UMUR (STUDI DESA SIBARGOT KABUPATEN LABUHAN BATU)	HUKUM PERDATA
2	08.30-09.20	TOHA SATRIA NEGARA 1506200513 06-SH-2020	1 HARISMAN S.H.M.H	1 NURHILMIYAH S.H., M.H 2 FAISAL SH.MHUM	PENERAPAN GOOD CORPORATE GOVERNANCE DALAM PENGELOLAAN TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN DI PTPN III MEDAN UNTUK MENJALANKAN USAHA DI ERA PERSAINGAN BISNIS SEBAGAI BADAN USAHA MILIK NEGARA	HUKUM BISNIS
3	08.30-09.20	MUSTHOFA HUSAIN SIREGAR 1506200329 07-SH-2020	1 NURSARIANI SIMATUPANG, S.H., M.H 2 Hj. ASLIANI HARAHAP, S.H., M.H	1 GUNTUR RAMBE SH., MH 2 Hj. ASLIANI HARAHAP, S.H., M.H	KEKERASAN FISIK TERHADAP ANAK YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN DITINJAU DARI ASPEK KRIMINOLOGI (STUDI DI POLRES SIMALUNGUN)	HUKUM PIDANA
4	08.30-09.20	YULINAR 1506200017 08-SH-2020	1 FAISAL SH. M.HUM	1 GUNTUR RAMBE SH., MH 2 MUKHLIS SH.MH	PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENGGUNA JASA KERETA API (studi di PT kereta api (persero) divisi regional 1 sumut)	HUKUM PERDATA
5	08.30-09.20	TRISKA DIANITA PASARIBU 1506200212 09-SH-2020	1 FAISAL SH.MHUM	1 MUKHLIS SH.MH 2 HARISMAN S.H.M.H	TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN JASA ANGKUTAN UDARA ATAS KERUGIAN PENUMPANG (ANALISIS PASAL 3 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 77 TAHUN 2011)	HUKUM PERDATA

Disetujui Oleh:

Rektor

Rektor I



Catatan :

1. Peserta sidang diharapkan berpakaian hitam putih, bagi laki-laki berdasel & jas warna hitam, perempuan berjilbab.
2. Peserta sidang diharapkan hadir 30 menit sebelum acara dimulai, bila terlambat sidang yang bersangkutan ditunda.
3. Bagi penguji yang tidak hadir pada saat sidang berlangsung, kedudukannya akan diganti!

Medan, 17 Djumadil Awal 1441H
13 Januari 2020M



Ketua

Dr. Ida Hayifah, SH., MH

Sekretaris

Faisal, SH., M.Hum