

**PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN PENGGUNA JASA PENERBANGAN
(Studi Kasus Putusan Nomor : 117/PK/Pdt. Sus-BPSK/2017)****Saverius Nahat¹, Endang Supratpti², Erna Amalia³**^{1,2,3}Fakultas Hukum, Universitas Tama Jagakarsa, Jakarta, Indonesia¹safrilente@gmail.com, ²endangspt0@gmail.com, ³amalia.ea@gmail.com**Abstrak**

Penelitian ini mengangkat tentang perlindungan hukum bagi konsumen sebagai pengguna jasa angkutan udara atas barang bagasi penumpang. Penelitian ini mempersoalkan tentang apakah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan di Indonesia dalam bidang penerbangan memberikan perlindungan kepada konsumen mengenai ganti rugi atas hilang atau rusaknya barang bawaan penumpang dan Apakah putusan peninjauan kembali dengan nomor putusan 117 PK/Pdt.Sus BPSK/2017 sudah mencerminkan rasa keadilan. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (doktrinal) dengan pendekatan perundang-undangan dan juga studi kasus putusan yang telah berkekuatan hukum tetap. Hasil penelitian menunjukkan bahwa selain adanya perlindungan yang diberikan oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, adapula perlindungan yang diberikan oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dimana penerbangan tidak memberi hak kepada konsumen untuk menuntut ganti rugi kepada penerbangan atas hilang atau rusaknya barang bawaan penumpang. Selanjutnya pada salah satu angkutan umum yang memiliki risiko kehilangan barang cukup tinggi seperti bus, apabila terjadi pencurian atau terdapat barang yang tertinggal karena kelalaian penumpang dan kemudian hilang pada saat penumpang menggunakan angkutan umum tersebut, maka atas nama kepastian hukum dan keadilan persyaratan yang sama sepatutnya berlaku juga terhadap Pemohon Peninjauan Kembali selaku pengangkut, mengingat penerbangan tersebut berlangsung dalam jangka waktu yang cukup lama yaitu rata-rata di atas 2 jam perjalanan lintas negara atau benua tanpa harus mewujudkan tanggung jawab moral pengusaha. Sebagai kesimpulan dan rekomendasi dari penelitian ini adalah Selama bagasi kabin tidak tercatat maka konsekuensinya masih dalam tanggung jawab konsumen itu sendiri yang mana berada dalam pengawasan penumpang sendiri, Adapun Putusan Peninjauan kembali dengan Nomor putusan 117 PK/Pdt.Sus BPSK/2017 Telah mencerminkan rasa keadilan dengan menerima permohonan Peninjauan kembali maskapai QATAR AIRWAYS Q.C.S.C. Saran

Article History

Received: December 2024

Reviewed: December 2024

Published: December 2024

Plagiarism Checker No 234

Prefix DOI: Prefix DOI:

10.8734/SINDORO.v1i2.365

Copyright: Author**Publish by: SINDORO**

This work is licensed under

a [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)[Attribution-NonCommercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)[International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

atau rekomendasi dari penelitian ini adalah Bagi pemerintah Perlunya adanya regulasi agar kedepan perlindungan hukum terhadap penumpang pesawat udara. Bagi Maskapai kedepan agar dapat melakukan keamanan yang ketat.

Kata kunci: Pelindungan Konsumen, Hukum Transportasi, Pengangkutan Udara

PENDAHULUAN

Hukum Penerbangan merupakan sekumpulan kaidah, asas dan ketentuan yang mengatur pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo yang menggunakan pesawat udara. Lapangan hukum penerbangan ini belum pernah merupakan bahan pembahasan literatur hukum di Indonesia jika tidak satupun keputusan hakim yang mengenai hukum penerbangan dapat dijumpai dalam yurisprudensi Indonesia. Khususnya mengenai tanggung jawab pengangkut udara mengenai hal yang menimbulkan kekhawatiran bahwa lapangan hukum ini merupakan suatu lapangan hukum yang dilupakan. Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan menguntungkan para penumpang karena banyak pilihan seperti menarik penumpang untuk menawarkan tarif yang lebih murah yang sering menurunkan kualitas pelayanan keamanan dan kenyamanan.

Dalam kegiatan penerbangan terdapat beberapa pihak yaitu pengangkut dan penumpang. Dalam penerbangan yang paling terpenting adalah faktor kenyamanan dan keamanan yang merupakan salah satu syarat utama dalam penerbangan, Namun akhir-akhir ini faktor tersebut kurang mendapatkan perhatian dari pemerintah, pihak maskapai ataupun para penumpang. Konvensi Warsawa 1929 yang menjadi sumber dari Ordonansi 1939 lebih bersifat melindungi pihak pengangkut udara daripada para pengguna jasa angkutan udara.

Hal ini disebabkan karena dunia angkutan udara dan dunia penerbangan pada umumnya pada saat itu masih dalam taraf permulaan yang secara ekonomis masih sangat lemah sedangkan kemungkinan terjadinya kehilangan ataupun kerusakan yang sangat tinggi. Maka sangat diperlukan adanya upaya pemberdayaan penumpang dalam hal agar tidak terjadi kerugian yang fatal. Hak dan kewajiban penumpang dalam pengangkutan udara seringkali tidak berjalan dengan seimbang, penumpang berada di posisi yang lemah daripada posisi pengangkut yang lebih kuat, Maka Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang menjadi landasan yang kuat agar posisi antara pihak seimbang.

Hukum Negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang. Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antar bangsa, dan memperkuat kedaulatan negara. Sebagai negara berkembang, bangsa Indonesia harus melaksanakan pembangunan nasional di segala bidang di semua aspek kehidupan manusia baik materil maupun spiritual.

Pembangunan yang dilaksanakan bangsa Indonesia merupakan rangkaian gerak perubahan menuju kepada kemajuan. Salah satu sarana yang menjadi sasaran pembangunan nasional adalah bidang ekonomi, karena perekonomian suatu negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di negara tersebut. Keberhasilan pembangunan perekonomian di suatu negara yang didukung dengan sektor moneter, fiskal dan stabilitas nasional yang mantap, memungkinkan negara tersebut akan lebih mudah dalam mencapai keberhasilan pembangunan disegala aspek kehidupan masyarakat, sehingga kesejahteraan masyarakat dengan segera dapat terwujud.

Sejalan dengan berkembangnya perekonomian di Indonesia terutama dalam peningkatan produksi barang dan jasa, maka perlu sekali adanya sarana guna menunjang mobilitas orang, barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat yang lain guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Salah satu sarana yang diperlukan untuk itu adalah pengangkutan. Sebagai negara kepulauan dan negara yang sedang berkembang dalam menjalin hubungan dengan luar negeri maka Indonesia sangat membutuhkan jasa pengangkutan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain dan negara lain. Kondisi dan keadaan seperti itulah yang mengakibatkan jasa pengangkutan menjadi sangat penting. Dari hal tersebut dapat kita ketahui bahwa pengangkutan memegang peranan penting dalam pembangunan. Maka dari itu peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya, yaitu memindahkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.

Menurut Prof. Subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Sedangkan perjanjian pengangkutan Menurut H. M. N. Purwosutjipto S.H adalah : Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat tujuantujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Kewajiban utama pengangkut adalah "menyelenggarakan" pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkut juga berkewajiban menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai di tempat tujuan yang diperjanjikan. Sebaliknya pengangkut juga berhak atas ongkos angkutan yang telah ia selenggarakan. Secara historis, dasar hukum tuntutan ke maskapai bila terjadi kecelakaan ialah Konvensi Chicago 1944, yang merupakan hasil penggabungan Konvensi Paris 1919 (Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation) yang ditanda tangani 27 negara, Konvensi Pan Amerika 1927 yang berlaku di negara-negara bagian Amerika, dan Konvensi Liberia Amerika 1929 yang merupakan perjanjian penerbangan di negara-negara Amerika Latin. Ketentuan hukum penerbangan lain yang tidak kalah pentingnya ialah Konvensi Warsawa 1929, yang mengatur pertanggungjawaban maskapai dalam penerbangan internasional. Konvensi Warsawa ini menjadi tonggak sejarah munculnya prinsip presumption of liability dan limitation of liability. Kedua prinsip itu pada intinya menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian (kehilangan) tersebut bukan karena kesalahannya. Bila tidak, maskapai harus memberikan ganti rugi dengan sejumlah uang pengganti.

Dalam suatu pengangkutan di darat, laut, maupun udara, para penumpang sering kali terlihat membawa barang bawaan yang jumlahnya beragam, ada yang banyak dan sedikit. Meskipun barang bawaan penumpang bukan termasuk dalam obyek suatu perjanjian pengangkutan orang dengan pihak pengangkut, tetapi pada kenyataannya banyak penumpang yang membawa barang angkutan, baik yang dibawa sendiri ataupun yang dimasukkan dalam bagasi pesawat, yang kemudian menjadi suatu permasalahan. Masalah mengenai barang bawaan penumpang sangat menarik dan mendasar karena sering kali dijumpai adanya kasus-kasus yang sangat merugikan penumpang terhadap barang bawaan nya. Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, masalah perlindungan hukum terhadap barang bawaan penumpang yang sangat erat kaitannya mempunyai hubungan hukum dengan penumpang dan juga Undang-Undang No 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

Hubungan hukum tersebut akan menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dan penumpang selaku pemilik barang bawaan. Dengan demikian antara pengangkut dan penumpang mendapat kepastian akan kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya dan juga ada jaminan akan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya. Secara umum transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat.

Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut adapula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional. Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.

Dewasa ini di Indonesia terdapat kesenjangan yang cukup besar antara perkembangan dunia angkutan udara domestik di satu pihak dan hukum angkutan udara nasional di pihak lainnya. Banyaknya maskapai penerbangan di Indonesia yang melayani penerbangan domestik maupun internasional menyebabkan persaingan di dalam dunia penerbangan. Kesenjangan tersebut sangat terasa, terutama bila di tinjau dari permasalahan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian yang timbul dalam pengangkutan udara. Adapun faktor-faktor yang menyebabkan timbulnya kesenjangan tersebut, antara lain adalah : pertama, perkembangan teknologi penerbangan yang sangat cepat; kedua, peranan dan fungsi angkutan udara yang sangat penting bagi Indonesia sebagai negara kepulauan yang sangat luas; ketiga, peraturan perundang-undangan di bidang angkutan udara, khususnya Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, sampai saat ini belum mengalami perubahan apapun sehingga banyak hal yang sudah tidak sesuai lagi.

Ruang lingkup pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pada pokoknya agar terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Penyelenggaraan angkutan penumpang bus umum yang aman, selamat, dan tertib, juga

merupakan bagian penting dan menjadi salah satu tujuan utama dalam suatu penyelenggaraan angkutan, begitupun terhadap moda angkutan udara Tidak hanya mengutamakan faktor kenyamanan, akan tetapi juga keamanan itu sendiri. Di satu sisi memang keberadaan angkutan udara sangat dibutuhkan oleh konsumen untuk mempermudah dan memperlancar proses aktivitas mereka, akan tetapi di sisi lain pihak pengangkut pun merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan konsumen. Prinsip tanggung jawab mutlak menetapkan bahwa maskapai selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan, dan tidak bergantung pada ada-tidaknya unsur kesalahan di pihak maskapai. Kecuali dalam hal kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan, dengan syarat maskapai harus membuktikan bahwa keterlambatan itu disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Pada prinsipnya yang menjadi inti pokok dari isi perjanjian pengangkutan adalah segala perbuatan pemberian dan penerima jasa yang berhubungan dengan hak dan kewajiban itu bersifat timbal balik, maksudnya hak dari satu pihak merupakan kewajiban dari pihak lain.

Aspek yuridis terpenting dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan udara ialah soal tanggung jawab atas kerugian- kerugian yang di luar perhitungan sehingga sering terjadi penyimpangan dalam pelaksanaan. Adanya hubungan saling ketergantungan antara pihak pengangkut dengan konsumen selaku pengguna jasa, seharusnya mampu menempatkan kesetaraan kedudukan antara pihak pengangkut dengan pihak konsumen. Setiap kerugian yang dialami oleh penumpang merupakan masalah hukum khususnya merupakan tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkut (carrier) terhadap penumpang dan pemilik barang baik sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan maupun sebagai konsumen. Tidak ada upaya hukum yang dapat dilakukan terhadap permasalahan tersebut. Hak dan kewajiban suatu pihak biasanya tertuang dalam suatu dokumen perjanjian pengangkutan. Secara teoritis, perjanjian pengangkutan merupakan suatu perikatan dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain sedangkan pihak lainnya, menyanggupi untuk membayar ongkosnya. Adanya kecelakaan yang mengakibatkan kerugian, maka harus ada pihak-pihak yang harus bertanggungjawab terhadap kejadian tersebut. Tanggung jawab atas barang bagasi tercatat penumpang pada angkutan udara didasarkan pada perjanjian antara pengangkut dan penumpang.

Apabila terjadi suatu hal yang menyebabkan kerugian bagi penumpang, maka pihak pengangkut dapat dimintai pertanggungjawaban. Permasalahan tanggung jawab pengangkutan udara terhadap bagasi tercatat penumpang sering terjadi dalam pelaksanaan penerbangan. Agar penyelesaian ganti rugi dilaksanakan dengan tertib, maka hukum dipakai sebagai penunjang utama dalam penyelesaian masalah tersebut. Peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi penumpang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, (selanjutnya disebut UU No.1 Tahun 2009.) Praktik kegiatan transportasi udara sering kali pengangkut tidak memenuhi kewajibannya secara baik dan benar atau dapat dikatakan telah melakukan "wanprestasi". Beberapa hal yang dapat dikatakan pengangkut melakukan wanprestasi antara lain:

1. Kecelakaan Pesawat yang menyebabkan penumpang meninggal dunia atau cacat;
2. Penundaan penerbangan atau "delay";
3. Keterlambatan;
4. Kehilangan atau kerusakan barang milik bagasi penumpang;

5. Pelayanan yang kurang memuaskan;
6. Informasi tentang produk jasa yang ditawarkan dan lain-lain.

Tujuan utama kegiatan penerbangan komersil adalah keselamatan penerbangan. Aspek ini berkaitan erat dengan perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa transportasi udara yang membawa barang bagasi, dalam konteks ini maka semua perusahaan penerbangan wajib untuk mengantisipasi segala kemungkinan yang dapat merugikan barang bagasi penumpang, oleh karena itu setiap perusahaan penerbangan komersil dituntut untuk menyediakan armada pesawatnya yang handal dan selalu dalam keadaan layak terbang. Keselamatan barang bagasi tercatat dalam penerbangan berkaitan erat dengan fisik pesawat terbang serta aspek pemeliharaan (maintenance). Di dalam setiap peraturan perundang-undangan, hak dan kewajiban setiap pihak yang terlibat atau berkepentingan selalu melekat terhadap peraturan perundang-undangan di bidang konsumen tersebut. Hal yang sama berlaku juga dalam hubungan antara pelaku usaha selaku penyedia barang dan/atau jasa dengan konsumen selaku pihak yang membutuhkan/membeli barang dan/atau jasa. Hal-hal yang merupakan hak dari konsumen merupakan kewajiban bagi pelaku usaha, sedangkan apa yang merupakan hak dari pelaku usaha merupakan kewajiban bagi konsumen.

Hubungan antara pelaku usaha dengan konsumen adalah hubungan timbal balik yang saling membutuhkan. Pelaku usaha tidak akan dapat eksis bilamana tidak ada konsumen yang bersedia untuk membeli barang dan/atau jasa yang diproduksi pelaku usaha. Sebaliknya, konsumen juga tidak akan dapat memenuhi kebutuhannya bila tidak ada pelaku usaha atau produsen yang bersedia untuk memproduksi barang dan/atau jasa, Oleh karena hak dan kewajiban pelaku usaha dan konsumen sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan maka soal hubungan antara produsen dengan konsumen tidak lagi tepat untuk dipersoalkan ketika penyelesaian sengketa sudah masuk ke ranah pengadilan. Tugas pengadilan bukan untuk mempertimbangkan soal tanggung jawab moral. Yang perlu dipertimbangkan oleh lembaga yudisial adalah ketentuan perundang-undangan yang menjadi landasan hubungan hukum produsen dan konsumen.

METODE PENELITIAN

Penelitian hukum pada dasarnya merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan cara menganalisisnya, kecuali itu, maka diadakan juga pemeriksaan mendalam terhadap fakta hukum tersebut untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan- permasalahan yang timbul didalam gejala yang bersangkutan. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian/pendekatan yang digunakan oleh penulis adalah penelitian hukum normatif. Dalam konsep normatif, hukum adalah norma, baik yang diidentikkan dengan keadilan yang harus diwujudkan (*Ius Constituendum*) ataupun norma yang telah terwujud sebagai perintah yang eksplisit dan yang secara positif telah terumus jelas (*Ius Constitutum*) untuk menjamin kepastiannya, dan juga berupa norma-norma yang merupakan produk dari seorang hakim (*judgements*) pada waktu hakim memutuskan suatu perkara dengan memperhatikan terwujudnya kemanfaatan dan kemaslahatan bagi para pihak yang berpekar. Pendekatan Penelitian

Penelitian hukum dikenal beberapa pendekatan yang dilakukan yaitu dengan pendekatan undang undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Penelitian ini menggunakan pendekatan undang undang (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*).

2. Sumber Data

Penelitian hukum normatif atau penelitian perpustakaan merupakan penelitian yang mengkaji studi dokumen menggunakan berbagai data sekunder seperti peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, teori hukum, pendapat-pendapat yang relevan dengan masalah yang diteliti serta data tertulis yang terkait dengan penelitian, dan Berbagai makalah, jurnal, dokumen dan data-data dari internet yang berkaitan dengan penelitian. Dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari Bahan hukum primer, Bahan hukum sekunder, Bahan hukum tersier

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari:

- a. Bahan hukum primer Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, serta Putusan Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017.

- b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder, yakni bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan atau membahas lebih hal-hal yang telah diteliti pada bahan-bahan hukum primer yaitu : Buku mengenai Undang-Undang Dasar, pendapat-pendapat yang relevan dengan masalah yang diteliti serta data tertulis yang terkait dengan penelitian, dan Berbagai makalah, jurnal, dokumen dan data-data dari internet yang berkaitan dengan penelitian.

- c. Bahan Hukum Tertier

Bahan hukum Tertier, yakni bahan-bahan yang memberikan penjelasan terhadap bahan-bahan hukum Primer dan Sekunder, yakni Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Hukum, dan berbagai kamus lain yang relevan.

4. Teknik Analisis Data

Dalam penulisan ini keseluruhan dari objek yang diteliti yang bersumber dari data sekunder yang didukung oleh data primer yaitu putusan Peninjau kembali dan selanjutnya data tersebut dianalisis secara kualitatif sehingga memperoleh suatu Kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Apakah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan di Indonesia dalam bidang penerbangan memberikan perlindungan kepada konsumen mengenai ganti rugi atas hilang atau rusaknya barang bawaan penumpang?

Penyelesaian sengketa melalui pengadilan merupakan upaya hukum terakhir yang dapat ditempuh oleh para pihak yang bersengketa, setelah menempuh upaya penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebelumnya. Semua upaya penyelesaian sengketa konsumen ini dapat ditempuh oleh penumpang yang dirugikan atas hilang, musnah, dan rusaknya barang penumpang di bagasi pesawat udara. Namun penyelesaian sengketa di luar pengadilan lebih di sarankan untuk dilakukan. Setelah penyelesaian sengketa di luar

pengadilan tersebut tidak berhasil, maka penumpang selaku konsumen dapat menggugat maskapai penerbangan melalui Pengadilan Negeri.

Bahwa Qatar pada tingkat BPSK telah mengajukan keberatan atas Putusan BPSK No.006/A/BPSK-DKI/XII/2015 tanggal 10 Desember 2015 secara tertulis tertanggal 11 Januari 2016 dan telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Barat dengan nomor register 10/Pdt.SusBPSK/2016/PN.JKT.BRT, Qatar Airways tidak puas dengan hasil dari tingkat pertama maka Qatar Airways mengajukan kasasi dengan nomor putusan 649 K/Pdt.Sus-BPSK/2016, merasa tidak puas dengan putusan hakim yang diajukan selanjutnya Qatar Airways kembali mengajukan peninjauan kembali dengan Nomor Putusan 117 PK/Pdt.SusBPSK/2017.

Menurut penulis, Peraturan dan Perundang-Undangan di Indonesia Dalam Bidang atau Mengenai Penerbangan Tidak Memberi Hak Kepada Konsumen Untuk Menuntut Ganti Rugi kepada Penerbangan Atas Hilang Atau Rusaknya

Barang Bawaan Penumpang. Hal ini telah diatur dalam Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;

Pasal 1 ayat 25 yang berbunyi sebagai berikut: "Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri";

Pasal 143 yang berbunyi sebagai berikut: "Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya barang kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya";

Sebagaimana diatur dalam pasal 144 Undang-undang Nomor 1 Penerbangan Tahun 2009 hanya terhadap bagasi yang tercatat, pasal 144 berbunyi;

"Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut"

Selanjutnya dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara; Pasal 1 ayat (9) Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 berbunyi sebagai berikut:

"Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri";

Pasal 4 ayat (1) Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 berbunyi sebagai berikut: "Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya barang kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya";

Berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia tentang Penerbangan dan peraturan yang berlaku di Qatar Airways, penulis berpendapat bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas hilang atau rusaknya bagasi kabin. Yang bertanggung jawab atas rusaknya bagasi kabin adalah penumpang sendiri dalam hal ini (konsumen). Bahwa dalam kedudukannya selaku Pengusaha dalam hal ini selaku pemilik pesawat angkutan udara, walaupun secara hukum tentang Pengakuan udara baik hukum Nasional maupun Hukum Internasional dinyatakan Pengusaha tidak bertanggung jawab atas kerugian karena kerusakan ataupun kehilangan barang yang diletakkan di dalam Kabin pesawat, kecuali penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan Pengangkut (Pengusaha) atau oleh orang yang dipekerjakannya, kecuali terhadap barang-barang yang ditempatkan pada bagasi atau yang disebut sebagai bagasi tercatat;

Bahwa dari kenyataan dan fakta di atas dalam hubungan timbal balik antara hak dan kewajiban para pihak, kebebasan Pengusaha dari tanggung jawab hukum tersebut tidak mutlak atau tidak dapat dipertahankan secara utuh secara menyeluruh hilang atau tiada tanggung jawab hukum bagi Pengusaha sama sekali, mengingat penerbangan tersebut berlangsung dalam jangka waktu yang cukup lama yaitu rata-rata di atas 2 (dua) jam perjalanan lintas Negara atau benua.

Perlu diperhatikan juga disini; Hubungan antara pelaku usaha dengan konsumen adalah hubungan timbal balik yang saling membutuhkan. Pelaku usaha tidak akan dapat eksis bilamana tidak ada konsumen yang bersedia untuk membeli barang dan/atau jasa yang diproduksi pelaku usaha. Sebaliknya, konsumen juga tidak akan dapat memenuhi kebutuhannya bila tidak ada pelaku usaha atau produsen yang bersedia untuk memproduksi barang dan/atau jasa; Oleh karena hak dan kewajiban pelaku usaha dan konsumen sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan maka soal hubungan antara produsen dengan konsumen tidak lagi tepat untuk dipersoalkan ketika penyelesaian sengketa sudah masuk ke ranah pengadilan

Menurut Penulis, di Indonesia perlindungan hukum terhadap penumpang sebagai konsumen dari jasa yang disediakan oleh pengangkut udara sudah dengan jelas diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, karena pada dasarnya bahwa penumpang itu adalah konsumen dan pengangkut udara adalah pelaku usaha. Dapat dikatakan seperti itu karena melihat pengertian dari konsumen dan pelaku usaha dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Untuk mewujudkan tujuan Negara Indonesia yaitu masyarakat yang adil dan makmur baik dalam bermasyarakat dan dalam perekonomian, maka diperlukan peraturan yang mengatur melalui perlindungan masyarakat dalam menjalani kehidupan, salah satunya adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

Perlindungan konsumen adalah perlindungan hukum yang diberikan kepada konsumen dalam usahanya memenuhi kebutuhannya dari hal-hal yang dapat merugikan konsumen itu sendiri. Dengan lahirnya Undang-undang Perlindungan Konsumen dan melihat arti dari perlindungan konsumen itu sendiri diharapkan dapat menjamin adanya kepastian hukum dalam berbagai kegiatan perekonomian yang melibatkan pelaku usaha dan konsumen serta masih banyaknya kejadian yang merugikan konsumen dapat diatasi dengan menjadikan konsumen mengetahui apa saja yang menjadi haknya agar tidak selalu dirugikan. Konsumen yang dilindungi oleh Undang-undang diatur dalam Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang menyatakan bahwa: *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.* Dari definisi konsumen dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen maka dapat dikatakan bahwa penumpang adalah konsumen, karena penumpang memakai jasa yang diberikan oleh maskapai penerbangan. Penumpang sebagai pemilik bagasi perlu mendapatkan perlindungan hukum oleh kelalaian yang dilakukan oleh pihak pengangkut.

Maka selain adanya perlindungan yang diberikan oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, adapula perlindungan yang diberikan oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Peraturan dan Perundang-Undangan di Indonesia dalam bidang atau mengenai penerbangan tidak memberi hak kepada konsumen untuk menuntut ganti rugi kepada penerbangan atas hilang atau rusaknya barang bawaan penumpang; Pasal 1 ayat 25 yang berbunyi sebagai berikut:

“Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri”;

Selain itu, Pasal 143 yang berbunyi sebagai berikut:

“Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya barang kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya”;

Jadi selama penumpang tidak dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya maka tidak akan terjadi ganti rugi yang harus dikeluarkan oleh pengangkut.

B. Apakah Putusan Peninjauan Kembali Dengan Nomor Putusan 117 PK/Pdt.Sus BPSK/2017 Sudah Mencerminkan Rasa Keadlian?

Pertimbangan hakim merupakan salah satu aspek terpenting dalam menentukan terwujudnya nilai dari suatu putusan hakim yang mengandung keadilan (*ex aequo et bono*) dan mengandung kepastian hukum, di samping itu juga mengandung manfaat bagi para pihak yang bersangkutan sehingga pertimbangan hakim ini harus disikapi dengan teliti, baik, dan cermat. Hakim dalam pemeriksaan suatu perkara juga memerlukan adanya pembuktian, dimana hasil dari pembuktian itu kan digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam memutus perkara. Pembuktian merupakan tahap yang paling penting dalam pemeriksaan di persidangan. Pembuktian bertujuan untuk memperoleh kepastian bahwa suatu peristiwa/fakta yang diajukan itu benar-benar terjadi, guna mendapatkan putusan hakim yang benar dan adil. Hakim tidak dapat menjatuhkan suatu putusan sebelum nyata baginya bahwa peristiwa/fakta tersebut benar-benar terjadi, yakni dibuktikan kebenarannya, sehingga nampak adanya hubungan hukum antara para pihak.

Pokok kekuasaan kehakiman diatur dalam Undang-undang Dasar 1945 Bab IX Pasal 24 dan Pasal 25 serta di dalam Undang-undang Nomor 48 tahun 2009. Undang-undang Dasar 1945 menjamin adanya sesuatu kekuasaan kehakiman yang bebas. Hal ini tegas dicantumkan dalam Pasal 24 terutama dalam penjelasan Pasal 24 ayat 1 dan penjelasan Pasal 1 ayat (1) UU No. 48 Tahun 2009, yaitu kekuasaan kehakiman adalah kekuasaan negara yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Negara Republik Indonesia tahun 1945 demi terselenggaranya Negara Hukum Republik Indonesia. Kekuasaan kehakiman merupakan kekuasaan yang merdeka dalam ketentuan ini mengandung pengertian bahwa kekuasaan kehakiman bebas dari segala campur tangan pihak kekuasaan ekstra yudisial, kecuali hal-hal sebagaimana disebut dalam Undang-Undang Dasar 1945. Perimbangan Hukum Majelis Hakim Pada putusan peninjauan kembali dengan nomor putusan 117 PK/Pdt.Sus BPSK/2017, Pemohon Peninjauan kembali dalam perkara ini ialah QATAR AIRWAYS Q.C.S.C. Bahwa Majelis Hakim telah mempertimbangkan hal-hal berikut sebelum kemudian menjatuhkan putusan.

Bahwa Pemohon Peninjauan Kembali sudah mematuhi ketentuan perundang-undangan di bidang pengangkutan udara baik nasional maupun internasional. Seluruh kewajiban dari pengangkutan udara sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan tersebut sudah dipenuhi oleh Pemohon Peninjauan Kembali pada saat mengangkut Termohon Peninjauan Kembali dari Swiss ke Jakarta. Sedangkan semua ketentuan mengenai pengangkutan udara tidak ada satupun yang mengharuskan Pemohon Peninjauan Kembali untuk bertanggung jawab atas hilangnya barang bawaan penumpang.

Mengenai tanggung jawab Pemohon Peninjauan Kembali selaku pengangkut barang terhadap barang bawaan dari penumpang, hal ini diatur dalam *Condition of Carriage Section* pada Article 9 point 12 (<http://www.qatarairways.com/global/en/conditions-of-carriage.page>), yang berbunyi sebagai berikut:

Personal Belongings:

"We will not accept liability for damage to and or loss or destruction of any of your personal property in consequence of your leaving it unattended in any of our aircraft and or in any property, airport facilities or vehicles we use";

Terjemahannya;

Ketentuan Tentang Barang Bawaan, Pasal 9 butir 12;

Barang pribadi:

"Kami tidak akan bertanggung jawab atas kerugian dan atau kehilangan atau kerusakan dari setiap barang pribadi Anda karena Anda meninggalkannya tanpa pengawasan di pesawat dan atau di properti kami, fasilitas bandara atau kendaraan yang kami gunakan";

Selanjutnya menurut Pasal 1 ayat 25 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan:

"Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri";

Kemudian Pasal 143 yang berbunyi sebagai berikut:

"Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya barang kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya";

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara; Pasal 1 ayat (9) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 berbunyi sebagai berikut:

"Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri";

Pasal 4 ayat (1) Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 berbunyi sebagai berikut: *"Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya barang kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya";*

Pasal 4 ayat (2) Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 berbunyi sebagai berikut: *"Apabila pembuktian penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum yang tetap (inkracht) dinyatakan bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata penumpang";*

Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara bahwa pengangkut hanya bertanggung jawab terhadap bagasi tercatat, sedangkan terhadap bagasi yang tidak tercatat adalah tanggung jawab dari penumpang sendiri; Untuk lengkapnya,

Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara adalah berbunyi sebagai berikut:

Pasal 5 ayat (1);

“Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut:

Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp200.000,00 (dua ratus ribu per kg dan paling banyak Rp4.000.000 (empat juta rupiah) per penumpang; dan; Kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya, bentuknya, ukuran dan merk bagasi tercatat”;

Pasal 5 ayat (2);

“Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak ditemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di Bandar udara tujuan”;

Pasal 5 ayat (3);

“Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp200.000.00 (dua ratus ribu) per hari paling lama 3 (tiga) hari kalender”

Berdasarkan berbagai ketentuan peraturan perundang-undangan nasional maupun internasional di bidang penerbangan, baik yang berlaku di Qatar Airways (Pemohon Peninjauan Kembali) maupun hukum nasional Indonesia mengenai penerbangan diatur secara tegas bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas hilang atau rusaknya bagasi kabin penumpang (Termohon Peninjauan Kembali). Pihak yang bertanggung jawab atas hilangnya atau rusaknya bagasi kabin adalah penumpang sendiri (Termohon Peninjauan Kembali) bukan perusahaan pengangkutan (Pemohon Peninjauan Kembali);

Dengan demikian, putusan dari Majelis Hakim yang menghukum Pemohon Peninjauan Kembali untuk membayar ganti rugi kepada Termohon Peninjauan Kembali adalah sebuah kekeliruan dalam penerapan hukum di bidang hukum di bidang penerbangan. Nyata bahwa Pemohon Peninjauan Kembali selaku pengangkut penumpang tidak bertanggung jawab atas hilangnya bagasi kabin dari Termohon Peninjauan Kembali. Tidak ada ketentuan hukum dan/atau peraturan perundang-undangan penerbangan yang membebankan tanggung jawab kepada Pemohon Peninjauan Kembali dalam hal penumpang (Termohon Peninjauan Kembali) kehilangan bagasi kabin. Kehilangan bagasi kabin dari penumpang sepenuhnya adalah tanggung jawab dari penumpang sendiri.

Memperhatikan, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana yang telah diubah dengan Undang Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang Undang Nomor 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan.

Menurut Penulis, Putusan majelis hakim pada tingkat peninjauan kembali telah mencerminkan rasa keadilan, seharusnya pengadilan dapat memutuskan perkara ini sejak pengadilan tingkat pertama dengan memperhatikan dan melihat peraturan perundang-undangan yang berlaku pada saat ini. Selain itu bahwa Pemohon Peninjauan Kembali sudah mematuhi ketentuan perundang-undangan di bidang pengangkutan udara baik nasional maupun internasional. Seluruh kewajiban dari pengangkutan udara sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan tersebut sudah dipenuhi oleh Pemohon Peninjauan Kembali pada saat mengangkut Termohon Peninjauan Kembali dari Swiss ke Jakarta. Sedangkan semua ketentuan mengenai pengangkutan udara tidak ada satupun yang mengharuskan Pemohon Peninjauan Kembali untuk bertanggung jawab atas hilangnya barang bawaan penumpang; dan kemudian Majelis Hakim mengabulkan permohonan peninjauan kembali dari Pemohon Peninjauan Kembali QATAR AIRWAYS Q.C.S.C., Serta Membatalkan Putusan Mahkamah Agung Nomor 649 K/Pdt.Sus-BPSK/2016 tanggal 8 September 2016 *juncto* Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat Nomor 10/Pdt.Sus-BPSK/2016/PN Jkt. Brt, tanggal 23 Februari 2016 *juncto* Putusan BPSK Nomor 006/A/BPSK-DKI/XII/2015, tanggal 10 Desember 2015. Pada perkara ini "MA tidak menemukan bukti hilangnya barang kabin milik Penggugat tersebut disebabkan tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakan padanya, sehingga dengan demikian gugatan penggugat haruslah ditolak,"

Menurut penulis, sebuah analogi yang sederhana dapat dilihat pada salah satu angkutan umum yang memiliki risiko kehilangan barang cukup tinggi seperti bus, apabila terjadi pencurian atau terdapat barang yang tertinggal karena kelalaian penumpang dan kemudian hilang pada saat penumpang menggunakan angkutan umum tersebut, apakah perusahaan pengangkutan memiliki kewajiban untuk memberi ganti rugi terhadap kehilangan tersebut? Apabila iya maka sudah banyak perkara seperti ini yang akan bergulir di pengadilan tetapi kenyataannya tidak demikian; Oleh karena angkutan atau moda yang lain tidak ada kewajiban pengangkut untuk menanggung kerugian atas hilangnya barang bawaan penumpang maka atas nama kepastian hukum dan keadilan persyaratan yang sama sepatutnya berlaku juga terhadap Pemohon Peninjauan Kembali selaku pengangkut, mengingat penerbangan tersebut berlangsung dalam jangka waktu yang cukup lama yaitu rata-rata di atas 2 jam perjalanan lintas negara atau benua tanpa harus mewujudkan tanggung jawab moral pengusaha.

KESIMPULAN

Adapun Peraturan dan Perundang-Undangan di Indonesia Dalam Bidang atau Mengenai Penerbangan Tidak Memberi Hak Kepada Konsumen Untuk Menuntut Ganti Rugi kepada Penerbangan Atas Hilang Atau Rusaknya Barang Bawaan Penumpang yang tidak tercatat. Hal ini telah diatur dalam Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan; Pasal 1 ayat 25, dan Pasal 143, serta peraturan perundang-undang lainnya. Selama bagasi kabin tidak tercatat maka konsekuensinya masih dalam tanggung jawab konsumen itu sendiri yang mana berada dalam pengawasan penumpang sendiri, berbeda halnya dengan bagasi yang tercatat.

Adapun Putusan Peninjauan kembali dengan Nomor putusan 117 PK/Pdt.Sus BPSK/2017 Telah mencerminkan rasa keadilan dengan menerima permohonan Peninjauan kembali maskapai **QATAR AIRWAYS Q.C.S.C** yang diwakilkan oleh kuasa hukum masing-masing dan juga memperhatikan Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana yang telah diubah dengan Undang Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang Undang Nomor 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan; Bahwa kehilangan bagasi penumpang bukanlah tanggung jawab pengangkut (maskapai) selama itu tidak tercatat, dan tidak dapat dibuktikan menurut hukum oleh penumpang (konsumen).

DAFTAR PUSTAKA

- Amad Sudiro dan H.K. Martono, *Hukum Angkutan Udara*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta 2011.
- Adi Nugroho Susanti, *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau dari Hukum Acara Serta Kendala Implementasinya*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008.
- Amriani Nurnaningsih, *Mediasi Alternatif Penyelesaian Sengketa Perdata Di Pengadilan*. Jakarta. PT. Raja Grafindo Persada, 2012.
- Barkatulah Abdul Halim, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Nusa Media, Bandung, 2008.
- Feri Farhan Badawi Ahmad, Fendi Setyawan, Edi Wahjuni, 2013, *Tinjauan Yuridis Kekuatan Hukum Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*, Universitas Jember (UNEJ), Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa 2013.
- Goedhuis. G, *National Air legislations and the Warsaw Convention*, The Hague: Martinus Nijhoff. 1937.
- Hadisoeperto Hartono dkk, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*. UII Press, Yogyakarta, 1987.
- Krisnadi Nasution, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Umum*, Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 8. 2012.
- Khairandy Ridwan, *Tanggung Jawab pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrument Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, Jurnal Hukum Bisnis vol 25, Jakarta, 2006.
- Kansil C.S.T.. *Pengantar Ilmu Hukum Dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999.
- Kalsen Hans, *Teori Umum tentang Hukum dan Negara*, PT. Raja Grafindo Persada, Bandung, 2006.
- Kurniawan, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Tim UB Press, Malang, 2011.
- Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit Citra Aditya Bhakti, Bandung 1998.
- M.N, Purwosutjipto HH, *Pengertian Pokok Hukum Dagang (3) Hukum Pengangkutan.*, Djambatan, Jakarta, 1995.
- Marzuki Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005.
- Martono H.K. dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2013)
- Ahmad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009* , (Jakarta: Penerbit Rajawali Pers, 2011).
- Muazzin, *Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Kerugian Penumpang dan Pihak Ketiga di Permukaan Bumi*, Jurnal Kanun No. 29 Edisi Agustus, Banda Aceh, 2001.

- Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Miru Ahmadi dan Sutarman Yodo. *Hukum Perlindungan Konsumen*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2005).
- Nasution Az, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Diadit Media, Jakarta, 2001.
- Natasya Sirait Ningrum, "Mencermati UU No. 5 Tahun 1999 Dalam Memberikan Kepastian Hukum Bagi Pelaku Usaha", *Jurnal Hukum Bisnis* vol. 22 (Edisi Januari-Februari 2003).
- Nurmadjito, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Mandar Maju, Bandung, 2000.
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta, Djambatan. 1991. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2003.
- Qamar Nurul, *Hukum Itu Ada Tapi Harus Ditemukan*, Pustaka Refleksi, Makassar, 2010.
- Raharjo Satijipto, *Ilmu Hukum*. PT Citra Aditya Bhakti, Bandung, 2000.
- Sutedi Adrian, *Tanggung Jawab Produk Dalam Perlindungan Konsumen*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2008.
- Rusli Tami, *Penyelesaian Sengketa Antara Konsumen Dan Pelaku Usaha Menurut Peraturan Perundang-Undangan*, *Jurnal KEADILAN PROGRESIF* Volume 3 Nomor 1 Maret 2012.
- Subekti R, *Aneka Perjanjian*, (Bandung: PT. Citra Aditya, 1995) *Hukum Perjanjian*, PT Internasional, Jakarta, 1985. *Aneka Perjanjian, Bandung*, Citra Aditya Bakti, (R. Subekti I) 1989.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia edisi Revisi 2006*, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2006.
- Susanto Happy, *Hak-Hak Konsumen Jika Dirugikan*, Visimedia, Jakarta, 2008.
- Salim Abbas, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Raja Grafindo. 2006.
- Soekardono.R, *Hukum Dagang Indonesia jilid 11*, Rajawali Press, Jakarta, 1981.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2004.
- Shofie Yusuf dan Somi Awan, *Sosok Peradilan Konsumen*, Lembaga Konsumen Jakarta dan The Asia Foundation, 2004.
- Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, Jakarta, CV. Rajawali, 1986.
- Suherman. E, *Hukum Udara Indonesia Dan Internasional*, Alumni, Bandung, 1983.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Cet. II, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2004.
- Sidabalok Janus, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Cet. I, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.
- Tri Siwi Kristiyanti Celine, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Penerbit Sinar Grafika, 2010).
- Usman Aji Sution, Joko Prakosa, Hari Pramono, *Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.
- Uli Sinta, *Pengangkutan, Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006.
- Widjaja Gunawan dan Ahmad Yani. *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*. Cet.3, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003).
- Wardiono Kelik, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Ombak, Yogyakarta, 2014.
- Wignojodiputro Surojo, *Pengantar Ilmu Hukum*, Alumni, Bandung, 1974.

Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Prenada Media Grup, Jakarta, 2013, hal.15, dikutip dari David Oughton dan John Lowry, *Textbook on Consumer Law*, (London: Blackstone Press Limited, 1997).

Hukum Perlindungan Konsumen, Prenada Media Grup, Jakarta, 2013, hal.15, dikutip dari Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary*, (St. Paul, Minnesota: West Publishing) Eight Edition, 2004.

Peraturan Perundang – undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang PerlindunganN konsumen.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Mahkamah Agung RI, *Peraturan Mahkamah Agung tentang Tata Cara Pengajuan Keberatan Terhadap Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen*, Perma No. 1 Tahun 2006

Website

<http://majalahkonstan.com>, diakses pada tanggal 2 Desember 2023.

[http://www.academia.edu/30001400/Tugas Mata Kuliah Metode Penelitian dan Penulisan Karya Ilmiah](http://www.academia.edu/30001400/Tugas_Mata_Kuliah_Metode_Penelitian_dan_Penulisan_Karya_Ilmiyah). diakses 2 Desember 2023

<http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt52897351a003f/litigasi-danalternatif-penyelesaiansengketa-di-luar-pengadilan>. akses, 13 Januari 2024.

<http://www.yabpeknas.com/2015/04/fungsi-dan-peranan-kelembagaan-bpsk.html>. Akses Pada Hari Jumat 14 Januari 2024