

BAB II
TINJAUAN UMUM TENTANG HUKUM PENERBANGAN
DAN PERLINDUNGAN KONSUMEN

A. Tinjauan Umum Hukum Pengangkutan Udara

1. Pengertian Hukum Pengangkutan Udara

Kemajuan pengangkutan adalah sebagai akibat kebutuhan manusia untuk bepergian ke lokasi atau tempat yang lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan suatu barang. Pengangkutan merupakan salah satu kunci perkembangan pembangunan dan masyarakat.

Pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Sedangkan pengangkutan dapat disimpulkan sebagai suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.⁴⁵ Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.⁴⁶

Pengangkutan didefinisikan sebagai perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak dibutuhkan dalam rangka mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien.⁴⁷ R. Soekardono berpendapat:

“Pengangkutan berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda- benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.”⁴⁸

HMN Purwosutjipto mendefinisikan pengangkutan :

“Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu

⁴⁵Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cetakan Ketujuh, Edisi Kedua (Jakarta: Balai Pustaka, 1996), hlm 45.

⁴⁶Ridwan Khairandy et. al., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia* (Yogyakarta: Gama Media, Jilid 1, 1999), hlm 195.

⁴⁷Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, (Medan: USU Press, 2006), hlm 20.

⁴⁸R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia* (Jakarta: CV Rajawali, 1981), hlm 5.

tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.”⁴⁹

Abdulkadir Muhammad memberikan definisi lain tentang pengangkutan “Pengangkutan meliputi tiga dimensi pokok yaitu: Pengangkutan sebagai usaha (*business*); Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan pengangkutan sebagai proses (*process*).”⁵⁰ Hasim Purba memberikan definisi pengangkutan sebagai “Kegiatan pemindahan orang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan.”⁵¹

Pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien.⁵² Pengangkutan didefinisikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal menuju tempat tujuannya. Selanjutnya dijelaskan bahwa proses pengangkutan tersebut merupakan gerakan dari tempat asal, dimana kegiatan angkutan itu dimulai, ke tempat tujuan, dan ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.⁵³

Menurut Ridwan Khairandy, pengangkutan merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Ada beberapa unsur pengangkutan, yaitu sebagai berikut: ⁵⁴

- a. adanya sesuatu yang diangkut;
- b. tersedianya kendaraan sebagai alat angkut;
- c. ada tempat yang dapat dilalui alat angkut.

Secara yuridis definisi atau pengertian pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Walaupun demikian, pengangkutan itu

⁴⁹HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Edisi 3, Hukum Pengangkutan (Jakarta: Djambatan, 1995), hlm 2.

⁵⁰Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008), hlm 12.

⁵¹Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut* (Medan: Pustaka Bangsa Pers, 2005), hlm 4.

⁵²Sution Usman Adji, et. al., *Hukum Pengangkutan di Indonesia* (Jakarta: Rineka Cipta, 1990), hlm 1.

⁵³M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2008), hlm 3.

⁵⁴Ridwan Khairandy, “Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara,” *Jurnal Hukum Bisnis*, (2006, Vol 25), hlm 12.

menurut hukum atau secara yuridis dapat didefinisikan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak yang diangkut atau pemilik barang atau pengirim, dengan memungut biaya pengangkutan.

Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.⁵⁵

Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Bertujuan untuk meninggikan manfaat atas barang-barang tersebut dan juga efisien bagi orang-orang yang dapat diselenggarakan melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara.

Peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas di dalam kehidupan manusia yang meliputi atas berbagai aspek, seperti yang akan diuraikan berikut ini.⁵⁶

1. Aspek sosial dan budaya

Dampak sosial dari transportasi dirasakan pada peningkatan standar hidup. Transportasi menekan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang sehingga terbuka kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan, sandang, dan pangan, serta rekreasi. Dampak lain adalah terbukanya kemungkinan keseragaman dalam gaya hidup, kebiasaan, dan bahasa. Dalam bidang budaya dengan adanya pengangkutan di antara bangsa atau suku bangsa yang berbeda kebudayaan akan membuat mereka saling mengenal dan menghormati di antara masing-masing budaya yang berbeda tersebut.

⁵⁵Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan* (Jakarta: Lembaga penerbitan FE UI, 1981), hlm 5.

⁵⁶MN. Nasution, *op. cit.*, hlm 4-7.

2. Aspek politis dan pertahanan

Di negara maju maupun berkembang transportasi memiliki dua. Keuntungan politis, yaitu seperti transportasi dapat memperkuat persatuan dan kesatuan nasional dan transportasi merupakan alat mobilitas unsur pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia.

3. Aspek hukum

Di dalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban, dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, juga terhadap penerbangan luar negeri yang melewati batas wilayah suatu negara, diatur di dalam suatu perjanjian antar negara.

4. Aspek teknik

Hal-hal yang berkaitan dengan pembangunan dan pengoperasian alat transportasi adalah menyangkut aspek teknis yang harus menjamin keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan.

5. Aspek ekonomi

Peran pengangkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, pengangkutan juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu, jasa angkutan harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Mengenai fungsi pengangkutan adalah sangat penting sekali dalam kehidupan bermasyarakat, terutama dalam dunia perdagangan, mengingat kegiatan pengangkutan merupakan sarana untuk memindahkan barang dari produsen ke agen/grosir dan selanjutnya sampai ke konsumen dalam hal angkutan barang. Selain itu pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan dan pemberi jasa. Sedangkan untuk pengangkutan penumpang (orang), maka kegiatan pengangkutan berfungsi untuk

memindahkan penumpang (orang) dari satu tempat ke tempat lain yang menjadi tujuannya. Dengan jasa kegiatan pengangkutan tersebutlah barang dan atau penumpang dapat berpindah dari tempat asal ke tempat tujuan.⁵⁷

Menurut HMN Purwosutjipto, fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.⁵⁸

Salah satu yang menjadi sasaran fungsi pengangkutan itu adalah dengan dilakukannya kegiatan pengangkutan itu maka barang atau benda yang diangkut itu akan meningkat daya guna maupun nilai ekonomisnya. Sedangkan untuk pengangkutan penumpang (orang), maka kegiatan pengangkutan juga akan membawa fungsi bagi penumpang sebagai pengguna jasa angkutan. Artinya dengan dukungan jasa angkutan tersebut penumpang dapat sampai ke tempat yang dituju untuk selanjutnya melakukan kegiatan yang ia maksudkan. Sehingga dapat dilihat bahwa kegiatan pengangkutan itu mempunyai fungsi bukan hanya dalam kegiatan perdagangan saja, tetapi juga mendukung di segala bidang kehidupan masyarakat.

Berkaitan dengan fungsi pengangkutan, selanjutnya Abdulkadir Muhammad menjelaskan bahwa pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan vital karena didasari oleh berbagai faktor seperti:⁵⁹

1. Keadaan Geografis Indonesia, yaitu berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah negara. Kondisi angkutan tiga jalur tersebut mendorong dan menjadi alasan penggunaan alat pengangkut modern yang digerakkan secara mekanik.

⁵⁷Hasim Purba, *op. cit.*, hlm 5.

⁵⁸HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 1.

⁵⁹Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 7-8.

2. Untuk menunjang pembangunan berbagai sektor. Kemajuan dan kelancaran pengangkutan akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan dan distribusi hasil pembangunan berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata, pendidikan.
3. Mendekatkan jarak antara desa dan kota. Lancarnya pengangkutan berarti mendekatkan jarak antara desa dan kota dan ini akan memberi dampak bahwa untuk bekerja ke kota tidak harus pindah ke kota, mereka yang tinggal di kota tidak perlu khawatir dipekerjakan di daerah luar kota, informasi timbal-balik yang cepat antara desa dan kota. Pola hidup di daerah pedesaan cenderung mengikuti pola hidup di daerah perkotaan. Tingkat berpikir dan ingin maju warga desa dapat tumbuh lebih cepat.
4. Untuk perkembangan ilmu dan teknologi. Perkembangan di bidang pengangkutan mendorong perkembangan pendidikan di bidang ilmu dan teknologi pengangkutan modern, sarana dan prasarana angkutan modern, dan hukum pengangkutan modern terutama perkereta apian, perkapalan, pesawat udara dan sumber daya manusianya.

Pengangkutan pada dasarnya mempunyai dua nilai kegunaan, yaitu:⁶⁰

1. Kegunaan Tempat (*Place Utility*). Menimbulkan nilai dari suatu barang tertentu karena dapat dipindahkan itu, dari tempat di mana barang yang berlebihan kurang diperlukan di suatu tempat, di mana barang itu sangat dibutuhkan di tempat lain karena langka. Dalam arti perkataan lain, bahwa di daerah mana barang dihasilkan dalam jumlah yang berlebihan nilainya akan turun, dibandingkan jika di suatu tempat barang tersebut sangat sukar didapatnya. Tetapi dengan dipindahkan, dikirimkan barang tersebut atau

⁶⁰Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang* (Jakarta: Rineka Cipta, 1995), hlm 1-2.

diangkut ke daerah lain maka harga kebutuhan dapat disamaratakan.

2. Kegunaan Waktu (*Time Utility*). Menimbulkan sebab karena barang-barang dapat diangkut atau dikirim dari satu tempat ke tempat lain atau dari *part or origin* diangkut ke tempat tertentu dimana benda atau barang sangat dibutuhkan menurut keadaan, waktu, dan kebutuhan. Jika kita tinjau hal tersebut di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pengangkut memegang peranan penting dalam mewujudkan ekonomi dan perdagangan sebagai sarana pokok penunjang yang menimbulkan eksternal ekonomi di sektor-sektor perdagangan industri dan pertanian.

Terdapat tiga jenis pengangkutan yaitu pengangkutan darat, pengangkutan perairan dan pengangkutan udara. Pada penulisan tesis ini hanya memfokuskan pada pengangkutan udara. Pengangkutan udara menurut Konversi Warsawa 1929 adalah meliputi jangka waktu selama bagasi atau kargo tersebut berada di dalam pengawasan pengangkut, baik di pelabuhan udara atau di dalam pesawat udara, atau di tempat lain dalam hal terjadinya pendaratan di luar pelabuhan udara.⁶¹

Angkutan udara menurut Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandara ke bandara yang lain atau beberapa bandara.⁶²

Angkutan Udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan 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.⁶³

Peristiwa pengangkutan pun tidak terlepas dari seperangkat peraturan yang mengaturnya yang dapat dikatakan sebagai hukum pengangkutan. Berbicara mengenai

⁶¹Pasal 18 ayat (3) Konversi Warsawa Tahun 1929.

⁶²Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

⁶³Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, *op. cit.*, pasal 1 ayat (13).

hukum pengangkutan maka tidak terlepas dari pengertian hukum pengangkutan itu sendiri.

Sution Usman Adji mengatakan hukum pengangkutan tidak lain adalah sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁶⁴

Abdulkadir Muhammad memberikan definisi tentang hukum pengangkutan niaga yaitu keseluruhan aturan hukum yang mengatur tentang pengangkutan niaga.⁶⁵ Hasim Purba mendefinisikan hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan baik yang bersifat publik maupun yang bersifat perdata (*private*) yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan.⁶⁶ Dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa hukum pengangkutan udara adalah keseluruhan peraturan yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan udara.

2. Perjanjian Pengangkutan Menurut Hukum Udara

Salah satu pokok dalam bidang Hukum Udara Perdata adalah masalah Perjanjian Angkutan Udara; antara lain karena erat berhubungan dengan suatu masalah lain, yang sejak permulaan pertumbuhan Hukum Udara mendapatkan perhatian yang besar dari para ahli Hukum Udara, yaitu masalah tanggung jawab pengangkut udara.⁶⁷

Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.⁶⁸ Suatu perjanjian pengangkutan pada dasarnya merupakan suatu perjanjian biasa, yang dengan sendirinya tunduk pada ketentuan-ketentuan

⁶⁴Sution Usman Adji, *op. cit.*, hlm 38.

⁶⁵Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 11.

⁶⁶*Ibid.*, hlm 8.

⁶⁷E. Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan* (Bandung: Mandar Maju, 2000), hlm 36.

⁶⁸Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

yang berlaku untuk suatu perjanjian pada umumnya, yaitu tunduk pada ketentuan yang terdapat dalam Buku Ke III KUHPerdara tentang Perikatan, selama tidak ada pengaturan khusus tentang perjanjian pengangkutan dalam peraturan perundang-undangan di bidang angkutan.⁶⁹

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persetujuan kehendak (konsensus). Kenyataannya hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan diantara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan undang-undang.

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu pengirim dan pengangkut sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan dimana para pihak tidak sama tinggi, yakni majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi daripada si buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan ini disebut kedudukan subordinasi (*gesubordineerd*), sedangkan kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau kedudukan koordinasi (*gecoördineerd*).⁷⁰ Mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan terdapat beberapa pendapat, yaitu:

1. Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah pelayanan berkala. Dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan itu, hubungan kerja antara pengirim dengan pengangkut tidak terus menerus, tetapi hanya kadang kala, kalau pengirim membutuhkan pengangkutan

⁶⁹Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat* (Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti, 2009), hlm 13.

⁷⁰HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 7.

untuk mengirim barang. Hubungan semacam ini disebut “pelayanan berkala” sebab pelayanan itu tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja, sebab pengirim membutuhkan pengangkutan. Perjanjian yang bersifat “pelayanan berkala” ini disinggung dalam pasal 1601 KUHPerdara.⁷¹

2. Perjanjian pengangkutan tidak bersifat pemborongan. Sifat hukum perjanjian pengangkutan bukan pelayanan berkala tapi pemborongan sebagaimana dimaksud pasal 1601 B KUH Perdata. Pendapat ini didasarkan atas ketentuan Pasal 1617 KUH Perdata (Pasal penutup dari bab VII A tentang pekerjaan pemborongan). Namun pada waktu pembentuk undang-undang menetapkan pasal-pasal ini tidak memikirkan adanya “perjanjian pengangkutan”. Ketentuan pasal 1608, 1647, dan 1648 tidak bisa diterapkan pada perjanjian pengangkutan. Kecuali sifat “pekerjaan” yang dilakukan oleh pemborong. Pembentuk undang-undang menghendaki pekerjaan yang dilakukan oleh pemborong itu “dapat diraba” (*tastbaar*) yaitu yang tadinya tidak ada menjadi ada. Sedangkan pekerjaan yang dilakukan oleh pengangkut adalah suatu jasa dan tidak menimbulkan barang baru. Dengan penjelasan ini maka dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan tidak bersifat pemborongan.⁷²
3. Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah campuran. Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran karena mempunyai unsur pelayanan berkala (pasal 1601 KUHPerdara), unsur penyimpanan (*bewargeving*), dan unsur pemberian kuasa (*lastgeving*).⁷³

Menurut E. Suherman, dalam arti yang sempit perjanjian angkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dengan pihak penumpang atau pihak pengirim barang untuk mengangkut penumpang atau barang dengan pesawat udara, dengan imbalan

⁷¹*Ibid.*

⁷²*Ibid.*, hlm 8-9.

⁷³*Ibid.*, hlm 9.

bayaran atau prestasi lain. Dalam arti yang lebih luas suatu perjanjian angkutan udara dapat merupakan sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan pesawat udara.⁷⁴

R. Subekti mengatakan yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁷⁵

Menurut Abdulkadir Muhammad, perjanjian pengangkutan udara adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.⁷⁶

Menurut R. Soekardono, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang), berkeharusan untuk menunaikan pembayaran tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁷⁷

Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.⁷⁸

Suatu pembahasan tentang masalah perjanjian angkutan udara kurang bermanfaat jika tidak membahas hal-hal sebagai berikut:⁷⁹

1. Bentuk dan Syarat-syarat Perjanjian Angkutan Udara

a. Pada perjanjian angkutan pada penerbangan teratur tidak dijumpai suatu perjanjian

⁷⁴E. Suherman, *op. cit.*, hlm 48.

⁷⁵R. Subekti, *Aneka Perjanjian* (Bandung: PT Citra Aditya, 1995), hlm 69.

⁷⁶Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 20.

⁷⁷R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Cetakan Kedua (Jakarta: Rajawali, 1986), hlm 8.

⁷⁸Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, *op. cit.*, Pasal 1 angka 29.

⁷⁹E. Suherman, *op. cit.*, hlm 48-56.

tertulis.

Dokumen angkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara bukan merupakan suatu perjanjian angkutan udara, tetapi hanya merupakan suatu bukti adanya perjanjian angkutan udara; karena tanpa diberikannya dokumen angkutan tetap ada suatu perjanjian angkutan.⁸⁰

Bahwa dokumen angkutan hanya merupakan bukti adanya suatu perjanjian angkutan, lebih dipertegas dalam Pasal III Protokol The Hague tahun 1955 yang merubah Pasal 3 ayat 2 Konvensi Warsawa (tentang tiket penumpang) sehingga berbunyi, antara lain “*The passenger ticket shall constitute prima facie evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, none the less, be subject to the rules of this convention*”.

Ketentuan serupa kita jumpai pula dalam Pasal IV dan VI Protokol Hague tentang tiket bagasi dan surat muatan udara.

b. Syarat-syarat Perjanjian

Pada dokumen angkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara tercantum apa yang disebut “syarat-syarat perjanjian” (*conditions of contract*). Yang sebenarnya dimaksud adalah syarat-syarat pokok dari perjanjian atau persetujuan angkutan, misalnya bahwa perjanjian angkutan tunduk pada ketentuan-ketentuan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara atau Konvensi Warsawa, dan juga pada ketentuan- ketentuan yang tercantum dalam dokumen angkutan, tarif-tarif yang berlaku, syarat-syarat umum pengangkutan dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut. Dengan demikian, maka tidak semua ketentuan-ketentuan perjanjian angkutan tercantum dalam dokumen angkutan,

⁸⁰Ordonansi Pengangkutan Udara Pasal 5 ayat (2), pasal 6 ayat (5) dan pasal 7 ayat (2). Cf. Konvensi Warsawa Pasal 3 ayat (2), Pasal 4 ayat (4) dan Pasal 5 ayat (2).

sehingga kalau misalnya seorang penumpang ingin mengetahui semua ketentuan-ketentuan dalam persetujuan angkutan, ia harus pertama-tama membaca apa yang dinamakan “*General Conditions of Carriage*” (yang menurut dokumen angkutan, bisa minta dilihat di tiap kantor dari suatu perusahaan penerbangan, tapi umumnya tidak ada), dan selanjutnya jadwal-jadwal penerbangan, tarif-tarif, dan ketentuan-ketentuan lain yang tidak tercantum dalam dokumen angkutan, tapi ada pada perusahaan-perusahaan penerbangan, misalnya ketentuan-ketentuan untuk *refund*.

Untuk melindungi para pemakai jasa angkutan udara, sebaiknya ketentuan-ketentuan dari persetujuan angkutan udara didaftar pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara oleh tiap-tiap perusahaan penerbangan. Selain dari pada itu patut pula dikemukakan bahwa teks dokumen angkutan dari sebagian perusahaan penerbangan dibuat dalam bahasa Inggris, sehingga patut dipertanyakan apakah dalam hal ini berlaku prinsip bahwa “setiap penumpang dianggap mengetahui bahasa Inggris”.

3. Dokumen Angkutan.

Ketentuan-ketentuan mengenai dokumen angkutan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dan Konvensi Warsawa adalah ketat, karena langsung dihubungkan dengan masalah tanggung jawab pengangkut.

Pada pengangkutan penumpang, misalnya antara lain ditetapkan bahwa kalau seorang pengangkut menerima seorang penumpang untuk diangkut tanpa memberikan tiket kepadanya, pengangkut tidak berhak mempergunakan ketentuan-ketentuan dalam Ordonansi (atau Konvensi Warsawa) yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya.

a. Tiket penumpang

Menurut Ordonansi suatu tiket penumpang harus berisi keterangan sebagai berikut, tempat dan tanggal pemberian; tempat pemberangkatan dan tempat tujuan; pendaratan di tempat-tempat di antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan; nama dan alamat dari

pengangkut atau pengangkut-pengangkut; dan pemberitahuan bahwa pengangkut itu tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur oleh Ordonansi atau Konvensi (Warsawa).⁸¹

Ketentuan-ketentuan serupa kita jumpai sampai dalam Konvensi Warsawa. Meskipun tidak ditetapkan dalam Ordonansi atau Konvensi Warsawa, dalam praktek semua tiket penumpang mencantumkan nama penumpang yang bersangkutan dan tidak dapat dialihkan pada orang lain (*“not transferable”*).

Persoalan yang timbul adalah apakah seseorang yang mempergunakan tiket dengan nama orang lain telah mengadakan perjanjian angkutan dengan pengangkut, demikian pula seseorang yang sama sekali tidak mempunyai tiket, mungkin karena ia “penumpang gelap” atau karena ia diizinkan naik pesawat oleh pegawai pengangkut udara, meskipun tanpa hak dan wewenang.

Ada pula kemungkinan bahwa seorang agen penjualan untuk mendapatkan tempat-tempat dalam pesawat pada rute-rute penerbangan yang laku, membukukan penumpang yang fiktif, dan kemudian menjual tiket dengan nama fiktif ini kepada penumpang sebenarnya.

b. Tiket Bagasi

Dalam praktek tiket penumpang dan tiket bagasi disebut dalam satu dokumen angkutan. Tidak ada ketentuan yang melarang hal ini, asal saja semua syarat, baik untuk tiket penumpang, maupun tiket bagasi dipenuhi.

Pasal 6 Ordonansi Pengangkutan Udara menetapkan bahwa tiket bagasi harus dibuat dalam rangkap dua dan harus memuat, tempat dan tanggal pemberian; tempat pemberangkatan dan tempat tujuan; nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut-pengangkut; nomor dari tiket penumpang; pemberitahuan bahwa bagasi akan diserahkan

⁸¹HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 95.

kepada pemegang tiket bagasi; jumlah dan beratnya barang-barang, harga yang diberitahukan oleh penumpang; pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam Ordonansi atau Konvensi Warsawa.

Dari ketentuan-ketentuan tersebut diatas, yang harus dicantumkan adalah nomor dari tiket penumpang, jumlah dan beratnya barang-barang dan pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam Ordonansi atau Konvensi Warsawa, dengan sanksi yang sama seperti kalau tidak memberikan tiket bagasi, yaitu bahwa pengangkut tidak berhak mempergunakan ketentuan-ketentuan yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya.

Untuk apa yang disebut “bagasi tangan” (“*unchekeed baggage*”, “*unregistered luggage*” atau “*cabin baggage*”), yang oleh Ordonansi Pengangkutan Udara dikecualikan dari pengertian bagasi, tidak perlu diberikan tiket bagasi, meskipun biasanya diberi suatu label (yang nyaris tidak punya arti apa-apa). Lain halnya dengan suatu “*claimtag*” yaitu potongan dari label yang diikatkan pada bagasi tercatat, dan mempunyai nomor urut dan dipakai sebagai tanda identifikasi bagasi.

c. Surat Muatan Udara

Berbeda dengan ketentuan-ketentuan untuk tiket penumpang dan tiket bagasi, pasal 7 Ordonansi menimbulkan kesan seolah-olah pengangkut tidak diharuskan untuk memberikan suatu surat muatan udara, karena mengatakan bahwa “setiap pengangkut berhak untuk meminta pada pengirim barang untuk membuat dan/atau memberikan suatu surat yang dinamakan surat muatan udara”.

Sebaliknya pengirim barang berhak untuk meminta pada pengangkut untuk menerima surat tersebut. Suatu perbedaan lain ialah bahwa surat muatan udara harus ditandatangani.

Ada perbedaan pula pada tiket penumpang, bahwa ditetapkan dalam rangka beberapa surat muatan udara harus dibuat, yaitu dalam rangkap tiga, semuanya asli, yang pertama

untuk pengangkut, yang kedua untuk penerima dan yang ketiga untuk pengirim.

d. Beberapa bentuk Dokumen Angkutan Lain

Pada suatu perusahaan penerbangan yang digolongkan dalam “*general aviation*”. Misalnya “Izin menumpang pesawat” dan “Izin mengangkut barang”, yang fungsinya sama dengan tiket penumpang dan surat muatan udara. Teksnya hampir sama dengan dokumen angkutan biasa dan dipergunakan pada penerbangan-penerbangan charter dalam bidang usaha perminyakan.

3. Pihak-Pihak dalam Pengangkutan Udara

Subjek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan.⁸²

Pihak-pihak dalam pengangkutan adalah para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka itu terdiri atas:⁸³

- a. Pihak pengangkut;
- b. Pihak penumpang;
- c. Pihak pengirim dan;
- d. Pihak penerima.

Mengenai siapa saja yang menjadi pihak-pihak dalam pengangkutan ada beberapa pendapat yang dikemukakan para ahli antara lain; Wiwoho Soedjono menjelaskan bahwa di dalam pengangkutan terutama mengenai pengangkutan barang, maka perlu diperhatikan tiga

⁸²Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Pengangkutan* (Bandung: Penerbit ITB, 1990), hlm 4.

⁸³Abdul Kadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 59.

unsur yaitu: pihak pengirim barang; pihak penerima barang dan barangnya itu sendiri.⁸⁴

Menurut HMN Purwosutjipto, pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim. Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Lawan dari pihak pengangkut adalah pengirim yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan, dimaksudkan juga ia memberikan muatan.⁸⁵

Sementara itu Abdulkadir Muhammad menjelaskan, pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan niaga adalah mereka yang langsung terkait memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan niaga. Mereka adalah pertama pengangkut berkewajiban pokok menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas biaya angkutan. Kedua pengirim yang berkewajiban pokok membayar biaya angkutan dan berhak atas penyelenggaraan pengangkutan.⁸⁶

Kemudian untuk melihat yang menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan harus dilihat antara perjanjian pengangkutan barang dan perjanjian pengangkutan penumpang. Dalam perjanjian pengangkutan barang para pihak terkait terdiri dari:⁸⁷

- a. Pihak pengangkut (penyedia jasa angkutan), yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan;
- b. Pihak pengirim barang (pengguna jasa angkutan), yakni pihak yang berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah disepakati dan berhak untuk memperoleh pelayanan jasa angkutan atas barang-barang yang dikirimnya.

⁸⁴Wiwoho Soedjiono, *Hukum Dagang Suatu Tinjauan Tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang dalam Hukum Pengangkutan di Laut bagi Indonesia* (Jakarta: Bina Aksara, 1982) hlm 34.

⁸⁵HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 4.

⁸⁶Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 45.

⁸⁷Hasim Purba, *op. cit.*, hlm 12-13.

- c. Pihak penerima (pengguna jasa angkutan), yakni sama dengan pihak pengirim dalam hal pihak pengirim dan penerima adalah merupakan subjek yang berbeda. Namun adakalanya pihak pengirim barang juga adalah sebagai pihak yang menerima barang yang diangkut ditempat tujuan.

Sedangkan dalam hal perjanjian pengangkutan penumpang, maka pihak yang terkait adalah:⁸⁸

- a. Pihak pengangkut (penyedia jasa angkutan) yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan.
- b. Pihak penumpang (pengguna jasa angkutan), yakni pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, atau perseorangan. Pihak penumpang selalu berstatus perseorangan, sedangkan pihak penerima kiriman dapat berstatus persorangan atau perusahaan. Pihak-pihak lainnya yang berkepentingan dengan pengangkutan selalu berstatus perusahaan badan hukum atau persekutuan bukan badan hukum.

Pihak-pihak yang telah diuraikan diatas merupakan pihak-pihak yang secara langsung terkait pada perjanjian pengangkutan. Di samping pihak yang terkait langsung, ada juga mereka yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan niaga karena bukan pihak, melainkan bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain, seperti ekspediter, agen perjalanan, pengusaha bongkar muat, pengusaha perdagangan, atau karena dia memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan niaga, seperti penerima.⁸⁹

⁸⁸*Ibid.*, hlm 13.

⁸⁹Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 46.

4. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Pengangkutan

Menurut H.M.N Purwosutjipto, kewajiban-kewajiban dari pihak pengangkut adalah sebagai berikut:⁹⁰

1. Menyediakan alat pengangkut yang akan digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan.
2. Menjaga keselamatan orang (penumpang) dan/ atau barang yang diangkutnya. Dengan demikian maka sejak pengangkut menguasai orang (penumpang) dan/ atau barang yang akan diangkut, maka sejak saat itulah pihak pengangkut mulai bertanggung jawab (Pasal 1235 KUHPerdara).
3. Kewajiban yang disebutkan dalam Pasal 470 KUHD yang meliputi:
 - a. Mengusahakan pemeliharaan, perlengkapan atau pernak buahan alat pengangkutnya;
 - b. Mengusahakan kesanggupan alat pengangkut itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan;
 - c. Memperlakukan dengan baik dan melakukan penjagaan atas muatan yang diangkut.
4. Menyerahkan muatan ditempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan dalam perjanjian.

Pasal 140 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur tentang kewajiban pengangkut yaitu mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati, dimana perjanjian ini dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.

⁹⁰HMN. Purwosutjipto, *op. cit.*, hlm 33-34.

Namun pengangkut dapat membebaskan dirinya dari kewajiban tersebut asal ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang atau adanya kerusakan itu karena terjadinya suatu peristiwa yang sepatutnya tidak dapat dicegahnya atau dihindarinya atau adanya keadaan memaksa (*overmacht*) atau kerusakan tersebut disebabkan karena sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri atau juga karena kesalahan pengirim.⁹¹

Di samping kewajiban yang dibebankan kepada pengangkut oleh undang-undang, terdapat juga hak-hak yang diberikan kepada pengangkut. Hak-hak yang dimiliki oleh pihak pengangkut, antara lain:⁹²

1. Pihak pengangkut berhak menerima biaya pengangkutan.
2. Pemberitahuan dari pengirim mengenai sifat, macam dan harga barang yang akan diangkut, yang disebutkan dalam Pasal 469, 470 ayat (2), 479 ayat (1) KUHD.
3. Penyerahan surat-surat yang diperlukan dalam rangka mengangkut barang yang diserahkan oleh pengirim kepada pengangkut berdasarkan Pasal 478 ayat (1) KUHD. Adapun yang menjadi kewajiban utama pihak penumpang dalam perjanjian pengangkutan adalah membayar biaya pengangkutan. Setelah membayar biaya pengangkutan kepada pihak pengangkut maka secara otomatis pihak penumpang berhak atas pelayanan pengangkutan dari pihak pengangkut.⁹³

Adapun yang menjadi kewajiban utama pihak pengirim dalam perjanjian pengangkutan adalah membayar biaya pengangkutan (Pasal 491 KUHD), selain itu pihak pengirim berkewajiban untuk memberitahukan tentang sifat, macam, dan harga barang yang akan diangkut (Pasal 469, 470 ayat (2), 479 ayat (1) KUHD), menyerahkan surat-surat yang diperlukan untuk pengangkutan barang tersebut (Pasal 478 ayat (1) KUHD).⁹⁴

⁹¹<http://anakpermahimakassar.blogspot.com/2012/08/akibat-akibat-yang-timbul-dari.html> Akses 19 Agustus 2015

⁹²HMN. Purwosutjipto, *op. cit*, hlm 34.

⁹³*Ibid.*, hlm 60.

⁹⁴*Ibid.*, hlm 34.

Sedangkan hak-hak yang dimiliki oleh pihak pengirim barang antara lain menerima barang dengan selamat di tempat yang dituju, menerima barang pada saat yang sesuai dengan yang ditunjuk oleh perjanjian pengangkutan, dan berhak atas pelayanan pengangkutan barangnya.⁹⁵

B. Asas-asas Hukum Pengangkutan

Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip⁹⁶ yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas dikesampingkan, maka runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya.⁹⁷ Mertokusumo memberikan ulasan asas hukum sebagai berikut:

“...bahwa asas hukum bukan merupakan hukum kongkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang kongkrit yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan kongkrit tersebut.”⁹⁸

Sejalan dengan pendapat Mertokusumo tersebut, Rahardjo berpendapat bahwa asas hukum bukan merupakan peraturan hukum, namun tidak ada hukum yang bisa dipahami tanpa mengetahui asas-asas hukum yang ada di dalamnya, asas-asas hukum memberi makna etis kepada setiap peraturan-peraturan hukum serta tata hukum.⁹⁹ Selanjutnya dipaparkan bahwa asas hukum ia ibarat jantung peraturan hukum atas dasar dua alasan yaitu, pertama, asas hukum merupakan landasan yang paling luas bagi lahirnya suatu peraturan hukum. Ini berarti bahwa penerapan peraturan-peraturan hukum itu dapat dikembalikan kepada asas-asas

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ Menurut Wojowasito, kata “asas” ialah dasar atau alasan; sedangkan kata “prinsip” merupakan sinonimnya. Lihat S Wojowasito, *Kamus Bahasa Indonesia* (Bandung: Shinta Dharma, 1972), hlm 17 dan 227.

⁹⁷ Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002), hlm 25.

⁹⁸ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Suatu Pengantar*, (Jakarta: Liberty, 1996), hlm 5-6.

⁹⁹ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: Alumni, 1986), hlm. 87.

hukum. Kedua, karena asas hukum mengandung tuntunan etis, maka asas hukum diibaratkan sebagai jembatan antara peraturan-peraturan hukum dengan cita-cita sosial dan pandangan etis masyarakatnya.¹⁰⁰

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum, yang terbagi ke dalam dua jenis, yaitu bersifat publik dan bersifat perdata,¹⁰¹ asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah. Asas-asas yang bersifat publik biasanya terdapat di dalam penjelasan undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan, sedangkan asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.¹⁰²

1. Asas-asas Hukum Pengangkutan Bersifat Publik

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat publik, yaitu sebagai berikut:

- a. Asas manfaat yaitu, bahwa penerbangan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha dibidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dijiwai dan dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dengan semangat kekeluargaan;

¹⁰⁰ *Ibid.*, hlm 85.

¹⁰¹ Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 17.

¹⁰² *Ibid.*

- c. Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat; Asas keseimbangan yaitu, bahwa penerbangan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- d. Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas; Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi;
- e. Asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan; Asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa penerbangan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersandikan kepada kepribadian bangsa.

Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

2. Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Perdata

Dalam kegiatan pengangkutan terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang, hubungan hukum tersebut harus didasarkan pada asas-asas hukum. Asas-asas hukum pengangkutan bersifat perdata terdiri dari; sebagai berikut:

- 1) Asas konsensual yaitu, perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis,

sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung dengan dokumen pengangkutan;

- 2) Asas koordinatif yaitu, pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang. Pengangkut merupakan salah satu bentuk pemberian kuasa.
- 3) Asas campuran yaitu, pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni, pemberian kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
- 4) Asas pembuktian dengan dokumen yaitu, setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang, contohnya angkutan dalam kota.

C. Tinjauan Umum Perlindungan Konsumen

Hukum perlindungan konsumen memberikan penjelasan yang lebih terhadap konsumen mengenai hal-hal yang harus diperhatikan oleh konsumen dalam melakukan hubungan hukum dengan pelaku usaha. Hubungan hukum yang tercipta antara konsumen dan pelaku usaha merupakan hubungan hukum yang memberikan keuntungan bagi kedua belah pihak.

Secara umum konsumen haruslah dapat mengetahui tentang definisi seorang konsumen, pelaku usaha, dan hak-hak yang dimiliki oleh konsumen dan pelaku usaha tersebut.

1. Definisi Hukum Perlindungan Konsumen

Kedudukan seorang konsumen tidak seimbang dengan pelaku usaha, hal ini dapat dilihat dari faktor ekonomi pelaku usaha yang lebih tinggi dibandingkan konsumen. Keadaan seperti ini tidak hanya terjadi di Indonesia melainkan di negara-negara maju dan berkembang lainnya. Hal ini telah menjadi permasalahan yang terus dipelajari agar ditemukan jalan yang terbaik dalam menyelesaikannya.

Hukum perlindungan konsumen inilah yang menjembatani permasalahan yang timbul tersebut.¹⁰³ Hukum perlindungan konsumen merupakan bagian dari hukum konsumen yang memuat asas-asas atau kaidah-kaidah yang bersifat mengatur dan juga mengandung sifat yang melindungi konsumen.¹⁰⁴

Hukum konsumen dapat diartikan sebagai keseluruhan asas-asas dan kaidah-kaidah yang mengatur hubungan dan masalah penyediaan dan penggunaan produk (barang dan/atau jasa) antara penyedia dan penggunaannya dalam kehidupan bermasyarakat.¹⁰⁵ Sedangkan dalam hukum perlindungan konsumen sendiri adalah keseluruhan asas-asas dan kaidah-kaidah yang mengatur hubungan dan masalah penyediaan dan penggunaan produk (barang dan/atau jasa) konsumen antara penyedia dan penggunaannya dalam kehidupan bermasyarakat.¹⁰⁶

Setelah mengetahui definisi hukum konsumen dan hukum perlindungan konsumen, maka dapat diketahui definisi hukum konsumen lebih luas bila dibandingkan dengan hukum

¹⁰³Tim Penelitian di bawah Pimpinan Ibrahim Idham, *Laporan Akhir Penelitian Perlindungan Terhadap Konsumen Atas Kelalaian Produsen* (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, 1992), hlm 76.

¹⁰⁴Az. Nasution (a), *Konsumen dan Konsumen; Tinjauan Sosial, Ekonomi dan Hukum Pada Perlindungan Konsumen Indonesia*, Cetakan Pertama (Jakarta: Pustaka Sinar, 1995), hlm 65.

¹⁰⁵Az. Nasution (b), *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Cetakan Kedua (Jakarta: Diadit Media, 2002), hlm 22.

¹⁰⁶*Ibid.*

perlindungan konsumen. Hukum perlindungan konsumen merupakan salah satu bagian dari hukum konsumen yang melindungi hak-hak konsumen.¹⁰⁷

Dengan banyaknya peraturan perundang-undangan yang mengatur hukum konsumen maka dalam menerapkannya dalam kehidupan sehari-hari harus sejalan dengan hukum perlindungan konsumen yang telah ada. Oleh karena itu di dalam Pasal 64 UUPK disebutkan bahwa: "Segala ketentuan peraturan perundang-undangan yang bertujuan melindungi konsumen yang telah ada pada saat undang-undang ini diundangkan, dinyatakan tetap berlaku."

Pasal ini menjelaskan hubungan hukum yang harmonis antara hukum konsumen dengan hukum perlindungan konsumen. Peraturan perundang-undangan yang mengatur perlindungan konsumen tetap berlaku selama tidak bertentangan dan belum diatur dalam UUPK.

2. Asas dan Tujuan Hukum Perlindungan Konsumen

UUPK memberikan perlindungan kepada konsumen bersama-sama dengan pelaku usaha berdasarkan atas asas-asas yang relevan dengan pembangunan nasional. Asas-asas ini telah diatur di dalam Pasal 2 UUPK. Adapun asas-asas tersebut dapat disebutkan sebagai berikut:¹⁰⁸

1) Asas Manfaat

Asas ini mengamanatkan penyelenggaraan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan.

2) Asas Keadilan

Asas ini dimaksudkan untuk mewujudkan partisipasi masyarakat secara maksimal dan

¹⁰⁷Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia* (Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana Indonesia/Grasindo, 2000), hlm 11.

¹⁰⁸Badan Perlindungan Konsumen Nasional, *Perlindungan Konsumen Indonesia*, Cetakan Kedua, (Jakarta, 2005), hlm 5.

memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil

3) Asas Keseimbangan

Asas ini memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materil maupun spiritual.

4) Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen

Asas ini ditujukan agar konsumen terjamin dalam hal keamanan, keselamatan dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi.

5) Asas Kepastian Hukum

Asas ini dimaksudkan agar konsumen dan pelaku usaha mematuhi hukum yang ada, dapat memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen dan negara menjamin kepastian hukum atas hal tersebut.

UUPK telah menjamin hak-hak yang dimiliki oleh setiap konsumen maupun pelaku usaha, dan UUPK juga telah mengatur kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan oleh setiap konsumen maupun pelaku usaha. Dari hak-hak dan kewajiban tersebutlah terlihat pembentukan UUPK memiliki tujuan sebagai berikut:

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

5. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggungjawab dalam berusaha;
6. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

3. Pihak-Pihak Yang Terkait Dalam Hukum Perlindungan Konsumen

Hukum konsumen menurut hukum positif di Indonesia, yaitu rangkaian peraturan perundang-undangan yang memuat asas dan kaidah yang berkaitan dengan hubungan dan masalah konsumen, yang berada di lingkungan hukum antara lain lingkungan hukum perdata, hukum pidana, hukum acara, hukum administrasi, dalam berbagai konvensi internasional dan lain-lain.¹⁰⁹

a. Konsumen

UUPK di dalam Pasal 1 butir ke-2 memberikan definisi konsumen sebagai 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.

Berdasarkan definisi tersebut terdapat suatu pemahaman yang pada umumnya dianut dalam UUPK diseluruh dunia, bahwa konsumen haruslah seorang pemakai akhir dari suatu barang maupun jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik untuk kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Tetapi bila dilihat dari sisi yang lain dari UUPK tersebut, tidak diberikan suatu ketegasan mengenai suatu badan hukum atau suatu perusahaan yang menjadi pembeli atau pemakai akhir dapat dikategorikan sebagai konsumen.

¹⁰⁹ Az. Nasution (a), *op. cit.*, hlm 21.

Batasan-batasan mengenai definisi konsumen dapat digolongkan menjadi:

1. Konsumen dalam arti umum, adalah pemakai, pengguna, pemanfaat barang dan/atau jasa untuk tujuan tertentu;
2. Konsumen antara, pemakai, pengguna, pemanfaat barang dan/atau jasa utk membuat barang dan/atau jasa lain, atau untuk diperdagangkan;
3. Konsumen akhir, pemakai, pengguna, pemanfaat barang dan/atau jasa untuk diri sendiri, keluarga, rumah tangga dan tidak untuk diperdagangkan kembali.

Di Australia, definisi konsumen dibatasi hanya dalam batas nominal tertentu, yang diatur dalam *Consumer Welfare of Australia Trade Practice Act 1974/1977* article 4B ayat (1) a. Dalam peraturan tersebut konsumen didefinisikan sebagai setiap orang yang mendapatkan barang tertentu dengan harga yang ditetapkan (setinggi-tingginya A\$15.000) atau, jika harganya melebihi maka barang dan/atau jasa tersebut hanya dipergunakan untuk keperluan pribadi, keluarga atau rumah tangga.

b. Pelaku Usaha

Pasal 1 butir (3) UUPK memberikan penjelasan mengenai definisi pelaku usaha, yaitu “setiap orang atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah Republik Indonesia, baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”. Menurut penjelasan UUPK, pelaku usaha meliputi perusahaan, korporasi, badan usaha milik negara, koperasi, importir, pedagang distributor, dan sebagainya.

Definisi pelaku usaha menurut Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia dibagi menjadi:

1. Investor adalah penyedia dana untuk digunakan oleh pelaku usaha atau konsumen;
2. Produsen adalah pembuat barang dan/atau jasa;

3. Distributor adalah pelaku usaha pengedar dan/atau penjual barang dan/atau jasa.

c. Pemerintah

Pemerintah merupakan pihak yang terkait dan memiliki peranan yang penting dalam upaya penegakan perlindungan konsumen. Dalam rangka hal tersebut, pemerintah bertugas menyelenggarakan perlindungan konsumen dan melaksanakan pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan perlindungan konsumen guna menjamin diperolehnya hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha serta dapat membentuk peraturan perundang-undangan yang terkait dalam usahanya untuk melindungi kepentingan konsumen.

Adanya keterlibatan pemerintah dalam pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen berdasarkan ketentuan Pasal 29 UUPK, didasarkan pada kepentingan yang diamanatkan oleh pembukaan UUD 1945 bahwa kehadiran negara antara lain untuk mensejahterakan rakyat.¹¹⁰ Adanya tanggung jawab pemerintah dalam hal pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen tidak lain dimaksudkan untuk memberdayakan konsumen memperoleh haknya.¹¹¹

Berkenaan dengan hal pengawasan, dalam Pasal 30 UUPK pemerintah diserahkan tugas melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan perundang-undangannya. Dihubungkan dengan penjelasan Pasal 30 ayat (3) UUPK yang menentukan bahwa pengawasan dilakukan dengan cara penelitian, pengujian, dan/atau survey, terhadap aspek yang meliputi pemuatan informasi tentang risiko penggunaan barang, pemasangan label, pengiklanan dan lain-lain.¹¹²

Wewenang pemerintah dalam hal pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen adalah bentuk upaya untuk terciptanya iklim usaha dan hubungan yang sehat antara

¹¹⁰Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Edisi Pertama (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007), hlm 180.

¹¹¹*Ibid.*, hlm 181.

¹¹²*Ibid.*, hlm 187.

konsumen dan pelaku usaha, berkembangnya lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat dan meningkatnya kualitas sumber daya manusia dan penelitian serta pengembangan perlindungan konsumen. Dalam berbagai hubungan hukum yang terjadi, pemerintah memiliki peran sebagai pemegang kekuasaan publik yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kekuasaan publik yang dijalankan oleh alat-alat negara berdasarkan hukum yang berlaku tidak lain dimaksudkan untuk menyerasikan hubungan-hubungan hukum dan/atau masalah di antara pengusaha atau pelaku dan konsumen.

d. Penyelesaian Sengketa Konsumen

Selain hak-hak yang telah disebutkan sebelumnya yang dimiliki konsumen masih terdapat hak lain yang diberikan secara khusus. Hak khusus tersebut adalah hak untuk melakukan gugatan kepada pelaku usaha yang telah merugikan konsumen. Di dalam Pasal 23 UUPK telah diatur hak konsumen untuk mengajukan gugatan melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) atau badan peradilan di tempat kedudukan konsumen dalam hal pelaku usaha tidak memberikan tanggapan dan/atau tidak memenuhi ganti rugi atas tuntutan konsumen.¹¹³

Konsumen dalam melakukan gugatan diberikan pilihan penyelesaian sengketa, antara lain melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen dan melalui Pengadilan Negeri tempat kedudukan konsumen. Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen adalah badan yang bertugas menangani dan menyelesaikan sengketa antara pelaku usaha dan konsumen.¹¹⁴ Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen berada pada daerah tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan.¹¹⁵ Putusan BPSK paling lambat dikeluarkan selama 21 hari setelah gugatan diterima BPSK.¹¹⁶ Putusan BPSK bersifat final dan mengikat, tetapi terdapat

¹¹³UUPK, Pasal 17.

¹¹⁴*Ibid.*, Pasal 1 angka 11.

¹¹⁵*Ibid.*, Pasal 49 ayat 1.

¹¹⁶*Ibid.*, Pasal 55.

pengecualian atas hal tersebut dalam Pasal 56 ayat 2 UUPK yang menyatakan bahwa:¹¹⁷
”para pihak dapat mengajukan keberatan kepada Pengadilan Negeri paling lambat 14 hari kerja setelah pemberitahuan putusan tersebut.” Apabila para pihak masih belum dapat menerima putusan Pengadilan Negeri, para pihak dapat mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung paling lambat 14 hari sejak putusan Pengadilan Negeri dibacakan.¹¹⁸

Dari penjelasan diatas maka dapat dilihat bahwa Penyelesaian Sengketa Konsumen melalui peradilan umum merupakan proses yang tidak lebih mudah dan lebih cepat bila dibandingkan melalui BPSK. Melalui peradilan umum tidak terdapat ketentuan yang mengatur batas waktu yang harus ditempuh untuk peradilan umum memutus perkara penyelesaian sengketa konsumen. Proses yang ditempuh dalam peradilan umum dalam menyelesaikan perkara sengketa konsumen yang merupakan perkara khusus disamakan dengan perkara perdata atau pidana umum lainnya sehingga proses penyelesaian sengketa konsumen menjadi lebih lama dibandingkan melalui BPSK karena melalui BPSK ada ketentuan waktu yang membatasi majelis hakim dalam memutus perkara.¹¹⁹

Dalam hal putusan penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan negeri tidak dikehendaki oleh para pihak maka dapatlah para pihak mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi daerah tersebut. Selanjutnya apabila para pihak masih belum menerima maka dapatlah putusan pengadilan tinggi tersebut dimintakan pertimbangan melalui kasasi di Mahkamah Agung. Proses penyelesaian sengketa konsumen melalui peradilan umum tidak ada perbedaan dengan perkara perdata ataupun pidana yang diselesaikan melalui peradilan umum ini.¹²⁰

¹¹⁷*Ibid.*, Pasal 56.

¹¹⁸*Ibid.*, Pasal 58 ayat 2.

¹¹⁹*Ibid.*, Pasal 55.

¹²⁰*Ibid.*, Pasal 48.