

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Republik Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri atas ribuan pulau yang membentang dari Sabang hingga Merauke. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memerlukan berbagai sarana yang mampu mendukung kondisi geografis tersebut. Di Indonesia, istilah moda transportasi merujuk pada alat atau kendaraan yang digunakan untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Salah satu moda transportasi yang digunakan di Indonesia adalah transportasi udara.¹ Sejarah penerbangan komersial di Indonesia telah dimulai sejak masa perjuangan mempertahankan kemerdekaan, tepatnya pada tahun 1949. Awalnya, Presiden pertama Indonesia, Ir. Soekarno, menggagas pembelian pesawat Dakota (DC-3) pada tanggal 16 Juni 1948 sebagai upaya menghadapi Belanda. Gagasan ini disampaikan kepada para saudagar besar di Aceh sebagai bagian dari dukungan terhadap kelanjutan revolusi kemerdekaan Indonesia.

Saat ini, Daftar Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal pada Periode September 2024 terdapat 15 BUAU yang terdiri dari 13 Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal (Penumpang dan Kargo) serta 2 Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Khusus Kargo. Yang terdiri dari; PT. Asi Pudjiastuti Aviation, PT. Batik Air Indonesia,

¹Ernawati, E. 2015. Implementasi Deklarasi Djuanda dalam Perbatasan Perairan Lautan Indonesia. In *Seminar Nasional Multi Disiplin Ilmu Unisbank 2015*. Stikubank University.

PT. Indonesia Airasia , PT. Lion Mentari Airline, PT. Nam Air, PT. Sriwijaya Air, PT. Wings Abadi, PT. Super Air Jet, PT. Pelita Air Service, PT. Citilink Indonesia, PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT. Transnusa Aviation Mandiri, PT. Trigana Air Service, PT. Tri MG intra Asia Airlines, PT. My Indo Airlines, PT. BBN Airlines Indonesia.²

Bandar Udara merupakan suatu prasarana transportasi untuk mendukung roda transportasi di bidang penerbangan, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Perkembangan penerbangan di dunia juga menuntut sebuah Negara untuk lebih bersaing dalam mewujudkan pelayanan dan fasilitas yang baik, karena semakin tinggi pengguna Moda Transportasi baik dalam Negeri maupun luar Negeri.³ Menurut UU No 1 Tahun 2009, Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.⁴

Berkembangnya industri di bidang angkutan udara dewasa ini berdampak pada semakin banyaknya maskapai penerbangan komersil (*airlines*) di Indonesia. Peningkatan maskapai penerbangan yang pesat ini

² <https://hubud.kemenuhub.go.id> diakses pada 20 Februari 2025, pukul 16.07 WIB

³ Mahyuddin, M., Rangan, P. R., Nur, K. N., & Halim, H, 2021, Perancangan bandar udara, Yayasan Kita Menulis, hal. 27.

⁴ Nada Akram Zaiyan Subroto dan Kartika Fajar Nieamah, 2023, “Analisis Penanganan Bagasi Hilang Oleh Petugas Lost And Found PT Kokapura Avia Pada Maskapai Lion Air Di Bandar Udara Internasional Yogyakarta”, Student Research Journal Vol.1, 2023, hal. 17.

berawal dari diratifikasinya *World Trade Organization/General Agreement on Tariffs and Trade Service (WTO/GATS)* seperti yang disebutkan pada Pasal 8.1 mengenai *Monopolies and exclusive Services suppliers* yang berbunyi:

“1. Each Member shall ensure that any monopoly supplier of a service in its territory does not, in the supply of the monopoly service in the relevant market, act in a manner inconsistent with that Member's obligations under Article II and specific commitments.”

Hal ini menyebabkan pemerintah Indonesia dilarang melakukan monopoli di bidang perusahaan jasa penerbangan. Hal tersebut berdampak kepada para pelaku usaha yang berlomba-lomba untuk mendirikan perusahaan angkutan udara hingga sekarang pada tahun 2024 terdapat sekitar empat belas maskapai domestik baik berjadwal maupun tidak berjadwal yang telah berdiri.⁵

Konvensi yang mengatur mengenai keselamatan dan keamanan yaitu *Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the 7th Day of December 1944* atau Konvensi Chicago, “Merupakan konvensi yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional. Konvensi ini merupakan revisi dari Konvensi Paris 1919 yang diadakan di Chicago atas undangan dari Amerika Serikat dan dihadiri oleh 53 Negara pada tanggal 1 November-7 Desember 1944”⁶. Pada pasal 37 konvensi ini mengatur mengenai standar internasional yang berisi:

⁵ Daftar Maskapai Penerbangan Indonesia dan Penjelasannya, <https://kumparan.com>, diakses pada 12 Agustus 2024, Pukul 22.01 WIB.

⁶ HANKAM, 2013, “Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia Guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI”, *Jurnal Kajian LEMHANNAS RI*, November, 2013, Edisi 16, Hal. 70.

“Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulation, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, air- ways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.”

Artikel tersebut menjelaskan mengenai keselamatan dan keamanan yang harus dijalankan sesuai standar internasional yang berlaku kepada seluruh pengguna dan penanggung jawab bandar udara dan maskapai.⁷

International Civil Aviation Organization (ICAO) adalah salah satu badan PBB yang diprakarsai oleh Chicago Convention pada tahun 1944 dan mengkhususkan kegiatannya dibidang penerbangan. ICAO bekerjasama dengan industri penerbangan global dan organisasi-organisasi penerbangan mengembangkan *Standards and Recommended Practices (SARPs)* yang merupakan standar dan rekomendasi untuk pelaksanaan yang diterapkan dalam dunia penerbangan. Di Indonesia standar dan rekomendasi ICAO dituliskan dibawah Peraturan Keselamatan Penerbangan (PKPS) atau dalam bahasa inggrisnya disebut *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)* yang berlaku secara internasional.⁸

ICAO juga menerbitkan dokumen yang berisi standar dan rekomendasi mengenai berbagai aspek penerbangan sipil, yang disebut dengan ANNEX ICAO. Terdapat 19 Annex dalam dokumen tersebut. Salah satu Annex yang menyangkut dengan fasilitas dalam penanganan

⁷ *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*

⁸ Peraturan-penerbangan-umum/754-apaartinya-icao <http://www.ilmuterbang.com>. diakses tanggal 14 oktober 2024 pukul 12:59 WIB

bagasi terdapat pada Annex 19 yang menyinggung mengenai *Safety Management System* (SMS) yang berisi tentang:

“Outlines the safety management responsibilities of service providers, described in Appendix 2 (SMS framework); Also includes the safety management responsibilities of international general aviation operators, conducting operations of large or turbojet aeroplanes.”⁹

Annex tersebut berisi mengenai tanggungjawab pengurusan keselamatan penyedia penerbangan yang disebut dengan *Safety Management System* (SMS), yaitu pendekatan sistematis untuk mengurus keselamatan, termasuk struktur organisasi, akauntabiliti, dasar dan prosedur yang diperlukan

Selain Konvensi Chicago yang mengatur mengenai keamanan dan keselamatan secara luas, terdapat Konvensi Warsawa, resmi dikenal sebagai *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, yang mulai berlaku pada 13 Februari 1933. Konvensi ini mengatur tanggung jawab hukum terkait transportasi udara internasional untuk penumpang, bagasi, dan barang. Pada Pasal 22 konvensi ini mengatur mengenai besaran ganti rugi untuk bagasi sebanyak 250 *franc* per kilogram:

“In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the

⁹Annex 19, Chapter 4, *Safety Management 1st edition*

declared sum, unless he proves that that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.”¹⁰

Sehingga Pasal 22 ini menyebutkan bahwa, “Dalam pengangkutan bagasi terdaftar dan barang, tanggung jawab pengangkut terbatas pada jumlah 250 franc per kilogram, kecuali jika pengirim telah membuat pernyataan khusus mengenai nilai pada saat paket diserahkan kepada pengangkut dan telah membayar sejumlah tambahan jika diperlukan. Dalam hal ini, pengangkut wajib membayar sejumlah yang tidak melebihi jumlah yang dinyatakan, kecuali jika ia membuktikan bahwa jumlah tersebut lebih besar daripada nilai sebenarnya bagi pengirim pada saat pengiriman.”

Selain Konvensi Warsawa, Konvensi Montreal 1999 juga mengatur mengenai tanggung gugat untuk kerugian. Konvensi ini ditetapkan pada tanggal 28 mei 1999 di Montreal, Kanada, dan Mulai berlaku sejak tanggal 4 november 2003 dan telah di ratifikasi oleh 125 negara-negara anggota ICAO (termasuk Indonesia), pemerintah indonesia mengesahkan pada tanggal 21 november 2016 melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 95 tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention for the unification of certain rules for international carriage by air* (Konvensi tentang unifikasi aturan-aturan tertentu untuk angkutan udara internasional).¹¹

Sebelum berlakunya *Convention For The Unification of Certain Rules for International Carriage By Air* (Konvensi Montreal 1999), yang memperbaharui *The Unification of Certain Rules Relating to International*

¹⁰Article 22 *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*.

¹¹ Konvensi Montreal 1999 yang sudah diratifikasi 2018 Indonesia Inaca.or.id, diakses pada tanggal 2 Agustus 2024

Carriage By Air (Konvensi Warsawa 1929), tidak ada perjanjian internasional yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian yang diderita penumpang, bagasi, kargo, dan surat yang terjadi dalam pesawat udara, yang mewajibkan penutupan asuransi. Dalam pasal 50 konvensi montreal 1999 menyatakan:

“States parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this convention. A carrier may be required by the state party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this convention”.

Pasal ini menyatakan bahwa negara-negara pihak harus mewajibkan pengangkut untuk memelihara asuransi yang memadai yang menanggung kewajiban mereka berdasarkan konvensi ini. Pengangkut wajib memberikan konfirmasi kepada negara pihak di mana pengangkut beroperasi untuk memberikan bukti bahwa pengangkut memelihara asuransi yang memadai yang mencakup kewajibannya berdasarkan konvensi ini.¹²

Dengan adanya Konvensi Montreal 1999 terjadilah perubahan ketentuan ketentuan yang lebih berkembang dan modern dari sistem yang dipakai dalam Konvensi Warsawa 1929 sesuai pesatnya kemajuan teknologi dunia penerbangan pada saat ini khususnya dalam hal pertanggungjawaban. Konvensi Montreal 1999 dalam hal perhitungan ganti kerugian satuan mata uang yang dipakai adalah *Special Drawing Rights* (SDR) yaitu satuan uang yang digunakan oleh *International Monetary Fund*. Bagi negara yang menjadi anggota *International*

¹² Saefullah Wiradipradja E, 2008, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Kiblat Buku Utama, Bandung, hal.292

Monetary Fund, cara menghitung jumlah ganti kerugian harus mempertimbangkan metode valuasi yang dilakukan oleh *International Monetary Fund* pada pelaksanaan transaksinya.¹³

Dengan diratifikasinya Konvensi Montreal 1999 oleh Pemerintah Indonesia maka secara resmi sistem regulasi penerbangan di Indonesia akan berubah, termasuk juga kes dalam hal pertanggungjawaban ganti kerugian yang ditimbulkan dalam kecelakaan pesawat udara. Ratifikasi Konvensi Montreal 1999 melalui Perpres No. 95/2016 memang mengubah sistem pertanggungjawaban penerbangan di Indonesia, tetapi cakupan konvensi tidak terbatas pada kecelakaan pesawat, tetapi juga meliputi tanggung jawab atas kematian atau luka penumpang, kerusakan atau kehilangan bagasi dan kargo, serta keterlambatan penerbangan.¹⁴

Dalam regulasi hukum udara di Indonesia aspek pertanggungjawaban terhadap kerugian penumpang telah diatur dalam Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan yang 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

Selain Undang-undang, terdapat juga peraturan lain yang mengatur mengenai penerbangan di Indonesia, salah satunya ialah Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Peraturan Menteri Nomor: PM 77 Tahun 2011 tentang

¹³ K. Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional, Bagian Pertama*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 203

¹⁴ Suryono, Hadi 2018. *Implementasi Konvensi Montreal 1999 dalam Hukum Penerbangan Indonesia*. Jurnal Hukum dan Pembangunan, Vol. 48 No. 2.

Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara merupakan Peraturan Pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dimana Peraturan Menteri tersebut akan memberikan perlindungan kepada pengguna jasa penerbangan, serta diharapkan para Badan Usaha Angkutan Udara (airlines) akan lebih disiplin terhadap keamanan, keselamatan dan kelancaran dalam menjalankan bisnis angkutan udara.

Sebagai pertimbangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah belum adanya konsorsium asuransi untuk menjamin pertanggungjawaban angkutan udara kepada pengguna jasa serta masih terdapat beberapa Badan Usaha Angkutan Udara yang belum siap, khususnya terhadap pemberlakuan ganti rugi keterlambatan secara langsung.¹⁵

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 terdapat pasal yang mengatur mengenai tanggung jawab pihak pengangkut atas ganti kerugian bagasi penumpang yang Dimana terdapat dalam pasal 5 yaitu:

Pasal 5:

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

- a. Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00

¹⁵Penundaan-pemberlakuan-peraturan-menteri-nomor-pm-77-tahun-2011-tentang-tanggung-jawab-pengangkut-angkutan-udara <https://dephub.go.id>, diakses tanggal 16 Oktober 2024 pukul. 21.00 WIB

- (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empatjuta rupiah) per penumpang; dan
- b. Kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.
- (2) Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat 1, apabila tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan. (3) Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga)hari kalender.”¹⁶

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (selanjutnya disebut sebagai Permenhub No 77 Tahun 2011) menyatakan Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap salah satunya hilang atau rusaknya barang di kabin.

Pasal 1 angka 8 Permenhub No 77 Tahun 2011

“8. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.”

sedangkan Pasal 1 angka 9 Permenhub No 77 Tahun 2011

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

Salah satu kasus yang terjadi pada tanggal 25 November 2022, Yonnis Fendi melakukan penerbangan dari Bandara Radin Inten II Lampung tujuan Bandara Internasional Minangkabau Padang Pariaman. Tetapi transit terlebih dahulu di Bandara Soekarno – Hatta Jakarta.

¹⁶Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Selanjutnya, penerbangan dari Lampung ke Jakarta dengan kode booking HNSABF dijadwalkan pada hari hari yang sama pukul 11:30 WIB, sementara untuk penerbangan Jakarta – Padang dijadwalkan jam 15:00 WIB. Kemudian Yonnis Fendi mendapatkan pesan melalui SMS dari pihak maskapai Lion Air yang berisi informasi, bahwa penerbangan dari Lampung ke Jakarta dialihkan ke Maskapai Super Air Jet dengan kode booking IU801 Jam 09:15 WIB pada hari yang sama dan untuk penerbangan Jakarta – Padang tidak ada perubahan. Pada saat Yonnis Fendi sudah mendarat di Bandara Soekarno – Hatta Jakarta, Yonnis Fendi sempat menanyakan kepada pihak Maskapai Lion Air di Bandara Soetta terkait Bagasi tercatat yang berada dalam bagasi, karena merasa khawatir dengan pengalihan penerbangan ini. Pihak Lion Air meyakinkan kepada Yonnis bahwa bagasi tercatatnya dalam bagasi akan baik-baik saja.

Akhirnya Yonnis Fendi mendarat di Bandara International Minangkabau (BIM) Padang Pariaman dan Yonnis Fendi memeriksa bagasi tercatat yang ternyata tidak ditemukan. Yonnis Fendi pun langsung melaporkan hal ini kepada pihak Lion Air di BIM. Pihak Lion Air meminta Yonnis Fendi untuk mengisi Formulir *Property Irregularity Report* (PIR) atau formulir pengaduan tentang barang hilang di bagasi.

Kasus yang terjadi pada tanggal 25 November 2022 antara penumpang Yonnis Fendi dengan Maskapai Lion Air dapat dianalisis berdasarkan prinsip *strict liability* atau tanggung jawab mutlak dalam hukum penerbangan internasional. Dalam peristiwa tersebut, terjadi

pengalihan penerbangan dari Maskapai Lion Air ke Maskapai Super Air Jet tanpa perubahan jadwal utama menuju Bandara Internasional Minangkabau. Pengalihan ini menimbulkan kekhawatiran penumpang terhadap keamanan bagasi tercatat yang telah diserahkan kepada pihak maskapai. Berdasarkan ketentuan Konvensi Montreal 1999, khususnya Pasal 17 dan Pasal 18, tanggung jawab pengangkut udara terhadap bagasi tercatat bersifat mutlak (*strict liability*), yaitu pengangkut wajib mengganti kerugian yang timbul akibat kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan bagasi tanpa harus dibuktikan adanya kesalahan dari pihak pengangkut.¹⁷ Prinsip tersebut telah diadopsi ke dalam hukum nasional melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan Konvensi Montreal 1999 serta diperkuat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Oleh karena itu, dikarenakan telah terjadi peristiwa kehilangan atau kerusakan bagasi akibat pengalihan penerbangan tersebut, maka maskapai penerbangan tetap berkewajiban memberikan ganti kerugian kepada penumpang sesuai dengan prinsip tanggung jawab mutlak sebagaimana diatur dalam hukum penerbangan internasional dan telah menjadi bagian dari sistem hukum nasional Indonesia.¹⁸

Pihak Lion Air Bandara Internasional Minangkabau berinisiatif untuk melakukan pencarian selama 14 hari, jika dalam waktu tersebut

¹⁷ International Civil Aviation Organization. (1999). *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention 1999)*. United Nations Treaty Series.

¹⁸ Sumarwoto, D. 2020. *Tanggung Jawab Pengangkut Udara Menurut Konvensi Montreal 1999 dan Implementasinya di Indonesia*. *Jurnal Hukum & Transportasi Udara*, 4(2), 115–128.

tidak ditemukan maka statusnya dinyatakan hilang. Seiring proses berjalannya pencarian, dirinya dihubungi oleh pihak maskapai dari bagian pusat pencarian bagasi Lion Air Group yang menyampaikan bahwa atas kehilangan bagasi tercatat Yonnis Fendi, pihak Lion Air menawarkan kepada Yonnis Fendi penggantian atas bagasi tercatat yang hilang sebesar Rp2.600.000. Namun Yonnis Fendi pun tidak ingin kompensasi ganti rugi yang Yonnis Fendi terima didasarkan ketentuan Peraturan Menteri perhubungan No. 77 Tahun 2021 Pasal 5 Ayat 1, karena ini akan merugikan Yonnis Fendi. Yonnis Fendi keberatan dengan kompensasi yang ditawarkan sejumlah itu, karena kerugian yang alami totalnya Rp9.911.400.¹⁹

Beberapa hal yang dikemukakan di atas masalah mengenai kehilangan atau kerusakan barang milik bagasi penumpang merupakan hal yang sering terjadi. Pengangkut yang mengabaikan masalah bagasi milik penumpang sehingga penumpang angkutan udara merasa tidak nyaman mengenai barang-barang bawaan mereka. Seharusnya, apabila ada “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”.

¹⁹“Koper Warga Padang Hilang, Lion Air Kalah di BPSK, Ajukan Banding di Pengadilan Negeri Padang”, <https://jembataninformasi.com>, dikunjungi pada tanggal 28 Juli 2024, jam 16.35.

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.²⁰

Namun pada kenyataannya dalam kasus ini meskipun pihak maskapai telah menggunakan peraturan yang sesuai yaitu Peraturan Menteri Perhubungan No.77 tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara tetapi jumlah kerugian yang dialami penumpang jauh dari total ganti kerugian yang diberikan. Pada kasus ini, pihak maskapai sudah memberikan ganti kerugian berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, namun korban tidak puas dengan total jumlah ganti kerugian yang diberikan pihak maskapai tersebut masih kurang dan tidak sesuai dengan kerugian yang korban alami.

Adapun untuk menjawab permasalahan tersebut penulis melakukan penelitian dengan judul. **“PENGATURAN TANGGUNG JAWAB GANTI KERUGIAN TERHADAP BAGASI TERCATAT HILANG PADA SAAT TRANSFER MENURUT HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL (Studi: Kehilangan Bagasi Tercatat Penumpang Lion Air JT 175).”**

²⁰ Harry Fauzi Hasim Purba, Jelly Leviza, Yefrizawati, “Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Kerugian Barang Bagasi Tercatat Penumpang Pada Penerbangan Domestik (Studi Pada PT.Garuda Indonesia Airlines Medan)” USU Law Journal, Vol.4.No.2, Maret 2016.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan ganti kerugian bagasi hilang pada saat transfer menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional?
2. Bagaimana implementasi aturan ganti kerugian bagasi hilang oleh pihak maskapai Lion Air?

C. Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan identifikasi rumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam skripsi ini di antaranya:

1. Mengetahui dan menganalisis pengaturan bagasi hilang pada saat transfer menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional.
2. Mengetahui dan menganalisis implementasi aturan ganti rugi bagasi hilang oleh pihak Maskapai Lion Air.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan teori hukum penerbangan khususnya dalam mengkaji penanganan ganti rugi bagasi hilang pada saat transfer oleh pihak maskapai Lion Air.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Peneliti, hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan memperluas wawasan peneliti serta menambah ilmu

pengetahuan mengenai penegakan hukum atas pertanggung jawaban dari kelalaian maskapai penerbangan di Indonesia.

- b. Bagi Pemerintah Indonesia, hasil penelitian ini dapat bermanfaat sebagai bahan masukan dan pertimbangan dalam penegakan hukum kelalaian maskapai penerbangan.
- c. Bagi Universitas Andalas untuk menambah koleksi pustaka dan bahan bacaan bagi Mahasiswa/I Fakultas Hukum khususnya Program Hukum Internasional mengenai pertanggung jawaban dari kelalaian maskapai penerbangan.

E. Metode Penelitian

Untuk menjawab pertanyaan dalam rumusan masalah di atas, maka proses penelitian ini akan menggunakan metode penelitian normatif. Penelitian hukum normatif (*normative law research*) menggunakan studi kasus normatif. Menurut Abdulkadir Muhammad, penelitian hukum normatif adalah penelitian berupa produk perilaku hukum, misalnya mengkaji undang-undang. Pokok kajiannya adalah hukum yang dikonsepsikan sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat dan menjadi acuan perilaku setiap orang. Sehingga penelitian hukum normatif berfokus pada inventarisasi hukum positif, asas-asas dan doktrin hukum, penemuan hukum dalam perkara *in concreto*, sistematika hukum, taraf sinkronisasi, perbandingan hukum dan sejarah hukum.²¹ Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian

²¹Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*. Cet. 1. (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti 2004), hal. 52.

hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.²² Dalam melakukan penelitian ini, penulis juga akan menggunakan beberapa pendekatan, yaitu Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan analitis (*analytical approach*) yang merupakan pendekatan yang digunakan pada penelitian normatif sesuai pola penelitian.²³

Guna menunjang penelitian tersebut, penulis tidak menutup kemungkinan untuk mendapatkan data di lapangan agar dapat mengkaji rumusan permasalahan penulis secara lebih mendalam.

1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*), dan Pendekatan Kasus (*Case Approach*). Pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang bersangkutan paut terhadap isu hukum yang sedang ditangani. Pendekatan perundang-undangan merupakan pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi karena yang akan diteliti adalah berbagai aturan hukum yang akan menjadi alat ukur sekaligus tema sentral dalam penelitian ini.²⁴ Sedangkan

²²Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Group, 2007, hal. 35.

²³Fajar, Mukti, and Yulianto Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*. (Yogyakarta: Penerbit Pustaka Pelajar 2013), hal. 47-49

²⁴Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2001, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Penerbit PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 13.

Pendekatan kasus (*case approach*) adalah metode analisis untuk mempelajari penerapan norma hukum melalui putusan pengadilan tertentu, seperti *ratio decidendi* atau pertimbangan hakim.

2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bahan Hukum Primer

Badan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat terdiri atas peraturan perundang-undangan yang terkait dengan objek penelitian.²⁵ Adapun bahan primer tersebut adalah sebagai berikut:

1) *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* (konvensi Warsawa)

2) *Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air* (Konvensi Montreal)

3) ANNEX 19 International Civil Aviation

4) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

5) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

6) Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara

²⁵ Zainuddin Ali, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hal.106.

- 7) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional
- 8) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2024 tentang Program Fasilitasi (FAL) Udara Nasional
- 9) Putusan Pengadilan Nomor : 44/Pdt.Sus-BPSK/2023/PN Pdg

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap hukum primer antara lain karya dari kalangan hukum, teori-teori dan pendapat para ahli, bahan pustaka atau literatur yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, dan sumber dari internet.²⁶

3. Bahan Hukum tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder,²⁷ yang lebih dikenal dengan nama bahan acuan bidang hukum atau bahan rujukan bidang hukum, seperti kamus umum dan kamus hukum sepanjang memuat informasi yang relevann.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah *Library Research* (Studi Kepustakaan). Studi kepustakaan dilakukan untuk mengumpulkan atau mencari konsepsi,

²⁶*Ibid.*

²⁷*Ibid.*

teori, asas, dan gagasan lain yang relevan dengan masalah penelitian berupa buku, jurnal, konvensi, dokumen, perjanjian, laporan, artikel, atau surat kabar yang diperoleh melalui media elektronik maupun *non*-elektronik. Studi kepustakaan yang dilakukan meliputi penelusuran pustaka dengan mempelajari berbagai peraturan, kasus, dan dokumen yang berkaitan dengan masalah penelitian.

4. Teknik Analisis Data Hukum

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif, yaitu data yang tidak berbentuk angka yang dapat diperoleh dari rekaman, pengamatan, atau bahan tertulis (Undang-undang, dokumen, buku-buku, dan sebagainya) yang berupa ungkapan-ungkapan verbal.²⁸ Kemudian ditarik kesimpulan yang akan dijabarkan dengan penulisan deskriptif, yaitu metode untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian dengan interpretasi yang tepat dihubungkan dengan teori-teori dan peraturan perundang-undangan yang diperoleh dari studi dokumen, sehingga diperoleh jawaban atas permasalahan dalam penelitian ini.

²⁸ Suteki dan Galang Taufani, 2018, *Metodologi Penelitian Hukum: Filsafat, Teori, dan Praktik*, Rajawali Pers, Depok, hal.213.