**PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PIHAK MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP KERUSAKAN ATAU KEHILANGAN BARANG MILIK PENUMPANG PADA BAGASI TERCATAT**



**SKRIPSI**

**Diajukan untuk Memenuhi Tugas dan Melengkapi Syarat**

**Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata 1 Ilmu Hukum**

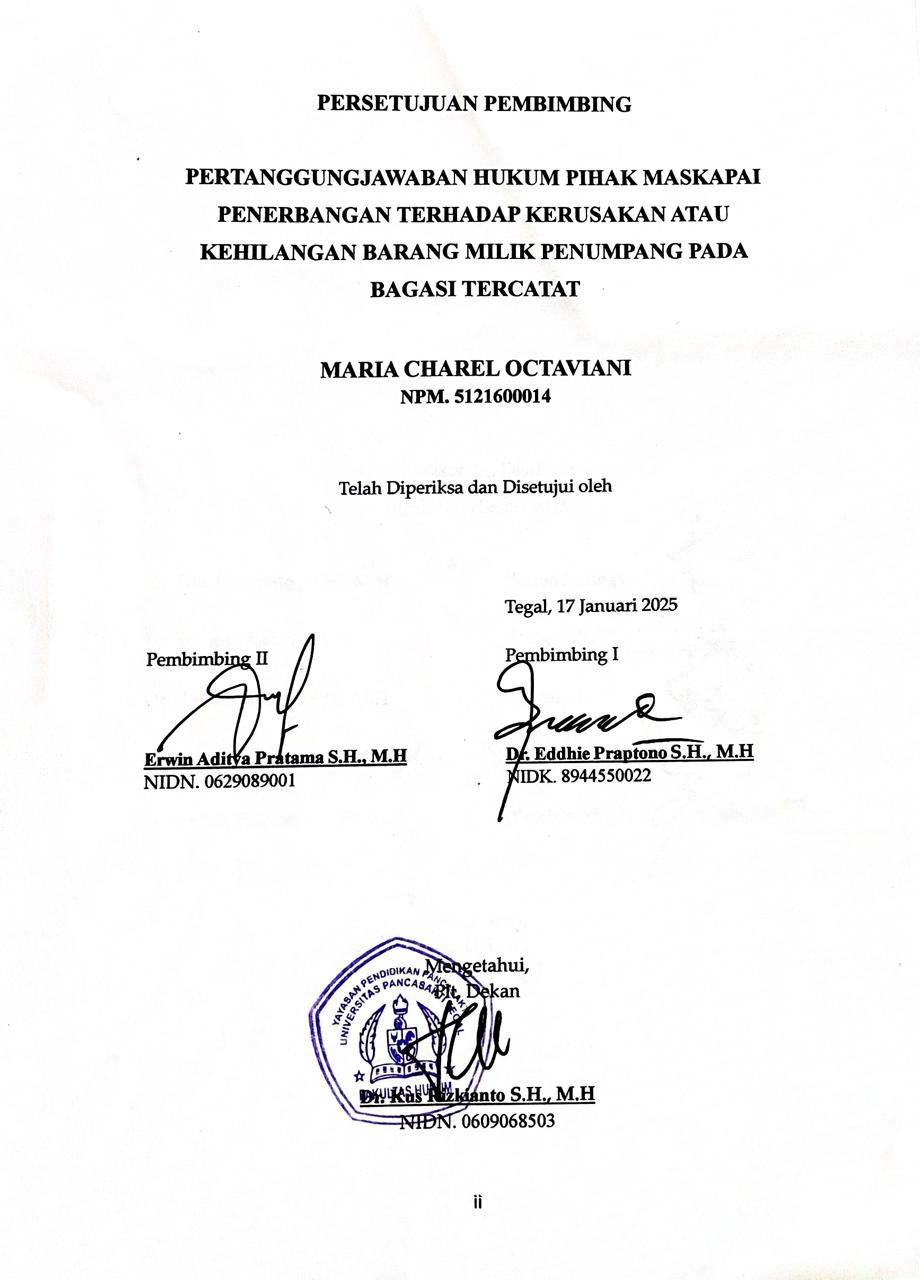
**Oleh :**

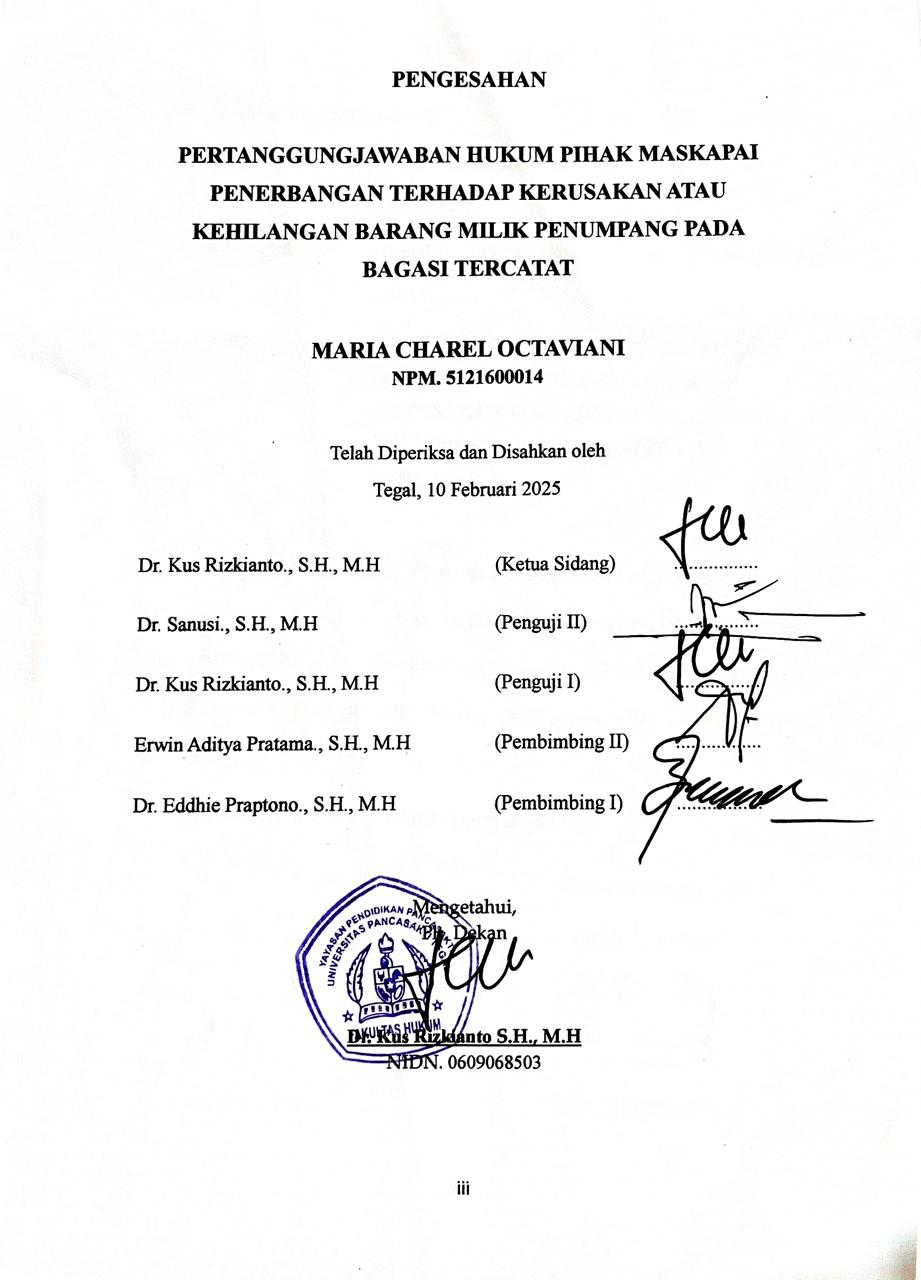
**MARIA CHAREL OCTAVIANI**

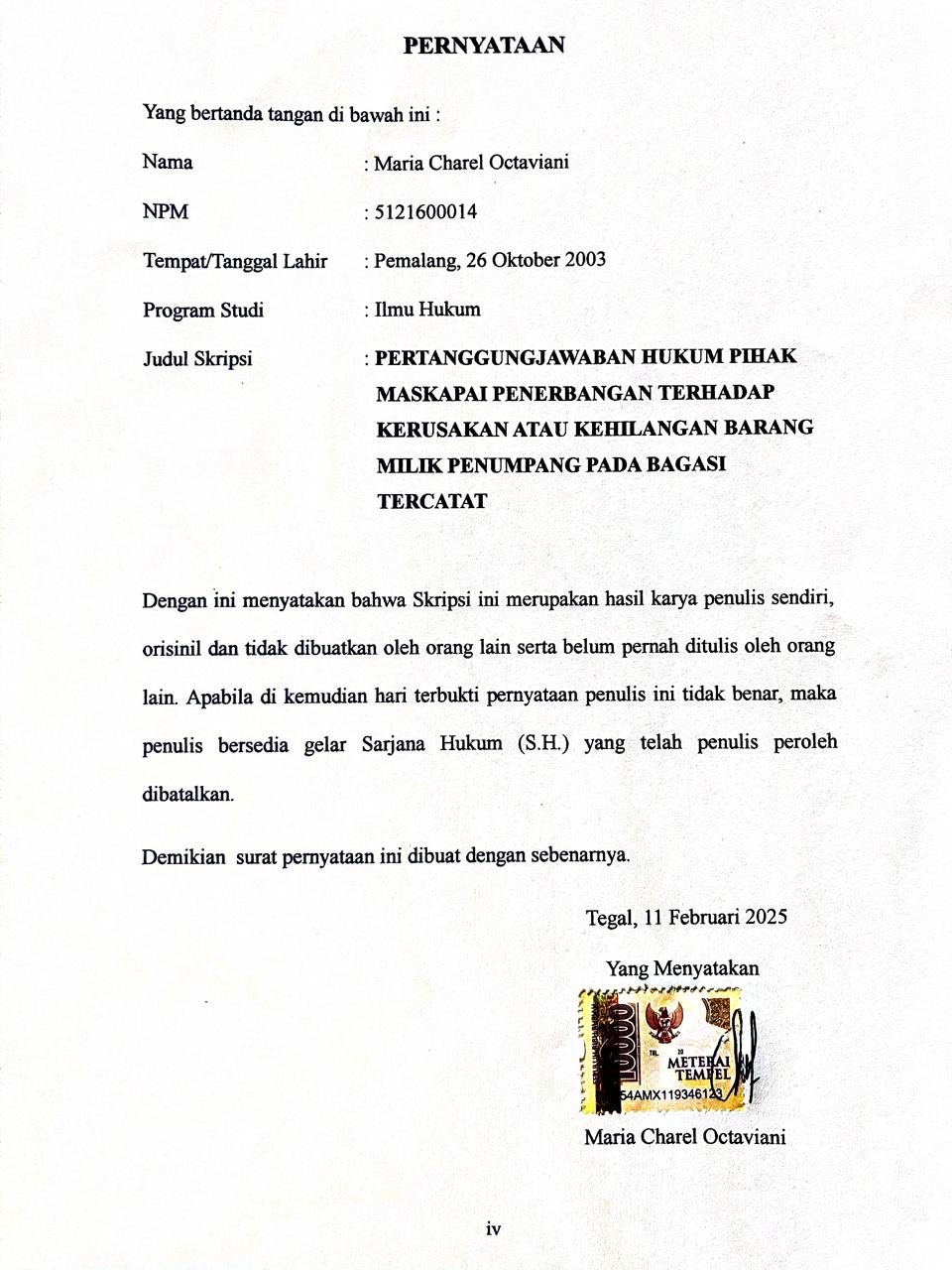
**NPM. 5121600014**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS PANCASAKTI TEGAL**

**2025**





****

# **ABSTRAK**

**Pertanggungjawaban Hukum Maskapai Penerbangan Atas Kerusakan Dan Kehilangan Barang Pada Bagasi Tercatat**

Maria Charel Octaviani, 5121600014, Pertanggungjawaban Hukum Maskapai Penerbangan Atas Kerusakan Dan Kehilangan Barang Pada Bagasi Tercatat, Skripsi, Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.

Kerusakan dan kehilangan barang pada bagasi tercatat masih menjadi permasalahan yang sering dialami penumpang pesawat, memicu ketidakpuasan dan potensi kerugian. Penanganan masalah ini seringkali dianggap belum optimal. Tidak jarang, penumpang merasa dirugikan dan kehilangan kepercayaan terhadap layanan maskapai.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pertanggungjawaban hukum maskapai penerbangan terkait kerusakan dan kehilangan barang pada bagasi tercatat, serta implikasinya terhadap perlindungan konsumen. Maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab yang signifikan atas bagasi penumpang selama dalam pengawasan mereka, yang diatur oleh berbagai regulasi. Penelitian ini menggunakan metode normatif dengan pendekatan analisis perundang-undangan dan studi kasus.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun maskapai diwajibkan memberikan ganti rugi kepada penumpang, seringkali jumlah kompensasi yang ditawarkan dianggap tidak memadai untuk menutupi nilai barang yang hilang atau rusak. Selain itu, penelitian ini mengidentifikasi pentingnya mekanisme penyelesaian sengketa melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) dan pengadilan sebagai sarana untuk melindungi hak-hak penumpang. Temuan ini menegaskan perlunya peningkatan regulasi dan praktik dalam industri penerbangan untuk menjamin perlindungan yang lebih baik bagi konsumen.

**Kata Kunci :** tanggung jawab maskapai, kerugian bagasi, perlindungan konsumen, penyelesaian sengketa

# ***ABSTRACT***

***Legal Liability of Airlines for Damage and Loss of Items in Checked Baggage***

*Maria Charel Octaviani, 5121600014, Legal Responsibility of Airlines for Damage and Loss of Items in Checked Baggage, Thesis, Law Study Program, Faculty of Law, Pancasakti University Tegal.*

*Damage and loss of items in checked baggage remain a common issue experienced by airline passengers, causing dissatisfaction and potential losses. The handling of this issue is often considered suboptimal. It is not uncommon for passengers to feel disadvantaged and lose trust in the airline's services.*

*This research aims to analyze the legal liability of airlines regarding damage and loss of items in checked baggage, as well as its implications for consumer protection. Airlines have significant responsibility for passengers' baggage while under their supervision, regulated by various regulations. This research uses a normative method with a legislative analysis and case study approach.*

*The research results show that although airlines are required to provide compensation to passengers, the amount of compensation offered is often considered inadequate to cover the value of lost or damaged items. Additionally, this research identifies the importance of dispute resolution mechanisms through the Consumer Dispute Resolution Agency (BPSK) and the courts as means to protect passenger rights. These findings emphasize the need for improved regulations and practices in the aviation industry to ensure better protection for consumers.*

***Keywords:*** *airline responsibility, baggage loss, consumer protection, dispute resolution*

**PERSEMBAHAN**

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Teruntuk kedua orang tua tersayang, support system terbaik bapak Yosafat Udiyono, terimakasih selalu berjuang dalam mengupayakan yang terbaik untuk kehidupan penulis, berkorban keringat, tenaga, fikiran. Dan ibu Sri Setianingsih yang tidak pernah henti – hentinya memberikan doa dan kasih sayang yang tulus, memberikan semangat dan memberikan dukungan terbaiknya sampai penulis berhasil menyelesaikan studinya sampai sarjana.
2. Teruntuk Daniel Wisnu Susalit kakak dari penulis terimakasih atas doa dan dukungannya dalam menyelesaikan skripsi
3. Teruntuk Cantri Ari Cahyaningtias, sahabat penulis yang selalu menemani, memberi semangat dari SMA hingga saat ini. Terimakasih karena tidak meninggalkan penulis sendirian, selalu ada saat penulis membutuhkan bantuan dan pendengar yang siap mendengarkan keluh kesah tanpa menghakimi, serta selalu memberikan saran atau masukan dan motivasi yang membangun untuk segala permasalahan yang penulis hadapi.
4. Teruntuk Salsabilla Sofia Amalia Pralian, Saputri Asri Lestari, Moulina Dian Maretha, Ayu Distiara, terimakasih telah menghibur hari – hari tersulit dalam proses skripsi penulis, yang tiada habisnya memberikan hiburan, dukungan dan semangat. Terimakasi juga kepada Fitrotul Mawaddah yang sudah mau menemani penulis bimbingan selama skripsian dan selalu ada jika penulis membutuhkan bantuan serta terimakasih sudah mau direpotkan mengurus semua berkas untuk sidang. Terimakasih sudah memberikan kesan yang sangat baik di masa perkuliahan serta terimakasih sudah membuktikan bahwa pertemanan di kuliah tidak seburuk itu. Thank you for being a best friend, see you on top guys!
5. Teruntuk Ainun Nazilah, terimakasih selalu memberikan semangat kepada penulis serta menjadi partner jalan – jalan untuk melepas beban selama proses penulisan skripsi ini. Terimakasih juga kepada Putri Pratiwi, teman yang selalu membersamai selama proses penulisan tugas akhir ini. Terimakasih telah memberikan semangat dan meyakinkan penulis bahwa segala masalah yang dihadapi selama proses skripsi akan berakhir.
6. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terimakasih atas doa, bantuan serta dukungan yang diberikan kepada penulis.
7. Terakhir, untuk diri saya sendiri terimakasih telah berjuang dan berusaha keras walaupun dalam proses penyusunan skripsi ini seringkali merasa putus asa atas apa yang diusahakan dan belum berhasil, namun terimakasih tetap menjadi manusia yang selalu mau berusaha dan tidak lelah untuk mencoba. Terimakasih sudah bertahan sejauh ini.

**MOTTO**

“Aku tahu, bahwa Engkau sanggup melakukan segala sesuatu dan

tidak ada rencana-Mu yang gagal”

(Ayub 42:2)

“It will pass, everything you’ve gone through it will pass”

(Rachel Vennya)

**KATA PENGANTAR**

Puji syukur penulis panjatkan kehadidarat Tuhan Yang Maha Esa karena berkat dan karunia – Nya sehingga sehingga penyusunan skripsi ini dapat selesai. Dengan skripsi ini pula penulis dapat menyelesaikan studi di Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan dan dorongan berbagai pihak yang kepadanya patut diucapkan terima kasih. Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Dr. Taufiqullah, M.Hum Selaku Rektor Universitas Pancasakti Tegal.
2. Bapak Dr. Kus Rizkianto, S.H., M.H Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.
3. Ibu Dr. Soesi Idayanti, S.H., M.H Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.
4. Ibu Fajar Dian Aryani, S.H., M.H Selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.
5. Bapak Dr. H. Moh. Kamim., S.H., M.H Selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.
6. Ibu Selviany, S.E., M.H selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal.
7. Bapak Dr. Eddhie Praptono, S.H., M.H Selaku Dosen Pembimbing I, Bapak Erwin Aditya Pratama, S.H., M.H Selaku Dosen Pembimbing II yang telah berkenan memberikan bimbingan dan arahan pada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
8. Segenap dosen Fakultas Hukum Universitas Pancasakti Tegal yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan pada penulis sehingga bisa menyelesaikan studi Strata 1. Mudah-mudahan mendapatkan balasan dari Allah Swt. sebagai amal shalih.
9. Segenap pegawai administrasi/karyawan Universitas Pancasakti Tegal khususnya di Fakultas Hukum yang telah memberikan layanan akademik dengan sabar dan ramah.
10. Orang tua, serta saudara-saudara penulis yang memberikan dorongan moriil pada penulis dalam menempuh studi.
11. Kawan-kawan penulis, dan dan semua pihak yang memberikan motivasi dalam menempuh studi maupun dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu-persatu.

Penulis berharap skripsi ini dapat membawa dampak positif bagi para pembaca, karena di dalam skripsi ini memuat pembelajaran yang penulis dapatkan selama penelitian berlangsung. Dalam hal ini peneliti tidak menutup diri untuk menerima kritik dan saran yang sekiranya bisa menjadi pembelajaran bagi peneliti untuk berkembamh menjadi lebih baik lagi

Tegal, 11 Februari 2025

Penulis

**DAFTAR ISI**

HALAMAN COVERI

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBINGII

HALAMAN PENGESAHANIII

HALAMAN PERNYETAANIV

ABSTRAKV

ABSTRACTVI

HALAMAN PERSEMBAHANVII

HALAMAN MOTTOIX

HALAMAN KATA PENGANTARX

DAFTAR ISIXII

BAB I1

PENDAHULUAN1

1. Latar Belakang1
2. Rumusan Masalah8
3. Tujuan Penelitian8
4. Urgensi Penelitian8
5. Tinjauan Pustaka9
6. Metode Penelitian11
7. Sistematika Penulisan Laporan15

BAB II17

TINJAUAN KONSEPTUAL17

1. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Hukum17
2. Pengertian Pertanggungjawaban Hukum17
3. Teori Pertanggungjawaban Hukum18
4. Prinsip Pertanggungjawaban Dalam Hukum20
5. Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Konsumen24
6. Pengertian Perlindungan Konsumen24
7. Tujuan, Asas, dan Prinsip Perlindungan Konsumen25
8. Sumber Hukum Perlindungan Konsumen32
9. Penyelesaian Sengketa Konsumen36
10. Tinjauan Umum Tentang Angkutan Udara37
11. Pengertian Angkutan Udara37
12. Tanggung Jawab Pengangkutan Udara39
13. Aturan Hukum Mengenai Pengangkutan41

BAB III43  
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN43

1. Pertanggungjawaban Pihak Penerbangan Terhadap Kerusakan Atau Kehilangan Barang Milik Penumpang Pada Bagasi Tercatat43
2. Bentuk Penyelesaian Sengketa Konsumen Terkait Kerusakan Barang Pada bagasi Tercatat50

BAB IV58

PENUTUP58

1. Kesimpulan58
2. SARAN59

DAFTAR PUSTAKA60

DAFTAR RIWAYAT HIDUP64

**BAB I**

**PENDAHULUAN**

1. **Latar Belakang**

Kehidupan sekarang, manusia sering berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan bantuan alat atau mesin yang dikenal dengan transportasi. Jenis transpotasi yang dapat digunakan bervariasi, melalu jalur darat (seperti mobil atau kereta), jalur laut (seperti kapal), dan jalur udara (seperti pesawat). Saat ini transportasi udara telah berkembang dengan sangat pesat, memungkingkan perjalanan yang lebih cepat dan efisien. Tanpa adanya sistem angkutan udara yang baik, pertumbuhan gobal akan terasa tidak berarti dan sulit untuk dicapai.[[1]](#footnote-1)

Pasal 1 Angka 13 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 dijelaskan: “Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.” Menurut Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan angkutan udara terbagi dalam beberapa jenis, yaitu :

1. Angkutan udara dalam negeri, adalah layanan transportasi udara komersial yang beroperasi untuk mengangkut penumpang atau barang dari satu bandara ke bandara lainnya di dalam wilayah Neagara Kesatauan Republik Indonesia.
2. Angkutan udara luar negeri, adalah layanan transportasi udara komersial yang menghubungkan badara di dalam negeri dengan bandara di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, baik untuk keberangkatan maupun kedatangan.
3. Angkutan udara niaga, adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
4. Angkutan udara perintis adalah layanan transportasi udara komersial dalam negeri yang beroperasi pada rute dan jaringan penerbangan yang menghubungkan daerah terpencil, tertinggal, atau wilayah yang belum memiliki akses tranportasi lain serta belum menguntungkan secara komersial.

Transpotasi udara saat ini sangat penting karena memungkinkan orang untuk berpergian dalam waktu singkat, yang tidak dapat dicapai dengan kapal atau dengan transpotasi lainnya. Kecepatan, keamanan, dan kenyamanan dalam perjalanan menjadi sangat diperhatikan. Oleh karena itu, meskipun terjadi perkembangan dalam sektor ini, keselamatan dan keamanan penerbangan tetap harus menjadi prioritas pertama.[[2]](#footnote-2)

Keamanan dan kenyamanan dalam menggunakan transportasi umum, khusunya transportasi udara, merupakan hal yang sangat diharapkan oleh para pengguna di Indonesia. Bagi banyak orang, berpergian dengan pesawat tidak hanya sekedar soal sampai ke tujuan, tetapi juga tentang merasa aman dan nyaman selama perjalanan. Namun, ternyata yang dihadapi para penumpang sering kali jauh dari harapan tersebut. Banyak pengguna jasa transportasi udara merasa bahwa layanan yang diberikan masih belum memadai dalam hal keamanan dan kenyamanan.[[3]](#footnote-3)

Meskipun transportasi udara dianggap sebagai salah satu moda transportasi yang paling maju, kenyataannya tidak selalu memberikan rasa aman dan kepuasan kepada penumpang. Banyak penumpang mengalami penundaan penerbangan yang dapat mengganggu rencana perjalanan mereka. Selain itu, maskapai terkadang melakukan pembatalan sepihak, yang meinggalkan penumpang dalam ketidakpastian.[[4]](#footnote-4)

Kurangnya keamanan dan kenyamanan dalam layanan transportasi udara memiliki dampak yang luas, tidak hanya pada penumpang sebagai konsumen tetapi juga pada barang – barang yang mereka bawa selama perjalanan. Kejadian kehilangan barang di bagasi telah menjadi masalah yang sering dialami oleh penumpang. Seringkali, bagasi yang dibawa penumpang dan diangkut oleh maskpai penerbagan tidak sampai ke tangan pemiliknya saat tiba di bandara tujuan. Kasus kehilangan atau kerusakan bagasi ini seringkali tidak mendapat perhatian serius dan proses penanganannya terkesan lambat. Bahkan, banyak kasus kehilangan bagasi yang berlarut – larut hingga harus diselesaikan melalui jalur hukum, namun tetap tidak menemukan solusi yang memuaskan bagi penumpang maupun pihak maskapai.

Dalam kasus kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang selama penerbangan, terdapat beberapa peraturan yang mengaturnya, termasuk Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011. Kedua regulasi ini bertujuan untuk melindungi hak – hak penumpang serta menjamin bahwa mereka mendapatkan keadilan jika mengalami permasalahan terkait bagasi.Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengatur ketentuan mengenai ganti rugi bagi penumpang yang mengalami kehilangan atau kerusakan pada bagasi tercatat. Besaran ganti rugi ditetapkan bersadarkan berat bagasi yang hilang atau mengalami kerusakan. Jika sebagaian bagasi mengalami kerusakan atau kehilangan hingga menyebabkan seluruh bagasi tidak dapat digunakan, maka maskapai penerbangan bertanggung jawab ganti rugi berdasarkan total berat seluruh bagasi tersbut.[[5]](#footnote-5)

Pasal 2 dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, setiap maskapai penerbangan yang mengoperasikam pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap [[6]](#footnote-6):

1. Penumpang yang meninggal dunia, mengalami cacat tetap, atau menderita luka – luka.
2. Kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin.
3. Kehilangan, kerusakan, atau musnahnya kargo.
4. Keterlambatan dalam penerbangan.
5. Kerugian yang dialami oleh pihak ketiga.

Bentuk ganti rugi dijelaskan lebih rinci dalam Pasal 5 Pemerintah Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011. Ketentuan ini menetapkan jumlah ganti rugi bagi penumpang yang mengalami kehilangan, kerusakan atau musnahnya bagasi tercatat. Jika bagasi tercatat atau isinya hilang atau musnah, penumpang berhak mendapatkan ganti rugi sebesar Rp 200.000 per kg, dengan maksimal Rp 4.000.000 per penumpang. Untuk bagasi tercatat yang rusak, ganti rugi akan diberikan berdasarkan jenis, bentuk, ukuran, dan merek bagasi. Selain itu, Pasal 5 ayat (3) juga mengatur uang tunggu bagi penumpang, dimana pengangkut wajib memberikan Rp 200.000 per hari untuk bagasi yang belum ditemukan dengan batas waktu maskimal tiga hari.[[7]](#footnote-7)

Contoh dalam sebuah kasus hilang atau rusaknya barang milik penumpang pada bagasi pesawat, kasus ini berawal ketika Yonnis Fendri melakukan perjalanan dengan Lion Air dari Bandar Lampung menuju Padang pada tanggal 25 November 2022. Setelah tranist di Bandara Soekarno – Hatta, ketika di Bandara Internasional Minangkabau, koper Yonnis Fendri menghilang. Yonnis Fendri kemudian mengajukan permintaan ganti rugi yang wajar atas kehilangan tersebut. Namun, Lion Air hanya bersedia mengganti sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011. Hal ini tidak diterima oleh Yonnis Fendri, yang kemudian mengajukan gugatan ke Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) Kota Padang. Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) kemudian memproses gugatan tersebut melalui serangkaian sidang untuk mendengarkan argumen dari kedua belah pihak. Sementara itu, pihak Lion Air tetap berpegang pada ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan dan menyatakan kesiapannya untuk mengganti rugi sesuai dengan aturan tersebut.Pada tanggal 3 Maret 2023, BPSK mengeluarkan putusan berdasarkan nomor perkara 03/PTS/BPSK-PDG/SBR/ARBT/III/2023. Dalam putusannya, BPSK memutuskan bahwa Lion Air harus membayar ganti rugi kepada Yonnis Fendri sebesar Rp 9.911.400 dan sanksi administrasi sebesar Rp 30.000.000, melebihi batas maksimum yang ditetapkan dalam peraturan.  
[[8]](#footnote-8) Tanggung jawab maskapai penerbangan dalam kasus kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang menjadi perhatian dalam sistem transportasi udara di Indonesia. Maskapai memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa penumpang serta bagasi mereka diangkut dengan aman, dalam kondisi utuh, dan tiba dengan selamat ditujuan. Namun dalam beberapa kasus, kewajiban ini belum sepenuhnya terpenuhi sehingga menimbulkan permasalahan bagi penumpang.

Dapat dibayangkan bahwa jika masalah keamanan di bandara tidak segera diatasi secara menyeluruh, hal ini akan memengaruhi jumlah penumpang dan kegiatan operasional bandara. Dampaknya akan meluas, mempengaruhi pemerataan ekonomi masyarakat serta mengurangi potensi keuntungan ekonomi yang diharapkan pemerintah dari pembangunan bandara tersebut.[[9]](#footnote-9) Maka penulis tertarik untuk menjadikan ini sebagai topik skripsi dengan judul “ Pertanggungjawaban Hukum Pihak Maskapai Penerbangan Terhadap Kerusakan Atau Kehilangan Barang Milik Penumpang Pada Bagasi Tercatat”

1. **Rumusan Masalah :**

Dari latar belakang yang sudah penulis sampaikan, maka dari itu berikut rumusan masalah yang dapat penulis dapatkan:

1. Bagaimana pertanggungjawaban pihak maskapai penerbangan terhadap kerusakan atau kehilangan barang milik penumpang pada bagasi tercatat?
2. Bagaimana Bentuk Penyelesaian Sengketa Konsumen Terkait Kerusakan Barang Pada bagasi Tercatat?
3. **Tujuan Penelitian :**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mencari jawaban dari rumusan masalah yang ada. Adapun tujuan penelitian tersebut sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis bagaimana pertanggungjawaban pihak maskapai penerbangan terhadap kerusakan atau kehilangan barang milik penumpang pada bagasi tercatat.
2. Untuk menganalisis bentuk penyelesaian sengketa konsumen terkait kerusakan barang pada bagasi tercatat.
3. **Urgensi Penelitian**
4. Urgensi teoritis

Penulisan ini diharapkan dapat mengidentifikasi dan menganalisis kasus kerusakan atau kehilangan barang pada bagasi pesawat, penelitian ini dapat memperkuat regulasi perlindungan konsumen yang berpotensi memberikan perlindungan lebih baik bagi penumpang.

1. Urgensi Akademik

Penulisan ini dapat meperluas literatur hukum, khususnya dalam bidang hukum transportasi dan perlindungan konsumen serta memberikan wawasan baru tentang tanggung jawab hukum maskapai penerbangan.

1. Urgensi Praktik

Untuk mengurangi risiko kerusakan atau kehilangan bagasi, maskapau akan terdorong untuk meningkatkan sistem manajemen bagasi dan layanan pelanggan, yang berdampak positif pada pengalaman penumpang, serta meningkatkan akuntabilitas maskapai terhadap tindakan mereka, mendorong transparansi dalam penanganan klaim dan pengelolaan bagasi.

1. **Tinjauan Pustaka**

Penulisan penelitian ini akan coba penulis kaitkan dengan beberapa karya ilmiah terdahulu, sehingga akan didapatkan keterkaitan dengan karya ilmiah diatas. Adapun karya ilmiah yang penulis maksud adalah sebagai berikut:

1. Jurnal ilmu hukum yang berjudul “Perlindungan Konsumen Atas Kerusakan Dan Kehilangan Bagasi Penumpang Pesawat Udara Maskapai Penerbangan (Study Kasus PT Metro Batavia Cabang Medan)”. Yang disusun oleh Freddy Luth Putra Purba, T. Keizerina Devi dan Windha.[[10]](#footnote-10) Jurnal ini membahas mengenai tentang hak – hak konsumen dan perlindungan konsumen atas kehilangan dan kerusakan barang. Sedangkan peneliti membahas pertanggungjawaban pihak maskapai penerbangan terhadap rusak atau hilangnya barang dibagasi tercatat.
2. Jurnal ilmu hukum yang berjudul “Tinjauan Hukum Terhadap Perusahaan Udara Wings Air Dalam Pengangkutan Penumpang dan Bagasi”. Yang disusun oleh Danang Wahyu Diono, Siti Malikhatun Badriyah, Mujiono Hafidh Prasetyo.[[11]](#footnote-11) Jurnal ini membahas mengenai tentang pelaksanan hak dan kewajiban serta peraturan dalam perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan dengan penumpang dan tanggungjawab hukum yang diberikan oleh maskapai penerbangan Wings Air terhadap penumpang dan bagasi. Sedangkan peneliti membahas pertanggungjawaban pihak maskapai penerbangan terhadap rusak atau hilangnya barang dibagasi tercatat.
3. Jurnal ilmu hukum yang berjudul “Perlindungan Hukum Yang Adil Atas Hilangnya Bagasi Penumpang Dalam Pengangkutan Udara”. Yang disusun oleh Rosalita Ardiani Putri, Bambang Eko Turisno. [[12]](#footnote-12)Jurnal ini membahas tentang perlindungan hukum atas hilangnya bagasi penumpang dalam pengangkutan udara dan bagaimana putusan pengadilan tentang sengketa hilangnya bagasi penumpang. Sedangkan peneliti membahas pertanggungjawaban pihak maskapai penerbangan terhadap rusak atau hilangnya barang dibagasi tercatat.
4. **Metode Penelitian**

Metode Penelitian adalah langkah yang dimiliki dan dilakukan oleh peneliti dalam rangka untuk mengumpulkan informasi atau data serta melakukan investigasi pada data yang telah didapatkan tersebut.[[13]](#footnote-13) Bahwa metode penelitian ini adalah suatu cara ilmiah dalam mendapatkan data untuk tujuan dan kegunaan tertentu yang didasarkan pada keilmuan, rasional, empiris dan sistematis (Sugiyono, 2018).[[14]](#footnote-14) Metode Penelitian sangat dibutuhkan dalam menyusun Penelitian, adanya metode penelitian dipakai untuk mempermudan dan mengetahui sesuatu sebagai alat pemecah masalah. Dalam Metode Penelitian tersebut ada beberapa yang akan penulis pakai dan berikut sebagai penjelasannya :

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah kepustakaan. Kepustakaan adalah penelitian yang dilakukan dengan menggunakan literatur (kepustakaan), baik beupa buku, catatan, maupun laporan hasil penelitian terdahulu. Alasan penulis memilih jenis penelitian ini dikarenakan sumber data yang dimiliki adalah sumber data sekunder yang di peroleh dari kepustakaan baik online maupun offline terkait dengan angkutan udara dan perlindungan konsumen.

1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang meletakan hukum seabgai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas – asas, norma, kaidah dari peraturan perundangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin (ajaran).[[15]](#footnote-15) Terdapat beberapa cara yang penulis dalam melakukan penelitian ini, yaitu:[[16]](#footnote-16)

1. Pendekatan Perundang – undangan (statute approach)

Pendekatan perundang – undangan dilakukan dengan cara menelaah dan menganalisis semua undang – undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Yang dimana pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan peraturan perundang – undangan khususnya dari Undang – Undang Penerbangan dan Undang – Undang Perlindungan Konsumen.

1. Pendekatan Kasus (case approach)

Pendekatan kasus dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus – kasus yang berkaitan dengan masalah yang dihadapi. Kasus itu dapat berupa kasus yang terjadi di Indonesia maupun di luar negeri.

1. Data Penelitian

Data penilitian adalah data Sekunder. Data sekunder adalah data yang berhubungan dengan informasi dari sumber yang telah ada sebelumnya seperti dokumen – dokumen penting, situs web, buku, dan sebagainya.

Berdasarkan sumbernya maka bahan hukum dibedakan menjadi 3 yaitu :

1. Bahan hukum primer

Bahan hukum primer adalah hukum aktual dalam bentuk konstitusi, kasus pengadilan, undang – undang dan peraturan administratif. Dalam penelitian ini bahan hukum primer mencakup berbaagai peraturan perundang – undangan yang berlaku di Indonesia.[[17]](#footnote-17)

1. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
2. Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara
4. Kitab Undang – Undang Hukum Perdata
5. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum yang didalamnya tidak hanya berfungsi untuk menyatakan kembali hukum tetapi juga untuk membahas, menganalisis, mendeskripsikan atau mengkritiknya. Sumber ini digunakan untuk membantu menemukan sumber hukum primer dan mendukung penelitian hukum.

1. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier adalah sumber hukum yang memberikan penjelasan atau petunjuk mengenai bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum tersier berfungsi sebagai referensi tambahan untuk memahami hukum dengan lebih baik.

1. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data ini menggunakan literature review, yaitu bertujuan untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, dan menjabarkan hasil penelitian dan pemikiran sebelumnya.

1. Metode Analisis Data

Sebuah penelitian harus dilengkapi dengan analisis data yang dapat diperoleh melalui analisis kualitatif. Menurut Denzin & Lincoln (1994) menyatakan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada.[[18]](#footnote-18) Hal ini bertujuan untuk memberikan penafsiran yang jelas dan gambaran yang sesuai dengan ini penulisan, yang kemudian digunakan untuk menarik kesimpulan

1. **Rencana Sistematika Penulisan**

Penulisan laporan penelitian ini terdiri dari beberapa bab dengan sistematika penulisan laporan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini memuat latar belakang masalah, permasalahan yang akan dicari jawabannya, tujuan penelitian yang merupakan jawaban dari permasalahan yang diangkat, urgensi penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian dan sistematika laporan penelitian.

BAB II LANDASAN KONSEPTUAL

Bab ini menguraikan tentang teori – teori yang relevan yang dapat digunakan untuk menjelaskan tentang variabel yang diteliti yaitu terkait dengan Pertanggungjawaban Hukum Pihak Maskapai Penerbangan Terhadap Kerusakan Atau Kehilangan Barang Milik Penumpang Pada Bagasi Tercatat seperti tinjauan umum tentang pertanggungjawaban hukum, tinjauan umum tentang perlindungan konsumen, dan tinjauan umum tentang angkutan udara.

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan pembahasan permasalahan 1 terkait dengan pertanggungjawaban pihak maskapai penerbangan terhadap kerusakan atau kehilangan barang milik penumpang pada bagasi tercatat dan pembahasan permasalahan 2 terkait dengan perlindungan hukum bagi konsumen yang mengalami kerusakan pada barang yang mereka titipkan dalam bagasi pesawat.

BAB IV PENUTUP

Bab ini memuat simpulan yang merupakan jawaban dari permasalahan dan asumsi – asumsi yang telah dikemukakan sebelumnya, dan saran.

**BAB II**

**TINJAUAN KONSEPTUAL**

1. **Tinjauan umum tentang pertanggungjawaban hukum**
2. **Pengertian pertanggungjawaban hukum**

Pertanggungjawaban hukum adalah kewajiban seseorang atau badan hukum untuk mempertanggungjawabkan perbuatan atau tindakan yang dilakukan di hadapan hukum, baik itu tindakan yang sesuai dengan hukum maupun yang melanggar hukum. Secara spesifik, pertanggungjawaban hukum mengacu pada akibat hukum yang diterima oleh seseorang atau badan hukum sebagai akibat dari tindakan yang dianggap melanggar norma hukum yang berlaku.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), tanggung jawab adalah kewajiban untuk menanggung segala akibat yang terjadi, dimana seseorang bisa diminta pertanggungjawaban, disalahkan, atau dipermasalahkan jika terjadi sesuatu.[[19]](#footnote-19) Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum, seseorang dianggap bertanggung jawab secara hukum atas suatu tindakan tertentu, yang berarti dia memikul tanggung jawab hukum dan dapat dikenakan sanksi jika melakukan perbuatan yang melanggar hukum.[[20]](#footnote-20)

Dalam konteks hukum, tanggung jawab mengacu pada kewajiban seseorang untuk melaksanakan tugas atau kewajiban yang telah ditetapkan oleh hukum, dan siap menghadapi sanksi atau tuntutan jika kewajiban tersebut tidak dipenuhi. Tanggung jawab mencakup baik kewajiban moral maupun hukum yang harus dipenuhi oleh individu atau pihak yang bersangkutan. Pertanggungjawaban muncul ketika ada suatu kejadian atau tindakan yang menyebabkan seseorang berhak untuk menuntut pihak lain, baik untuk memperbaiki kerugian atau menuntut saksi. Hal ini juga menciptakan kewajiban bagi pihak yang dituntut untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya sesuai dengan hukum yang berlaku. Dengan kata lain, suatu perbuatan yang melanggar hukum dapat memunculkan hak untuk menuntut dan kewajiban untuk bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan.[[21]](#footnote-21)

Dalam kamus hukum, terdapat dua istilah terkait pertanggungjawaban, yaitu *liability* yang merujuk pada tanggung jawab hukum akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, dan *responsbility* yang lebih mengarah pada tanggung jawab politik. Teori tanggung jawab hukum lebih fokus pada arti tanggung jawab yang timbul berdasarkan ketentuan peraturan perundang – undangan, sehingga teori ini dipahami dalam konteks *liability*.[[22]](#footnote-22)

1. **Teori Pertanggungjawaban Hukum**

Teori pertanggungjawaban hukum adalah teori yang menganalisis tanggung jawab subjek hukum atau pelaku yang melakukan perbuatan yang melanggar hukum, untuk menanggung kerugian atau biaya serta menjalani sanksi akibat kesalahan atau kelalaian mereka. Dalam bahasa Indonesia, istilah “tanggung jawab” mengacu pada kewajiban seseorang untuk menanggung segala akibat yang terjadi, dimana mereka dapat dituntut, disalahkan, atau diproses secara hukum. Menanggung di sini berarti kesediaan untuk memikul biaya, memberikan jaminan, dan menunjukkan kesiapan untuk menjalankan kewajiban yang ada.

Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas tindakan tertentu, yang berarti dia memikul tanggung jawab hukum dan dikenakan sanksi atas perbuatan yang melnggar hukum. Kelsen juga menambahkan bahwa ketidak hati – hatian yang diwajibkan oleh hukum disebut sebagai kekhilafan (*negligence*), yang biasanya dipandangan sebagai bentuk kesalahan (*culpa*) lain, meskipun tidak seberat kesalahan yang dilakukan dengan sengaja atau dengan niat jahat yang dapat menyebabkan bahaya.[[23]](#footnote-23)

Menurut Titik Triwulan, “pertanggungjawaban harus memiliki dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seseorang untuk menuntut orang lain, serta hal yang menciptakan kewajiban hukum bagi orang lain untuk memberikan pertanggungjawaban. Dalam hukum perdata, dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua kategori, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian, terdapat pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*) dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal sebagai tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*srict liability*).”[[24]](#footnote-24)

Secara etimologi, tanggung jawab berarti kewajiban untuk menanggung segala sesuatu atau fungsi menerima beban sebagai akibat dari tindakan diri sendiri atau pihak lain. Dalam kamus hukum terdapat dua istilah yang berakitan dengan pertanggungjawaban, yaitu *liability* (keadaan yang dapat dipertanggungjawabkan) dan *responsibility* (keadaan atau fakta yang bertanggung jawab).[[25]](#footnote-25)

1. **Prinsip Tanggung Jawab Dalam Hukum**

Dalam hukum angkutan, terdapat empat prinsip tanggung jawab yang dikenal, yaitu prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*), prinsip tanggung jawab yang berlandaskan pada adanya unsur kesalahan (*based on fault liability principle*), prinsip tanggung jawab yang didasarkan pada praduga (*presumption of liability principle*), dan prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability principle*).

Berdasarkan pendapat diatas, “dapat disimpulkan bahwa prinsip tanggung jawab dapat dibedakan menjadi 5 (lima) yaitu :

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Adanya Unsur Kesalah (*fault Liability)*

Prinsip tanggung jawab yang berlandaskan kelalaian (*negligence*), yang mengacu pada adanya kesalahan (*privity of contract*), sering kali merugikan konsumen. Hal ini karena konsumen hanya bisa mengajukan gugatan jika dua syarat dipenuhi, yaitu adanya kelalaian dan adanya hubungan kontrak antara produsen dan konsumen[[26]](#footnote-26) Dalam prinsip ini, tanggung jawab pengangkutan ditentukan dengan pandangan bahwa pihak yang dirugikan, atau penggugat harus membuktikan adanya kesalahan dari pihak pengangkut. Prinsip ini juga menyatakan bahwa, terlepas dari apakah kerugian terjadi karena kesengajaan atau tidak, ganti rugi tetap harus diberikan.[[27]](#footnote-27)

1. Prinsip Praduga Untuk Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption of liability*)

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga pada dasarnya adalah prinsip yang mengacu pada kesalahan, tetapi dengan membalikkan beban pembuktian (*shifting of burden of proof*) kepada pihak tergugat. Dalam hal ini tergugat, seperti pengangkut dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi. Namun, tergugat dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah (*absence of fault*). Sebagao kompensasi atas pembalikan beban pembuktian ini, prinsip ini dilengkapi dengan aturan yang membatasi tanggung jawab (*limitation of liability*).[[28]](#footnote-28)

1. Prinsip Praduga Untuk Tidak Selalu Bertanggungjawab (*Presumption of Non Liability*)

Tanggung jawab hukum pada dasarnya memiliki kaitan erat dengan kewajiban hukum, meskipun keduanya tidak sepenuhnya sama. Secara hukum, seseorang memiliki kewajiban untuk bertindak atau berperilaku sesuai dengan aturan yang berlaku. Jika seseorang melakukan tindakan yang bertentangan dengan aturan tersebut, maka dapat timbul tindakan paksa sebagai konsekuensinya. Namun, tindakan paksa ini tidak selalu harus diarahkan kepada pelaku pelanggaran, melainkan juga dapat ditujukan kepada pihak lain yang memiliki hubungan dengan pelaku, sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Dalam situasi seperti ini, individu yang dikenai sanksi dianggap bertanggung jawab secara hukum atas pelanggaran yang terjadi. Dengan kata lain, tanggung jawab secara hukum atas pelanggaran yang terjadi. Dengan kata lain, tanggung jawab hukum mencerminkan konsekuensi yang harus diterima seseorang atas perbuatannya yang melanggar aturan hukum yang telah ditetapkan.

1. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Penerapan prinsip tanggung jawab mutlak dapat ditemukan dalam berbagai putusan yang membentuk dasar penerapan prinsip ini. Tujuan utamanya adalah memberikan jaminan bahwa biaya atau kerugian akibat cedera yang dialami konsumen akibat produk cacat yang diproduksi dan dipasarkan oleh produsen akan ditanggung oleh produsen itu sendiri. Hal ini dilakukan untuk melindungi konsumen yang sering kali berada dalam posisi lemah atau tidak memiliki kemampuan untuk melindungi dirinya sendiri dari risiko yang timbul. Dengan demikian, prinsip ini bertujuan menciptakan keadilan dengan memastikan produsen bertanggung jawab penuh atas produk yang mereka hasilkan.[[29]](#footnote-29)

1. Prinsip Pembatasan Tanggung jawab (*Limitation of Liability*)

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability*) sering menjadi favorit para pelaku usaha untuk dimasukkan ke dalam klausul ekskulpasi dalam perjanjian standar yang mereka buat. Prinsip ini disukai karena memungkinkan pelaku usaha untuk membatasi tanggung jawabnya terhadap konsumen. Sebagai contoh, jika seorang konsumen mengalami kerugian 10 barang yang dibelinya rusak, pelaku usaha dapat menetapkan batas penggantian kerugian hanya untuk maksimal 5 barang. Hal ini memberikan keuntungan bagi pelaku usaha dengan membatasi beban tanggung jawab mereka secara kontraktual.”

1. **Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Konsumen**
2. **Pengertian Perlindungan Konsumen**

Menurut “Pasal 1 angka 2 Undang – Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) Tahun 1999, perlindungan konsumen didefinisikan sebagai segala upaya yang menjamin kepastian hukum untuk melindungi konsumen. Sementara itu, menurut Sidabalok, perlindungan konsumen mencakup seluruh peraturan dan hukum yang mengatur hak dan kewajiban antara konsumen dan produsen dalam upaya memenuhi kebutuhan konsumen, serta mencakup tindakan untuk memastikan adanya perlindungan hukum bagi kepentingan konsumen.”[[30]](#footnote-30)

Perlindungan hukum bertujuan untuk memastikan hak – hak konsumen terlindungi dan tidak dilanggar oleh pihak manapun, terutama oleh pelaku usaha yang memproduksi barang atau jasa. Perlindungan hukum konsumen memiliki keselarasan dengan fungsi hukum yang dijelaskan oleh Lawrence M. Friedman, “yaitu :

1. Pengawasan dan pengendalian sosial.
2. Penyelesaian sengketa.
3. Rekayasa sosial.”

Perlindungan hukum bagi konsumen bertujuan untuk melindungi mereka dalam upaya memperoleh barang dan jasa, serta mencegah potensi kerugian akibat penggunannya. Oleh karena itu, hukum perlindungan kepada konsumen dalam memenuhi kebutuhan mereka. Hukum ini juga mengatur hak dan kewajiban produsen, serta cara – cara untuk mempertahankan hak konsumen agar tidak dilanggar oleh pihak lain, termasuk pelaku usaha.

1. **Tujuan, Asas, dan Prinsip Perlindungan Konsumen**

Tujuan utama dari hukum perlindungan konsumen adalah untuk mencipatakan keseimbangan antara kepentingan konsumen dan pelaku usaha dalam kegiatan ekonomi. Salah satu tujuannya adalah memberikan perlindungan hukum kepada konsumen dari praktik binsis yang merugikan atau menipu. Melalui hukum perlindungan konsumen, diharapkan konsumen memperoleh informasi yang akurat dan jelas mengenai produk atau layanan yang mereka beli, serta memasrikan bahwa barang dan jasa yang diterima sesuai dengan standar kualitas dan keselamatan yang berlaku.[[31]](#footnote-31)

Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dalam “Pasal 3 terdapat tujuan perlindungan konsumen sebagai berikut :[[32]](#footnote-32)

1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri mereka sendiri.
2. Meningkatkan martabat dan harkat konsumen dengan cara melindungi mereka dari dampak negatif penggunaan barang dan/atau jasa.
3. Memberdayakan konsumen agar mampu memiliki, menentukan dan menuntut hak – haknya seabagai konsumen.
4. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang menjamin kepastian hukum, keterbukaan informasi, serta akses memperoleh informasi.
5. Meningkatkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen, sehingga mendorong sikap jujur dan tanggung jawab dalam berbisnis.
6. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa untuk memastikan kelangsungan usaha, serta kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.”

Setiap Undang – Undang selalu mempunyai asas yang tujuannya adalah untu memberikan pemahaman dasar terhadap suatu peraturan tersebut. Asas tentang perlindungan konsumen diatur pada “Pasal 2 Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen yaitu :[[33]](#footnote-33)

1. Asas Manfaat

Asas manfaat menyatakan bahwa setiap tindakan dalam perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar – besarnya bagi kepentingan konsumen maupun pelaku usaha secara keseluruhan. Asas ini menekankan bahwa pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen tidak boleh menguntungkan satu pihak lebih dari pihak lainnya, tetapi untuk memastikan bahwa hak – hak setiap pihak, baik produsen, pelaku usaha maupun konsumen, terlindungi. Dengan demikian, diharapkan pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen akan memberikan manfaat bagi masyarakat luas dan pada akhirnya berkontirbusi pada kesejahteraan bangsa.

1. Asas Keadilan

Asas keadilan bertujuan untuk memastikan bahwa partisipasi seluruh masyarakat dapat terlaksana dengan maksimal, serta memberikan kesempatan yang adil bagi konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh hak – hak mereka dan memenuhi kewajiban mereka. Asas ini mengharuskan agar pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen memberikan kesempatan yang setara bagi konsumen perlindungan konsumen memberikan kesempatan yang setara bagi konsumen maupun produsen atau pelaku usaha untuk mendapatkan hak – hak mereka dan melaksanakan kewajiban mereka secara adil. Oleh karena itu, undang – undang ini mengatur hak dan kewajiban baik bagi konsumen maupun pelaku usaha.

1. Asas Keseimbangan

Asas keseimbangan bertujuan untuk mencapai kesetraan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah baik dari segi materi maupun non materi. Asas ini mengharuskan agar konsumen, produsen atau pelaku usaha, serta pemerintah, mendapatkan manfaat yang adil dari pengaturan dan penegakan hukum perlindungan konsumen. Kepentingan ketiga pihak tersebut harus diatur dan dijaga keseimbangannya,dengan memperhatikan hak dan kewajiban masing – masing dalam konteks kehidupan berbangsa dan bernegara.

1. Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen

Asas keamanan dan keselamatan konsumen bertujuan untuk memberikan kepastian bahwa konsumen dapat merasa aman dan terlindungi saat menggunakan atau mengonsumsi barang dan/atau jasa. Asas ini mengharuskan adanya perlindungan hukum yang menjamin bahwa produk yang digunakan konsumen tidak membahayakan keselamatan jiwa dan harta benda mereka. Oleh karena itu, undang – undang ini mewajibkan produsen dan pelaku usaha untuk memenuhi kewajiban – kewajiban tertentu serta mematuhi aturan yang melarang tindakan yang dapat membahyakan konsumen dalam proses produksi dan distribusi produk.

1. Asas Kepastian Hukum

Asas kepastian hukum bertujuan agar baik pelaku usaha maupun konsumen mematuhi peraturan dan mendapatkan keadilan dalam perlindungan konsumen, dengan negara memberikan jaminan atas kepastian hukum. Dengan demikian, undang – undang ini diharapkan dapat memastikan bahwa aturan tentang hak dan kewajiban yang tercantum di dalamnya dapat diterapkan dalam kehidupan sehari – hari, sehingga setiap pihak dapat merasakan keadilan.”

Prinsip – prinsip yang muncul pada kedudukan konsumen dalam hubungan hukum dengan pelaku usaha. Kedudukan konsumen ini didasarkan pada doktrin atau teori yang dikenal dalam perjalanan sejarah hukum perlindungan konsumen. Prinsip – prinsip tersebut antara lain:[[34]](#footnote-34)

1. *Let the buyer beware*

Doktrin *let the buyer beware* yaitu pembeli harus berhati – hati, berpendapat bahwa pelaku usaha dan konsumen setara, sehingga konsumen tidak memerlukan perlindungan khusus. Namun, dengan adanya Undang – Undang Perlindungan Konsumen (UUPK), prinsip ini mulai bergeser menjadi *caveat venditor*, yang mengharuskan pelaku usaha lebih berhati – hati dalam menjual produk.

1. *The Due Care Theory*

Teori ini berpendapat bahwa pelaku usaha wajib berhati – hati dalam memasarkan barang dan jasa. Jika pelaku usaha sudah melakukan kehati – hatian, mereka tidak dapat disalahkan. Untuk membuktikan kesalahan pelaku usaha, konsumen harus menunjukkan bahwa pelaku usaha telah gagal memenuhi prinsip kehati – hatian. Beban pembuktian ada pada konsumen, sedangkan pelaku usaha hanya perlu memberikan pembelaan jika ada bukti yang diajukan. Namun, dalam praktiknya, konsumen keunggulan di berbagai bidang cenderung lebih mudah menghindari atau membela diri dari gugatan tersebut.

1. *The Privity of Contract*

Prinsip ini menjelaskan bahwa kontrak hanya mengikat pihak – pihak yang membuatnya, sehingga hubungan antara pelaku usaha dan konsumen terbatas pada hal – hal yang disepakati bersama. Dengan demikia, konsumen berhak menggugat jika terjadi pelanggaran perjanjian, seperti wanprestasi atau ingkar janji, ketika apa yang dijanjikan tidak sesuai dengan kesepakatan. Namun, meskipun hubungan hukum telah ada, masalah tidak selalui selesai begitu saja. Secara hukum, pelaku usaha dan konsumen dianggap sejajar, tetapi kenyataannya, konsumen seringkali berada dalam posisi yang lebih lemah dan terpaksa mengikuti kehendak pelaku usaha.

1. Kontrak bukan merupakan syarat

Prinsip ini berkembang dari prinsip *Privity of the contract* yang menyatakan bahwa hubungan hukum antara pelaku usaha dan konsumen didasarkan pada adanya kontrak atau perjanjian. Namun, prinsip tersebut tidak lagi dapat dipertahankan, sehingga muncul prinsip baru yang menyatakan bahwa hubungan hukum antara pelaku usaha dan konsumen tidak selalu harus didasarkan pada kontrak atau perjanjian.

1. **Sumber Hukum Perlindungan Konsumen**

“Undang – Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) menjadi dasar hukum utama dalam perlindungan konsumen di Indonesia. Namun, keberlakuannya tidak menghapus peraturan sebelumnya yang juga melindungi konsumen.” Sesuai dengan Pasal 64 Undang – Undang Perlindungan Konsumen, peraturan yang telah ada tetap berlaku selama tidak bertentangan atau belum diatur secara khusus dalam Undang – Undang Perlindungan Konsumen. Deangan demikian, Undang – Undang Perlindungan Konsumen tetap mengakomodasi regulasi sebelumnya yang memberikan perlindungan bagi hak – hak konsumen.[[35]](#footnote-35)

Sumber hukum perlindungan konsumen tidak hanya terbatas pada Undang – Undang Perlindungan Konsumen (UUPK), tetapi juga harus dilihat dalam konteks sistem hukum perlindungan konsumen secra menyeluruh. Hukum sebagai sistem merupakan kesatuan yang terdiri dari berbagai unsur yang saling berhubungan dan bekerja sama untuk mencapai tujuan yang sama. Oleh karena itu, memahami hukum perlindungan konsumen tidak hanya melalui Undang – Undang Perlindungan Konsumen sebagai sumber utama, tetapi juga dengan mempelajari berbagai sumber hukum lain, baik dalam ranah hukum privat maupun hukum publik, meskipun tidak secara khsusu ditujukan untuk perlindungan konsumen.[[36]](#footnote-36)

1. Undang – Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Sejak 20 April 1999, Indonesia memiliki Undang – Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ( UUPK), yang mulai berlaku efektif pada 20 April 2010. Undang – Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) berperan sebagai payung hukum yang melindungi konsumen serta mengintegrasikan berbagai peraturan terkait perlindungan konsumen di Indonesia.

Menurut “Pasal 1 angka (1) Undang – Undang Perlindungan Konsumen, perlindungan konsumen bertujuan untuk memberikan kepastian hukum dalam melindungi hak – hak konsumen.” Perlindungan ini tidak hanya berkaitan dengan ganti rugi atau sanksi bagi pelaku usaha, tetapi juga mencakup pemberdayaan konsumen dan peningkatan kesadaran pelaku usaha. Selain itu, perlindungan konsumen melibatkan berbagai aspek hukum, seperti perdata, administrasi, dan pidana.

Undang – Undang Perlindungan Konsumen mengatur subjek perlindungan konsumen, yaitu konsumen akhir yang menggunakan barang atau jasa untuk kepentingan pribadi, bukan untuk di perdagangkan diatur dalam Pasal 1 angka (2). Sementara itu, pelaku usaha ang duatur dalam “Pasal 1 angka (3) mencakup individu atau badan usaha, baik berbadan hukum maupun tidak, yang beroperasi di Indonesia.” Ini termasuk perusahaan, koperasi BUMN, pedagang, importir dan distributor, namun tidak mencakup pelaku usaha di luar wilayah Indonesia.

Ruang lingkup perlindungan konsumen dalam Undang – Undang Perlindungan Konsumen meliputi barang dan jasa. Barang didefiniskkan sebagai benda berwujud atau tidak berwujud, bergerak atau tidak, yang dapat diperdagangkan dan digunakan oleh konsumen diatur dalam Pasal 1 angka (4). Sementara itu, jasa mencakup layanan dalam bentuk pekerjaan atau prestasi yang tersedia untuk masyrakat diatur dalam Pasal 1 angka (5).”

1. Hukum Perlindungan Konsumen dalam Hukum Privat

Hukum perlindungan konsumen dalam konteks hukum perdata mencakup pengertian hukum perdata dalam arti luas, yang meliputi hukum perdata yang tercantum dalam Kitab Undang – Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHDagang), serta peraturan perundang – undangan nasional yang termasuk dalam hukum privat. Meskipun KUHPerdata tidak secara khusus menebutkan istilah “konsumen”, namun sejumlah ketentuan dalam KUHPerdata mengatur hubungan antara pelaku usaha. Salah satu aspek hukum privat yang diatur dalam Buku III KUHPerdata tentang Perikatan berakitan dengan perjanjian dan Perbuatan Melawan Hukum. Selain itu, dalam KUH Dagang juga diatur mengenai hal – hal yang berkaitan dengan pengangkutan, asuransi, dan lain – lain. Perlindungan konsumen juga tercermin dalam beberapa peraturan perundang – undangan nasional, seperti yang terdapat dalam Undang – Undang Pangan.[[37]](#footnote-37)

1. Hukum Perlindungan Konsumen dalam Hukum Publik

Hukum perlindungan konsumen dalam konteks hukum publik megacu pada peraturan yang mengatur hubungan antara negara dan alat – alat negara, serta hubungan antara negara dan individu. Negara memiliki kewajiban untuk menciptakan regulasi yang melindungi hak – hak konsumen dan memastikan pelaku usaha bertanggung jawab atas produk atau layanan yang mereka tawarkan. Dalam kerangka hukum publik, negara bertindak sebagai pengawas dan penjamin bahwa hak – hak konsumen dihormati, baik melalui peraturan administratif maupun sanksi hukum yang ditetapkan. Perlindungan ini juga mencakup upaya – upaya untuk memastikan bahwa konsumen dapat mengakses barang dan jasa yang aman, berkualitas, dan sesuai dengan standar yang diterapkan serta mendapatkan ganti rugi jika terjadi pelanggaran hak – hak mereka.[[38]](#footnote-38)

1. **Penyelesaian Sengketa Konsumen**

Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyediakan fasilitas penyelesaian sengketa konsumen melalui:

1. Penyelesaian sengekta secara damai

Penyelesaian secara damai berati bahwa pihak yang berselisih memutuskan untuk menemukan cara damai untuk menyelesaikan perselisihan mereka, dengan atau tanpa pengacara atau pendamping. Metode dama ini terdiri dari konsultasi dan/atau negoisasi konsensual antara pihak – pihak yang terlibat, berharap bahwa bentuk penyelesaian sengketa secara damai ini akan menemukan solusi yang sederhana, murah dan (relatif) cepet. Dasar hukum pengaturan ini juga diatur dalam Pasal KUHPerdata (Buku Ke – III, Bab 18, Pasal 1851 – 1858 tentang perdamaian/dading) dan dalam Pasal 45 ayat (2) Jo. Pasal 47 Undang – Undang perlindungan Konsumen.

1. Penyelesaian melalui lembaga atau instansi yang berwenang
2. Sengketa konsumen dapat diselesaikan di luar pengadilan melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK), yang bertujuan mencapai kesepakatan terkait ganti rugi atau tindakan pencegahan kerugian serupa di masa depan, sesuai dengan Pasal 47 Undang – Undang Perlindungan Konsumen. Meskipun diselesaikan di luar pengadilan, hal ini tidak menghilangkan tanggung jawab pidana yang diatur dalam undang – undang. Konsumen yang memilih jalur ini dapat mengajukan sengketa ke Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) sebagaimana tercantum dalam Pasal 49 ayat (1) Undang – Undang Perlindungan Konsumen, sebagai alternatif penyelesaian di luar peradilan.
3. Konsumen yang dirugikan dapat mengajukan gugatan terhadap pelaku usaha melalui lembaga penyelesaian sengketa atau pengadilan umum. Jika memilih jalur non – litigasi seperti Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK), gugatan ke pengadilan hanya dapat diajukian jika upaya damai tersebut dinyatakan gagal oleh salah satu atau kedua belah pihak. Namun, penyelesaian di luar pengadilan tidak menghilangkan tanggung jawab pidana sesuai ketentuan hukum yang berlaku.
4. **Tinjauan Umum Tentang Angkutan Udara**
5. **Pengertian Angkutan Udara**

Angkutan udara adalah kegiatan pengangkutan barang dan penumpang menggunakan pesawat terbang. Jenis angkutan ini memanfaatkan sarana udara sebagai media transportasi, dan biasanya digunakan untuk rute perjalanan yang memerlukan waktu singkat, seperti penerbangan domestik atau internasional. Angkutan udara memiliki keunggulan dalam hal kecepatan, jangkauan yang luas, dan kemampuan untuk menjangkau lokasi yang sulit diakses oleh tranportasi darat atau laut. Pengangkutan udara diatur dalam Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Berdasarkan Pasal 1 ayat (13) undang – undang tersebut, angkutan udara didefinisikan sebagai setiap aktivitas yang melibatkan penggunaan pesawat udara untuk mengagkut penumpang, barang (kargo), dan/atau pos dalam satu atau lebih perjalanan dari satu bandar udara ke bandar udara lainnya.[[39]](#footnote-39)

Menurut Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, angkutan udara terbagi dalam beberapa jenis, yaitu:

1. Angkutan udara dalam negeri merupakan layanan angkutan udara niaga yang beroperasi untuk mengangkut penumpang atau barang dari satu bandar udara ke bandar udara lainnya ddalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
2. Angkutan udara luar negeri merupakan layanan angkutan udara niaga yang beroperasi untuk mengangkut penumpang atau barang dari bandar udara di Indonesia ke bandar udara di luar negero serta sebaliknya.
3. Angkutan udara niaga merupakan angkutan udara untu umum dengan memungut pembayaran.
4. Angkutan udara perintis merupakan angkutan udara niaga domestik yang bertujuan menghubungkan daerah – daerah terpencil atau tertinggal yang belum memiliki akses tranportasi lain dan belum menguntungkan secara komersial.
5. **Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara**

Pengusaha pengangkutan memiliki tanggung jawab terhadap keselamatan barang yang diangkut, termasuk keterlambatan, kerusakan, dan kehilangan barang. Dalam hal ini, posisi pengusaha pengangkutan sejalan dengan ketentuan yang terdapat dalan Pasal 91 KUHD, yang menyatakan bahwa “Pengangkut bertanggung jawab atas segala kerusakan yang terjadi pada barang – barang yang diangkut setelah barang tersebut diterima untuk diangkut, kecuali jika kerusakan disebabkan oleh cacat pada barang itu sendiri, keadaan yang memaksa, atau kesalahan serta kelalaian dari pihak pengirim”.

Tanggung jawab hukum pengangkutan juga diatur dalam Pasal KUHPerdata yang menyebutkan bahwa “Pengangkut wajib mengganti biaya, kerugian, dan bunga yang seharusnya diterima jika ia tidak menyerahkan atau tidak merawat barang – barang angkutan dengan baik untuk menyelamatkannya”. Selain itu, Pasal 438 ayat 3 KUHD menegaskan bahwa “Pengangkut bertanggung jawab atas tindakan mereka serta segala benda yang digunakan dalam proses penyelenggaraan pengangkutan”.

Dalam hukum pengangkut terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu: [[40]](#footnote-40)

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan

Dalam ajaran ini, dijelaskan bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan, beban pembuktian kesalahan pengangkut terletak pada pihak yang dirugikan atau penggugat. Dalam hukum positif Indonesia, prinsip ini dapat dikaitkan dengan Pasal 1365 BW, yang mengatur tentang perbuatan melawan hukum. Menurut ketentuan pasal ini, untuk dapat menuntut ganti rugi atas suatu perbuatan yang melanggar hukum, terdapat beberapa unsur yang harus dipenuhi, diantaranya:

1. Adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat.
2. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya.
3. Adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut.
4. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga

Menurut prinsip ini, tergugat dianggap bersalah kecuali ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau memberikan alasan yang membebaskannya dari kesalahan tersebut. Dengan demikian, prinsip ini mirip dengan prinsip pertama, tetapi beban pembuktian menjadi terbalik, di mana tergugatlah yang harus membuktikan ketidakbersalahannya.

1. Prinsip tanggung jawab mutlak

Prinsip ini menyatakan bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi, tanpa memperhatikan kesalahan atau siapa yang bersalah. Dalam konteks pengangkutan, pengangkut tidak dapat dibebaskan dari tanggung jawab meskipun ada alasan yang diajukan, jika kerugian dialami oleh penumpang atau pengirim barang. Meskipun perundang – undangan tidak mengatur prinsip tanggung jawab mutlak, hal ini dapat dimaklumi karena risiko dalam jasa angkutan tidak seharusnya terlalu berat. Namun, pihak-pihak terkait masih bisa mengadopsi prinsip ini.

1. **Aturan Hukum Mengenai Pengangkutan**

Pengaturan mengenai pengangkutan udara diatur dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang “Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara.” Selain itu, pengangkutan udara internasional juga diatur dalam “Konvensi Warsawa 1929 tentang Unifikasi Ketentuan Tertentu terkait Pengangkutan Udara Internasional.” Konvensi ini mengatur prinsip tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian yang dialami oleh pengguna jasa angkutan, baik penumpang maupun pengirim barang. Seiring perkembangan waktu, Konvensi Warsawa 1929 mengalami perubahan dan penambahan melalui Protokol The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Montreal Agreement 1966, Protokol Guatemala 8 Maret 1971, dan Konvensi Montreal 1999.[[41]](#footnote-41)

“Konvensi Montreal 1999 secara umum mengatur ketentuan yang ada dalam Konvensi Warsawa 1929. Indonesia telah meratifikasi Konvensi Montreal pada 23 November 2016 melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016. Dengan demikian, Konvensi Montreal 1999 menggantikan Konvensi Warsawa 1929, dan Indonesia memiliki kewajiban untuk mematuhi peraturan yang tercantum dalam Konvensi Montreal 1999 terkait pengangkutan udara internasional. Selain itu, Konvensi Montreal 1999 juga mengakui perlindungan hukum terhadap kerugian yang dialami konsumen selama proses pengangkutan udara.”

1. Alex Candra, et.al, “Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Terhadap Kehilangan Barang Bawaan (Bagasi) Berdasarkan Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”, *Jurnal Collegium Studiosum*, 4 (2), 2021 ; 72 – 78 https://www.researchgate.net/publication/362471304\_Pertanggungjawaban\_Maskapai\_Penerbangan\_Terhadap\_Kehilangan\_Barang\_Bawaan\_Bagasi\_Berdasarkan\_Undang-Undang\_Nomor\_1\_Tahun\_2009\_Tentang\_Penerbangan [↑](#footnote-ref-1)
2. Fadilah Abd. Azis, et.al, “Pertanggungjawaban Pihak Maskpai Terhadap Kehilangan dan Kerusakan Bagasi Menurut Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara”, *Jurnal Hukum dan Pranata Sosial Islam,* 5 (2), 2023 ; 1060 - 1072 https://ejournal.insuriponorogo.ac.id/index.php/almanhaj/article/view/2496 [↑](#footnote-ref-2)
3. Harun Efendi, Renhard Harvee, “Pertanggungjawaban Maskapai Terhadap Kehilangan Barang Penumpang Pada Bagasi Pesawat (Studi Putusan Pengadilan Negeri Denpasar Nomor:6/PDT.G.S/2018/PN.DPS), *Jurnal Lex Lectio Law,* 1 (2), 2022 ; 120 – 134 https://jurnalgrahakirana.ac.id/index.php/JLL/article/view/23/0 [↑](#footnote-ref-3)
4. Evilola P.M.P, Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono, “Pelaksanaan Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Berdasarkan Undang – Undang No. 1 Tahun 2009”, *Jurnal Diponegoro Law*, 5 (4) , 2016 ; 2 – 14 https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/viewFile/13457/13013 [↑](#footnote-ref-4)
5. Akhmad Zaenuddin, Sandro Gatra https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/viewFile/13457/13013 diakses pada tanggal 27 September 2024, pukul 09.00 WIB [↑](#footnote-ref-5)
6. Nur Rosita https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/viewFile/13457/13013 diakses pada tanggal 27 September 2024, pukul 11.35 WIB [↑](#footnote-ref-6)
7. FJP Law Offices https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/viewFile/13457/13013 diakses pada tanggal 27 September 2024, pukul 13.00 WIB [↑](#footnote-ref-7)
8. Denni Risman, <https://www.batamnews.co.id/berita-100238-kasus-koper-penumpang-hilang-di-padang-pengadilan-putuskan-lion-air-bersalah-denda-rp-39-9-juta.html> diakses pada tanggal 7 Oktober 2024, pukul 21.39 WIB [↑](#footnote-ref-8)
9. Rio Christiawan, *Sosiologi Hukum Kontemporer Praktik dan Harapan Penegak Hukum*, Depok: Pt Rajagrafindo Persada,2021, hlm 45 [↑](#footnote-ref-9)
10. Freddy Luth Putra Purba, et.al, “Perlindungan Konsumen Atas Kerusakan Dan Kehilangan Bagasi Penumpang Pesawat Udara Oleh Maskapai Penerbangan (Study Kasus PT. Metro Batavia Cabang Medan), *Jurnal Hukum Ekonomi,* 1 , 2013 ; 1 – 7 https://media.neliti.com/media/publications/14688-ID-perlindungan-konsumen-atas-kerusakan-dan-kehilangan-bagasi-penumpang-pesawat-uda.pdf [↑](#footnote-ref-10)
11. Danang Wahyu Diono, et.al, “Tinjauan Hukum Terhadap Perusahaan Pengangkutan Udara Wings Air Dalam Pengangkutan Penumpang dan Bagasi”, *Jurnal Notarius,* 14 (2), hlm. 758 – 770 https://ejournal.undip.ac.id/index.php/notarius/article/view/43746/20769 [↑](#footnote-ref-11)
12. Rosalita Ardiani Putri, Bambang Eko Turisno, “Perlindungan Hukum Yang Adil Atas Hilangnya Bagasi Penumpang Dalam Pengangkutan Udara”, *Jurnal Law Reform,* 11 (1), 2015, 53 – 63 https://www.researchgate.net/publication/321029166\_PERLINDUNGAN\_HUKUM\_YANG\_ADIL\_ATAS\_HILANGNYA\_BAGASI\_PENUMPANG\_DALAM\_PENGANGKUTAN\_UDARA [↑](#footnote-ref-12)
13. Anwar Hidayat, https://www.statistikian.com/2017/02/metode-penelitian-metodologi-penelitian.html diakses pada tanggal 28 September 2024, pukul 10.15 WIB [↑](#footnote-ref-13)
14. Gamal Thabroni, https://serupa.id/metode-penelitian/ diakses pada tanggal 7 Oktober 2024, pukul 22.10 WIB [↑](#footnote-ref-14)
15. Sigit Sapto Nugroho, et.al, *Metodologi Riset Hukum,* Sukaharjo : Oase Pustaka, 2020, hlm. 29 [↑](#footnote-ref-15)
16. H. Nur Solikin, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*, Pasuruan : CV. Penerbit Qiara Media, 2021, hlm. 58 [↑](#footnote-ref-16)
17. Ahmad, et.al , *Buku Hajar Metode Penelitian & Penulisan Hukum*, Jambi : PT. Sonpedia Publishing Indonesia, 2014, hlm. 43 [↑](#footnote-ref-17)
18. Albi Anggito, Johan Setiawan, *Metodologi Penelitian Kualitaif,* Jawa Barat: CV Jejak, 2018, hlm. 7 [↑](#footnote-ref-18)
19. Husnul Abdi, [Pengertian Tanggung Jawab Menurut Para Ahli, Aspek, dan Ciri-cirinya pada Seseorang - Hot Liputan6.com](https://www.liputan6.com/hot/read/4874533/pengertian-tanggung-jawab-menurut-para-ahli-aspek-dan-ciri-cirinya-pada-seseorang?page=4), diakses pada tanggal 12 November 2024, pukul 14.32 WIB [↑](#footnote-ref-19)
20. Moh Syaeful Bahar, “Perlindungan Hukum Terhadap Tenaga Kerja Akibat Kesewenangan Pengusaha”, *Jurnal Legisia* 14 (2), 2022, 224 <https://journal.unsuri.ac.id/index.php/legisia/article/view/199> [↑](#footnote-ref-20)
21. Dede Mirza, *Hukum Perdata (Perspektif Hukum Perdata di Indonesia)*, Jambi : PT. Sonpedia Publishing Indonesia, 2024, hlm 71 [↑](#footnote-ref-21)
22. Ridwan H.R, *Hukum Administrasi Negara,* Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2006, hlm 335 [↑](#footnote-ref-22)
23. Salim HS, Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertai dan Tesi,* Buku Kedua, Jakarta: Rajawali Pres, 2009, hlm. 7 [↑](#footnote-ref-23)
24. Titik Triwulan, Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien,* Jakarta: Prestasi Pustaka, 2010, hlm. 49 [↑](#footnote-ref-24)
25. Salim HS, Erlies Septiana Nurbani, Loc.it [↑](#footnote-ref-25)
26. Yusuf Shofie, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2013, hlm. 85 [↑](#footnote-ref-26)
27. Ridwan Khairandy, *Pokok – Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta: FH UII Press, 2014, hlm. 377 – 378 [↑](#footnote-ref-27)
28. Ibid., hlm. 382 [↑](#footnote-ref-28)
29. Inosentius Samsul, *Perlindungan Konsumen, Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Jakarta: Universitas Indonesia, 2004, hlm. 86 [↑](#footnote-ref-29)
30. Ferdinandus Ngau Lobo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Bali : Intelektual Manifes Media, 2024, hlm. 3 – 6 [↑](#footnote-ref-30)
31. Irfansyah, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Ruang Karya, 2024, hlm. 10 [↑](#footnote-ref-31)
32. Rhey A. Karinda, Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Bisnis Pembiayaan Menurut Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999, *Jurnal Lex Privatum* 8 (4), 2020, hlm. 48 <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexprivatum/article/view/30967> [↑](#footnote-ref-32)
33. Ibid., hlm. 48 [↑](#footnote-ref-33)
34. Susilowati Suparto Dajaan, et.al, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Bandung: Penerbit Cakra, 2020, hlm. 32 [↑](#footnote-ref-34)
35. Susilowati Suparto Dajaan, Loc. Cit [↑](#footnote-ref-35)
36. Ibid., hlm. 12 [↑](#footnote-ref-36)
37. Ibid., 15 [↑](#footnote-ref-37)
38. Ibid., hlm. 16 [↑](#footnote-ref-38)
39. Almusawir, et.al, *Hukum Dagang*, Jakarta: Kencana, 2024, hlm. 385 [↑](#footnote-ref-39)
40. Sigit Sapto Nugroho, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Solo: Pustaka Iltizam, 2019, hlm. 107 [↑](#footnote-ref-40)
41. Martono, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2010, hlm. 233 [↑](#footnote-ref-41)