

**PENOLAKAN GARUDA INDONESIA TERHADAP PENUMPANG YANG  
DISEBABKAN KARENA PENEMPATAN *HAND BAG* DI LANTAI  
PESAWAT (STUDI KASUS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG  
NOMOR 2733 K/PDT/2018)**

**Ricardo Calvin Enoni Nazara**  
(Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)  
(E-mail: ricardonazara@yahoo.com)

**Sugandi Ishak**  
(Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Meraih Sarjana Hukum  
pada Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Magister Hukum  
pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia)  
(E-mail: sugandhi.ishak@gmail.com)

*Abstract*

*In aviation activities, sometimes disputes occur due to misunderstandings between passengers and cabin crew, and even lead to lawsuits in court. The problem faced is how the attitude of airplane passengers should be according to Law Number 1 of 2009 concerning Aviation and what actions can be taken by the Garuda Indonesia airline against passengers who violate the provisions of air transportation. The results show that the attitude of airplane passengers according to Law Number 1 of 2009 concerning Aviation (Case Study of Supreme Court Decision Number 2733 K/Pdt/2018) refers to Article 54 of Law Number 1 of 2009 concerning Aviation. Passengers are prohibited from violating the rules that have been implemented by the flight service provider, and disrupting the flight, and the captain of the aircraft has the authority to take action such as lowering the passenger. Actions that can be taken by Garuda Indonesia against passengers who violate the provisions of air carriage are that Garuda Indonesia must notify that the rules are so. Garuda Indonesia's obligation is to announce the conditions of carriage, and others. The terms of carriage are in the announcement. The conditions of carriage at Garuda Indonesia are regulated in Article 1 to Article 18 regarding the conditions of carriage regarding passengers and baggage. To prevent disturbance of order and comfort while using air flight services, of course, awareness of all stakeholders is needed in complying with all applicable legal regulations.*

*Keywords: Rejection, Garuda Indonesia, Passenger, Hand Bag.*

## **I. PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi udara menjadi primadona transportasi modern saat ini. Dalam kurun waktu 10 tahun terakhir, transportasi udara mampu memberikan pengaruh positif bagi pengguna jasa penerbangan yang memiliki beragam kelas, baik kelas ekonomi, kelas bisnis dan kelas satu (*first class*). Selain itu, penerbangan mampu menciptakan iklim yang kompetitif atau mampu bersaing dengan maskapai penerbangan lainnya,

yang pada intinya mampu melahirkan tiket murah dan diburu masyarakat luas secara antusias. Kompetisi tersebut pada aspek lain menimbulkan kekhawatiran bahwa harga tiket murah akan berdampak pada kualitas jasa/layanan, khususnya layanan atas *maintenance* pesawat. Kekhawatiran seperti itu muncul karena sering terjadinya kecelakaan pesawat terbang.<sup>1</sup>

Pada dasarnya dalam kegiatan pengangkutan udara niaga terdapat dua pihak, yaitu pengangkut dalam hal ini adalah “perusahaan atau maskapai penerbangan dan pihak pengguna jasa atau konsumen. Para pihak tersebut terikat oleh suatu perjanjian, yaitu perjanjian pengangkutan. Sebagaimana layaknya suatu perjanjian yang merupakan manifestasi dari hubungan hukum yang bersifat keperdataan, maka di dalamnya terkandung hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan dan dipenuhi, pihak pengangkut memberikan pelayanan yang baik dan prima dan penumpang bersifat sopan dan selalu menjaga etika norma, dan ketentuan lain yang ditentukan oleh maskapai penerbangan dan beberapa regulasi yang diatur dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.”<sup>2</sup>

Etika merupakan “nilai, norma dan kualitas standar moral yang menjadi acuan bagi individu maupun kelompok dalam bertingkah laku dalam kehidupan bermasyarakat. Etika diperlukan guna menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Seringkali perkara yang tampak sepele bagi tanpa disadari malah mengganggu ketertiban umum dan kenyamanan orang lain. Mungkin ada juga sebagian pengguna jasa penerbangan yang belum mengetahui perkara etika penerbangan.” Guna mengantisipasi ketidaktahuan itu serta mengatasi berbagai tindakan tidak beretika yang

---

<sup>1</sup> Wagiman, “Refleksi dan Implementasi Hukum Udara: Studi Kasus Pesawat Adam Air”, *Jurnal Hukum Bisnis*, Vol 25, Tahun 2006, hal. 13

<sup>2</sup> E. Saefullah Wiradipradja, “Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia”, *Jurnal Hukum Bisnis*, Vol 25, Tahun 2006, hal. 5-6.

dilakukan secara tidak sengaja oleh diri sendiri sebagai penumpang atau pengguna jasa transportasi udara.

Berbicara etika di dalam pesawat, mungkin “lebih mengarah kepada sikap dan perilaku terhadap awak kabin, fasilitas di dalam pesawat, hingga penumpang lainnya. Etika di sini bukan hanya perilaku, tetapi juga gaya bicara dan bahasa yang harus lebih diperhatikan lagi. Jangan sampai melakukan hal konyol yang dapat merugikan diri sendiri, meskipun itu hanya sekadar becandaan.” Hal dimaksud adalah sebagai berikut: <sup>3</sup>

1. “Harus bersikap sopan

Bersikap sopan harus bisa diterapkan kepada penumpang lainnya. Pasalnya, penumpang lain pun memiliki hak yang sama. Jaga perilaku dan jangan melakukan hal-hal aneh yang bisa mengganggu kenyamanan orang lain.

2. Mengontrol privasi orang lain

Setiap orang memiliki privasinya masing-masing. Meskipun jarak antar bangku yang begitu sempit, tetapi harus tetap bisa menjaga privasi penumpang lain yang ada di sebelahnya.

3. Mengontrol barang bawaan

Setiap penumpang memang memiliki hak untuk membawa barang dan diletakkan di dalam kabin. Tetapi, satu hal yang perlu diingat bahwa bagasi kabin itu milik semua penumpang pesawat tersebut. Oleh karena itu, sebelum berangkat pastikan barang yang dibawa tidak melebihi kapasitas sehingga tidak mengambil seluruh tempat bagasi yang seharusnya diisi oleh penumpang lain. Selain itu, ada aturan yang memang sudah ditetapkan oleh seluruh maskapai penerbangan mengenai jumlah berat barang yang boleh dibawa masuk ke dalam kabin pesawat. Agar tidak mendapatkan masalah,

---

<sup>3</sup> Futuready, “Etika Penumpang di Dalam Pesawat Yang Harus Dipatuhi”, [www.futuready.com](http://www.futuready.com), diakses 24 Mei 2021.

tentu harus dipastikan etika bagi para penumpang di dalam pesawat yang satu ini sangat dipatuhi.

4. Sopan terhadap kru kabin

Kru kabin adalah tenaga profesional yang membantu kenyamanan penumpang selama penerbangan. Berlakulah sopan, hormat dan baik kepada kru kabin sehingga bisa memudahkan pekerjaan mereka.

5. Menyimak dan mematuhi aturan di dalam pesawat.

6. Hargai hak sesama penumpang.

7. Tidak melanggar hukum.”

Berdasarkan Pasal 54 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa :

“Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a. perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;
- c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;
- d. perbuatan asusila;
- e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
- f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.”

Ini artinya bahwa “sebagai pengguna pesawat terbang, banyak penumpang yang tidak mengindahkan sejumlah aturan penerbangan. Padahal, jika dilaksanakan, ketentuan prosedural ini dapat menjaga kenyamanan satu sama lain penumpang serta seluruh pihak yang terkait selama penerbangan berlangsung.

Pada penulisan skripsi ini, Penulis mengangkat kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor: 2733 K/Pdt/2018. Kasus ini bermula pada saat Penggugat/penumpang bersama rekan rombongan tiba atau sampai di Praya transit dengan Pesawat Garuda Indonesia Nomor Penerbangan/*Flight* GA 435 dengan *Boarding Pass*/Tiket Nomor:

126248356651202 SEQ 0070 Nomor Kursi/Seat 34 B atas nama Penggugat dengan Rute Praya-Jakarta.

Pada posisi di atas pesawat penggugat sedang merapikan *handbag*/tas jinjing yang berisi dokumen-dokumen penting dan barang berharga lainnya berupa Lencana DPR terbuat dari Emas (23 karat) dengan berat 10 (sepuluh) gram serta uang tunai sebesar Rp. 20.000.000,- (dua puluh juta rupiah) dan Penggugat bermaksud menaruh atau menempatkan *handbag* tersebut ke dalam cargo pesawat sejajar di atas *seat*/tempat duduk penggugat, akan tetapi ternyata cargo yang dimaksud telah terisi penuh oleh barang penumpang yang lain, sehingga *handbag* tersebut oleh penggugat ditaruh atau ditempatkan di lantai pesawat mepet atau berdekatan dengan seat nomor 34 B (tempat duduk penggugat).”

Rupanya penempatan/peletakan “*hand bag* oleh Penggugat di lantai pesawat tersebut diperhatikan dan menjadi masalah bagi seorang petugas/pramugari pesawat Garuda Indonesia dengan Nomor Penerbangan/*Flight* GA 435 Praya Lombok-Jakarta. Sikap petugas/pramugari tersebut sudah sesuai dengan standar operasional prosedur, sehingga penumpang lain merasa nyaman dan tidak terganggu. Mengingat setiap penumpang memang memiliki hak untuk membawa barang dan diletakkan di dalam kabin. Tetapi, satu hal yang perlu diingat bahwa bagasi kabin itu milik semua penumpang pesawat tersebut. Oleh karena itu, barang yang dibawa tidak melebihi kapasitas sehingga tidak mengambil seluruh tempat bagasi yang seharusnya diisi oleh penumpang lain. Selain itu, ada aturan yang memang sudah ditetapkan oleh seluruh maskapai penerbangan mengenai jumlah berat barang yang boleh dibawa masuk ke dalam kabin pesawat harus sangat dipatuhi.”

Sebagaimana dijelaskan di atas bahwa “alasan maskapai Garuda Indonesia tidak mengizinkan penumpang terbang hanya disebabkan karena penempatan *hand bag* yang tidak pada tempatnya, dan hal

tersebut sudah disadari oleh penggugat karena tempat bagasi pesawat sudah digunakan orang lain. Gugatan penggugat menang di peradilan tingkat pertama, kemudian Garuda Indonesia mengajukan banding dan menang, kemudian mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung dan penggugat kalah dan putusan itu telah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.”

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan kajian lebih lanjut secara komprehensif dan menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul **“Penolakan Garuda Indonesia Terhadap Penumpang yang Disebabkan karena Penempatan *Hand Bag* di Lantai Pesawat (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 2733 K/Pdt/2018).”**

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas permasalahan dalam penelitian ini adalah ;

1. Bagaimanakah seharusnya sikap penumpang pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan?
2. Tindakan apakah yang dapat dilakukan maskapai Garuda Indonesia terhadap penumpang yang melanggar ketentuan pengangkutan udara?

## **C. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan di dalam penulisan skripsi ini menggunakan “metode penelitian hukum yuridis-normatif, yaitu mengkaji hukum yang dikonsepsikan sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat, dan menjadi acuan perilaku setiap orang.” Penelitian hukum normatif atau kepastiaan tersebut mencakup:<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet.3, (Jakarta: Universitas Indonesia-UI Press, 2010), hal.51.

- a. “Penelitian terhadap asas-asas hukum;
- b. Penelitian terhadap sistematika hukum;
- c. Penelitian terhadap taraf sinkronisasi hukum;
- d. Penelitian sejarah hukum;
- e. Penelitian perbandingan hukum.”

Penelitian skripsi ini akan menggunakan penelitian terhadap “asas-asas hukum, karena asas hukum merupakan unsur ideal dari hukum. Tanpa asas hukum norma-norma hukum akan kehilangan kekuatan mengikatnya. Mengingat penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif, maka penelitian pada analisis norma hukum, baik hukum dalam arti perundang-undangan, maupun hukum dalam arti hukum sebagai putusan-putusan pengadilan.<sup>5</sup> Dengan demikian objek yang dianalisis adalah norma hukum, baik dalam peraturan perundang-undangan maupun putusan secara konkrit ditetapkan oleh lembaga peradilan.”

## 2. Sifat Penelitian

Berdasarkan sifatnya, penelitian ini adalah penelitian deskriptif. “Suatu penelitian deskriptif dimaksudkan untuk memberi data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya.”<sup>6</sup>

## 3. Jenis Data

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder. “Data sekunder tersebut mempunyai ruang lingkup yang sangat luas, mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian dan seterusnya.”

Di dalam penelitian hukum, data sekunder mencakup:

- a. “Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mengikat yang terdiri dari peraturan perundang-undangan, seperti;

---

<sup>5</sup> *Ibid.*, hal.52.

<sup>6</sup> *Ibid.*, hal.10.

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
  - 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata).
  - 3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
  - 4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
  - 5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 38 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Dalam Negeri.”
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu “bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan seterusnya.”
- c. Bahan hukum tersier, yakni “bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, contohnya adalah kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif dan seterusnya.”<sup>7</sup>
4. Teknik Pengumpulan Data

Di dalam penelitian ini “alat pengumpulan data yang dipergunakan adalah studi kepustakaan (*library research*). Sudah tentu bahwa suatu penelitian hukum (misalnya hukum normatif dapat dibatasi pada penggunaan studi dokumen atau bahan pustaka saja) yaitu pada data hukum sekunder,<sup>8</sup> adalah pengumpulan data dengan mempelajari data mengenai hal-hal yang berupa catatan, transkrip, surat kabar dan pandangan-pandangan yang relevan dengan pokok masalah dan sumber-sumber referensi umum (buku literatur) serta referensi khusus (dokumen) yang secara langsung disesuaikan dengan masalah yang dibahas.“

---

<sup>7</sup> *Ibid.*, hal.52.

<sup>8</sup> *Ibid.*, hal.66.



## 5. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif, yaitu “menguraikan dan menginterpretasikan data dalam bentuk kalimat yang baik dan benar untuk memperoleh jawaban singkat yang dirumuskan secara deduktif. Berdasarkan analisis data kualitatif, maka hasil penelitian ini akan diuraikan dalam bentuk kalimat yang disusun secara sistematis, jelas, dan rinci sehingga dapat diinterpretasikan untuk memperoleh suatu kesimpulan secara deduktif untuk menjawab pokok bahasan yang ada.”

## II. PEMBAHASAN

### A. Sikap Penumpang Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 2733 K/Pdt/2018)

Pada dasarnya, setiap moda transportasi memiliki aturan, norma, dan peraturan yang harus dipatuhi dan terbilang hampir mirip satu dengan yang lainnya. Contohnya, menjaga kebersihan di pesawat, tidak berkata kasar, menjaga privasi penumpang lain, etika ketika berada dalam pesawat dan sebagainya. Itu merupakan aturan dasar yang memang harus dilakukan dimanapun kalian berada.

Mengacu pada “teori norma hukum Hans Kelsen, disebutkan bahwa norma hukum adalah aturan, pola atau standar yang perlu diikuti. Kemudian dijelaskan lebih lanjut bahwa fungsi norma hukum adalah memerintah, melarang, menguasai, membolehkan dan menyimpan dari ketentuan. Ini artinya bahwa norma hukum selalu diciptakan melalui kehendak. Norma-norma tersebut akan menjadi mengikat masyarakat, apabila norma tersebut dikehendaki menjadi hukum dan harus dituangkan dalam wujud tertulis, dikeluarkan oleh lembaga yang berwenang dan memuat perintah.”

Dalam hubungannya dengan “aturan, norma penumpang di dalam pesawat, mungkin lebih mengarah kepada sikap dan perilaku terhadap

awak kabin, fasilitas di dalam pesawat, hingga penumpang lainnya. Aturan tersebut bukan hanya perilaku, tetapi juga gaya bicara dan bahasa yang harus lebih diperhatikan lagi. Jangan sampai melakukan hal tidak berguna yang dapat merugikan diri sendiri, meskipun itu hanya sekadar bercanda. Oleh karena itu, agar menggunakan pesawat tetap aman dan terhindar dari masalah apa pun, penumpang harus mematuhi semua aturan penumpang di dalam pesawat.”

Di sisi lain, penumpang juga memiliki hak penumpang yang sudah diatur sedemikian rupa dalam pengangkutan udara. “Seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan.<sup>9</sup> Di samping itu juga penumpang atau ahli warisnya berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan. Selain itu hak-hak penumpang lainnya adalah menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang, mendapatkan pelayanan yang baik, memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan dan lain-lain.”

Selain hak, penumpang juga memiliki kewajiban. Di mana sebagai salah satu pihak dalam perjanjian angkutan udara maka penumpang memiliki kewajiban-kewajiban sebagai berikut:

- a) “Membayar uang angkutan, kecuali ditentukan sebaliknya.
- b) Mengindahkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untuk itu
- c) Menunjukkan tiketnya kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta

---

<sup>9</sup> Hartono Hadisoeperto dkk, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*. (Yogyakarta: UII Press. 1987), hal. 26.

- d) Tunduk kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya
- e) Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.”

Apabila penumpang tidak melaksanakan kewajibannya itu, maka sebagai konsekuensinya pengangkut udara berhak untuk membatalkan perjanjian angkutan udara itu. Disamping itu juga apabila penumpang yang melalaikan kewajibannya itu kemudian menimbulkan kerugian sebagai akibat perbuatannya itu, maka ia sebagai penumpang harus bertanggung jawab atas kerugian tersebut.

Dalam teori pengangkutan udara, “khususnya dalam Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, di mana angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang kargo dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar ke bandar udara yang lain, sedangkan angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut bayaran. Angkutan udara pada umumnya adalah angkutan udara niaga, angkutan umum berniaga yaitu angkutan udara untuk umum dengan memungut biaya. Kegiatan angkutan udara niaga dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional secara berjadwal. Dalam pengangkutan udara tentunya melibatkan unsur perusahaan pengangkut, penumpang dan pihak ketiga.”

Dalam hubungannya dengan penumpang ketika menggunakan pesawat terbang atau ketika berada dalam pesawat terbang, tentu ada etika atau norma yang berlaku di dalamnya. “Etika erat kaitannya dengan norma kesopanan dan itu tidak bisa dilepaskan dari kehidupan sehari-hari. Bahkan saat ingin naik pesawat pun, ada aturan tidak tertulis yang harus diikuti. Berikut adalah beberapa diantaranya:

### 1. Saat Boarding

Hampir semua penumpang membawa tas saat ingin bepergian menggunakan pesawat, tujuannya adalah untuk menyimpan semua kebutuhan. Saat masuk ke dalam pesawat, sebisa mungkin hindari bagasi pesawat di bagian atas. Jika bawaan tidak terlalu banyak, masukkan saja di bawah kursi. Mengapa? Memasukkan tas dan barang-barang ke bagasi atas memakan waktu lama. Jika ingin keluar lebih cepat dan nyaman saat landing, letakkan barang bawaan di dekat anda.

Jika pihak security bandara meminta identitas anda, berikan saja. Jika mereka menyuruh anda untuk melepaskan sepatu, lakukanlah. Lepaskan benda-benda berbahan logam yang menempel di dalam tubuh anda. Ini merupakan peraturan penting yang harus anda ingat. Saat berdiri di barisan, jangan ngobrol kecuali antriannya panjang dan anda berada jauh di belakang. Proses ini terbilang merepotkan, bahkan untuk yang sudah sering naik pesawat sekalipun. Bagaimanapun juga, ini merupakan bagian dari etika saat naik pesawat, jadi jangan mengeluh.

### 2. Saat di dalam pesawat

Yang paling penting saat di dalam pesawat adalah jangan menciptakan dan mencari keributan dengan orang lain. Semua penumpang memiliki hak yang sama karena masing-masing telah membeli tiket. Duduklah pada kursi anda. Kaki, tangan, barang bawaan harus berada di kursi sendiri, jangan sampai melewati tempat duduk orang lain.

### 3. Saat mendarat

Bersikaplah teratur dan keluar pesawat sesuai barisan. Jika anda duduk di belakang, maka sabarlah menunggu. Jika anda duduk di depan, segera ambil barang bawaan dan lekas turun. Jangan memenuhi lorong pesawat dan membuat orang menunggu. Jika menyimpan bawaan di bagasi atas, turunkan pelan-pelan agar tidak terjatuh dan menimpa orang lain. Jangan membuka tas atau koper sebelum keluar dari

pesawat. Jika ada barang yang tertinggal, jangan melawan arus orang keluar. Biarkan semua keluar dulu, baru ambil barang tersebut. Dan jangan menyalakan telepon sebelum semua keluar pesawat.”

Terkait “keamanan dan keselamatan penumpang, maskapai memastikan keselamatan dan kenyamanan seluruh penumpang. Oleh karena itu, mungkin sudah saatnya untuk meninjau aturan tidak tertulis untuk penumpang yang bepergian di dunia dengan pesawat, diantaranya adalah:

1. Jangan menyimpan terlalu banyak barang di bagasi kabin

Ketentuan bagasi untuk penumpang pesawat kini telah banyak berubah. Banyak maskapai mengenakan biaya tambahan untuk bagasi pesawat dan membatasi barang bawaan ke kabin berdasarkan berat dan ukuran. Banyak orang mencoba membawa banyak barang ke kabin, mengisi bagasi kabin dan memaksa orang lain untuk menyimpan barang-barang di bawah kursi mereka. Sebaiknya kamu menghindari hal ini bila tidak ingin mempersulit orang lain.

2. Sopan terhadap kru kabin

Kru kabin adalah tenaga profesional yang membantu kenyamanan penumpang selama penerbangan. Berlakulah sopan, hormat dan baik kepada kru kabin sehingga bisa memudahkan pekerjaan mereka.”

Berdasarkan ketentuan pasal-pasal dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, khususnya Pasal 54, Pasal 55, Pasal 56 dan Pasal 57, yaitu :

Pasal 54

“Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a. Perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. Pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;
- c. Pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;
- d. Perbuatan asusila;
- e. Perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau

f. Pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.“

Pasal 55

“Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan”.

Pasal 56

- (1) Dalam penerbangan dilarang menempatkan penumpang yang tidak mampu melakukan tindakan darurat pada pintu dan jendela darurat pesawat udara.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
  - a. Peringatan;
  - b. Pembekuan sertifikat; dan/atau
  - c. Pencabutan sertifikat.

Pasal 57

“Ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara, kewenangan kapten penerbang selama penerbangan, dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri”.

Pada kasus “Putusan Mahkamah Agung Nomor: 2733 K/Pdt/2018, di mana pada posisi di atas pesawat penggugat sedang merapikan *handbag*/tas jinjing yang berisi dokumen-dokumen penting dan barang berharga lainnya berupa Lencana DPR terbuat dari Emas (23 karat) dengan berat 10 (sepuluh) gram serta uang tunai sebesar Rp. 20.000.000,- (dua puluh juta rupiah) dan Penggugat bermaksud menaruh atau menempatkan *handbag* tersebut ke dalam cargo pesawat sejajar di atas *seat*/tempat duduk penggugat, akan tetapi ternyata cargo yang dimaksud telah terisi penuh oleh barang penumpang yang lain, sehingga *handbag* tersebut oleh penggugat ditaruh atau ditempatkan di lantai pesawat mepet atau berdekatan dengan seat nomor 34 B (tempat duduk penggugat).”

Rupaya penempatan/peletakan “*hand bag* oleh Penggugat di lantai pesawat tersebut diperhatikan dan menjadi masalah bagi seorang petugas/pramugari pesawat Garuda Indonesia dengan Nomor Penerbangan/*Flight* GA 435 Praya Lombok-Jakarta. Sikap

petugas/pramugari tersebut sudah sesuai dengan standar operasional prosedur, sehingga penumpang lain merasa nyaman dan tidak terganggu. Mengingat setiap penumpang memang memiliki hak untuk membawa barang dan diletakkan di dalam kabin. Tetapi, satu hal yang perlu diingat bahwa bagasi kabin itu milik semua penumpang pesawat tersebut. Gugatan penggugat menang di peradilan tingkat pertama, kemudian Garuda Indonesia mengajukan banding dan menang, kemudian kasasi di Mahkamah Agung penggugat kalah dan putusan itu telah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.”

Berdasarkan hal tersebut, Dr. Susanti Adi Nugroho, S.H., M.H berpendapat bahwa sikap penumpang pesawat diatur dalam Pasal 54 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Semua ketentuan dalam Pasal 54 tersebut di atas ada aturannya. Begitu juga mengenai aspek dari tanggung jawab pengangkut dalam hal ini Garuda Indonesia, di mana dalam Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. Sikap penumpang maskapai suatu penerbangan dilarang untuk melakukan sikap/tindakan yang sudah diuraikan di atas untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan.

Berdasarkan “teori tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa “tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.” Dengan demikian dapat diartikan tanggung jawab (*liability*) adalah kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita pihak lain, misalnya dalam perjanjian pengangkutan udara, maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sampai di tempat tujuan.”

Pada pengertian ini jelas bahwa “penumpang dilindungi dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan apabila sesuai tindakan atau perbuatannya ketika sedang berada dalam lingkup bandara, di pesawat dan lainnya yang memiliki keterkaitan dengan penerbangan dan tidak melanggar etika, norma hukum yang berlaku dalam hukum positif di Indonesia penumpang dilindungi.”

Sedangkan menurut pendapat Petrus Kanisius Dedi Fernandez, sikap penumpang seharusnya sesuai dengan Pasal 54 Bab 4 Keselamatan dan Keamanan Pesawat Udara Selama Penerbangan, dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bahwa dimana dilarang melanggar tata tertib yang sudah diterapkan oleh pihak penyedia jasa penerbangan, dan hal tersebut mengganggu jalannya penerbangan, dan Kapten pesawat dapat mempunyai wewenang dalam melakukan tindakan seperti diturunkannya penumpang tersebut.

Berdasarkan “Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95. Semua calon penumpang pesawat udara, penumpang khusus, awak pesawat udara, calon jemaah haji, dokumen penumpang pesawat udara, bagasi tercatat (*check baggage*), bagasi kabin (*cabin baggage*), cargo maupun pos harus dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan (*security personnel*) untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Di samping itu, petugas keamanan (*security personnel*) juga harus mengawasi jalur dari *check-in counter* ke ruang tunggu dan sisi udara (*air side*), jalur menuju pesawat udara dan sebaliknya berikut:<sup>10</sup>

Setiap calon penumpang pesawat udara, harus diperiksa oleh petugas keamanan (*security personnel*) Bandar udara baik pemeriksaan secara fisik dan/atau menggunakan alat bantu pemeriksaan. Pemeriksaan

---

<sup>10</sup> H.K. Martono, Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wynd Rizaldy dan Muhammad Rifni, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*, Edisi 1, Cetakan Ke- 1. (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2011). hal. 94. (Lihat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95 tentang Petunjuk Pelaksanaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 1989 tentang Penertiban Penumpang.”



tersebut dapat menggunakan alat bantu yang diselingi dengan pemeriksaan secara fisik dengan cara diacak. Setiap calon penumpang pesawat udara yang dicurigai harus diperiksa secara fisik lebih intensif. Petugas keamanan Bandar udara berhak melarang terbang calon penumpang yang menolak dan yang tidak mau diperiksa secara fisik maupun dengan menggunakan alat bantu. Apabila petugas keamanan (*security personnel*) bandar udara memberitahukan kepada perusahaan penerbangan bahwa calon penumpang tidak mau diperiksa, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus menolak keberangkatan calon penumpang yang tidak mau diperiksa oleh petugas keamanan penerbangan.”

Perusahaan penerbangan sebagai “pengangkut wajib memberitahu alasan penolakan keberangkatan kepada calon penumpang yang bersangkutan. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib menyediakan blanko identitas yang memuat nama, alamat pemilik untuk diisi dan dipasang oleh penumpang pada bagasi kabinnya. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus menempatkan petugas keamanan (*security personnel*) dan bekerja sama dengan petugas keamanan bandar udara untuk melaksanakan pemeriksaan penumpang.” Perusahaan penerbangan yang mengangkut calon penumpang harus menempatkan petugas yang berwenang di ruang tunggu untuk melakukan pemeriksaan pas naik (*boarding pass*) calon penumpang yang akan naik ke pesawat udara sesuai dengan tujuan masing-masing.<sup>11</sup>

Calon penumpang pesawat udara, “khususnya anak-anak di bawah umur 8 tahun harus disertai dengan pengantar atau orang yang bertanggung jawab, baik awak pesawat udara atau orang yang bertanggung jawab baik calon penumpang wanita hamil tua 8 bulan harus disertai dengan surat keterangan dokter. Orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri harus disertai dengan surat keterangan dokter dan disertai dengan pengantar, sedangkan pengangkutan jenazah harus disertai dengan surat keterangan dari instansi kesehatan. Pengangkutan orang gila, orang

---

<sup>11</sup> *Ibid*, hal. 195.

tahanan atau deportee harus dikawal oleh petugas yang berwenang. Perusahaan penerbangan yang mengangkut harus menolak calon penumpang anak-anak yang tidak disertai pengantar dengan surat keterangan dokter, orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri tidak disertai dengan surat keterangan dokter dan pengantar, jenazah yang tidak disertai dengan surat keterangan dari instansi yang berwenang, orang gila yang tidak dikawal, tahanan maupun deportee yang tidak dikawal oleh petugas yang berwenang. Demikian pula perusahaan penerbangan yang akan mengangkut juga dapat menolak calon.”<sup>12</sup> Hal tersebut dimaksudkan untuk memberikan suatu keberlakuan hukum dan kepastian hukum terhadap implementasi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

## **B. Tindakan Yang Dapat Dilakukan Oleh Maskapai Garuda Terhadap Penumpang Yang Melanggar Ketentuan Pengangkutan Udara.**

Keselamatan penerbangan menurut “Pasal 1 angka 48 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Sedangkan, keamanan penerbangan menurut Pasal 1 angka 49 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.”

Dalam hal ini, “para penumpang pesawat agar terus menaati peraturan yang ada pada di bandara, menuju pesawat maupun dalam penerbangan. Tujuan menaati peraturan ini adalah untuk keselamatan penerbangan. Sebagai penumpang kita harus patuh terhadap peraturan keselamatan penerbangan, karena ini juga untuk keselamatan kita dan banyak orang.” Kedua jangan lupakan etika, pesawat terbang itu tempat

---

<sup>12</sup> *Ibid.*, hal. 95.

umum dan hal terpenting diharapkan para penumpang juga memperhatikan sisi etika.

Peningkatan keselamatan penerbangan bukan hanya “urusan maskapai atau Pemerintah sebagai regulator. Tapi juga masyarakat khususnya penumpang pesawat terbang. Oleh karena itu, sesuai Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, penumpang pesawat terbang harus mendukung upaya Pemerintah meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan. Paling tidak jangan membuat masalah yang bisa membahayakan keselamatan pesawat terbang dan seluruh penumpangnya.

Ada beberapa larangan bagi penumpang pesawat terbang sebagaimana diatur dalam Pasal 54 Undang-Undang Nomor 1 tentang Penerbangan dimaksudkan sebagai upaya dukungan untuk meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia.

Penumpang pesawat terbang harus mematuhi petunjuk awak kabin, kedua jangan menggunakan handphone, dan tidak bercanda soal bom, tidak membuka pintu darurat tanpa perintah awak kabin dan lain-lain. Penumpang yang menolak mentaati aturan tersebut tidak akan diizinkan memasuki pesawat. Hal kebiasaan buruk yang dilakukan penumpang adalah saat mereka meletakkan koper di bagasi kabin yang terletak di atas kepala. Hal ini lantaran maskapai penerbangan tidak dilindungi oleh asuransi atau apa pun jika terdapat pramugari yang melukai diri sendiri selama penerbangan. Selain itu, tas atau koper penumpang yang berat banyak membuat staf mengalami cedera serius.”

Hal lain yang tidak boleh dilakukan penumpang adalah menyapa dan tidak membuang muka saat pramugari menyapanya di depan pintu pesawat dan ketika pramugari menyapa orang dengan senyuman, diharapkan setidaknya kontak mata sebagai balasannya.

Mengacu pada pendapat dari Prof. Dr. H.K. Martono, S.H., L.L.M mengenai tindakan yang dapat dilakukan maskapai Garuda Indonesia terhadap penumpang yang melanggar ketentuan pengangkutan udara

dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 2733 K/Pdt/2018 adalah Garuda Indonesia harus memberitahu bahwa aturannya begitu. Kewajiban Garuda Indonesia adalah memberi pengumuman syarat-syarat pengangkutan, dan lain-lain.

Mengenai syarat-syarat pengangkutan ada dalam pengumuman tersebut. syarat-syarat pengangkutan di Garuda Indonesia diatur dalam Pasal 1 hingga Pasal 18 mengenai persyaratan pengangkutan mengenai penumpang dan bagasi. “Bagasi kabin hanya mencakup barang/benda yang cocok untuk dibawa ke dalam kabin pesawat. Garuda Indonesia memberlakukan peraturan yang ketat. Berat setiap barang/benda yang termasuk dalam jenis bagasi ini tidak melebihi 32 kg. jadi memiliki jatah bagasi  $\geq 33$  kg, tentu harus membagi barang tersebut agar setiap item/pc.”

Sedangkan menurut Petrus Kanisius Dedi Fernandez, tindakan yang dilakukan Garuda Indonesia merupakan perbuatan melawan hukum. Beliau berpendapat bahwa tindakan yang dilakukan pihak Maskapai Garuda tidak melanggar hukum karena pada Putusan Mahkamah Agung Nomor 2733 K/Pdt/2018 bahwa pihak Garuda tidak terbukti melakukan perbuatan melanggar hukum, dan penurunan penumpang yang melanggar sudah mendapat persetujuan dari pihak keamanan dan meninggalkan penumpang. Pihak Garuda juga tidak terbukti bersalah karena melakukan kegiatan sebagaimana yang ada di Pasal 54 dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, “tentu suatu tindakan harus memiliki kesesuaian atau keselarasan dengan norma yang berlaku. Keistimewaan norma hukum itu justeru terletak pada sifatnya yang memaksa dengan sanksinya yang berupa ancaman hukuman. Alat kekuasaan negara yang berusaha agar peraturan hukum ditaati dan dilaksanakan. Setiap norma paling tidak mempunyai beberapa unsur, yaitu:

- a. Sumber, yaitu dari mana asal norma itu;
- b. Sifat, yaitu syarat-syarat kapan norma itu berlaku;

- c. Tujuan, yaitu untuk apakah norma itu dibuat;
- d. Sanksi, yaitu reaksi (alat pemaksa) apakah yang akan dikenakan kepada orang yang melanggar atau tidak mematuhi norma itu.”

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan dalam Pasal 412 ayat:

- “(1) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (3) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (4) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengganggu ketenteraman, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (5) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (6) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) atau ayat (5) mengakibatkan kerusakan atau kecelakaan pesawat dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).
- (7) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), atau ayat (5) mengakibatkan cacat tetap atau matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.”

Dalam hubungan tersebut tentunya “keselamatan dan keamanan penerbangan khususnya bagi penumpang selama penerbangan hanya dapat dilaksanakan secara efektif apabila terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan selama penerbangan dan pengendalian serta pengawasan tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur penerbangan yang perlu diperhatikan pihak-pihak yang terkait dengan upaya perlindungan keamanan bagi penumpang dan barang di dalam pesawat udara selama penerbangan.

Mengacu pada teori kepastian hukum, di mana merupakan aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh negara terhadap individu. Tindakan yang dapat dilakukan oleh Maskapai Garuda Terhadap Penumpang yang melanggar ketentuan pengangkutan udara adalah memberitahu bahwa aturannya begitu. Kewajiban Garuda Indonesia adalah memberi pengumuman syarat-syarat pengangkutan, dan lain-lain. Hal tersebut dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dalam hubungannya dengan aspek keamanan dan kenyamanan dalam penerbangan, khususnya penumpang.”

Keselamatan penerbangan menjadi “sesuatu yang mutlak yang harus diperhatikan oleh semua *stakeholder* (pemangku kepentingan) dalam kegiatan angkutan udara baik penumpang maupun barang. Untuk mewujudkan keselamatan penerbangan, maka diperlukan kesadaran hukum yang penuh dari semua pihak terkait untuk mematuhi seluruh persyaratan yang mendukung keselamatan penerbangan sebagaimana telah diatur baik dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun Peraturan pelaksanaannya serta konvensi-konvensi

internasional di bidang penerbangan terutama yang menyangkut keamanan, dan keselamatan penerbangan.”

### **III. PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian dari bab-bab sebelumnya, bisa ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Sikap penumpang pesawat udara menurut “Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 2733 K/Pdt/2018) adalah mengacu pada Pasal 54 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Artinya bahwa penumpang dilarang melanggar tata tertib yang sudah diterapkan oleh pihak penyedia jasa penerbangan, dan hal tersebut mengganggu jalannya penerbangan, dan Kapten pesawat mempunyai wewenang dalam melakukan tindakan seperti di turunkannya penumpang tersebut.
2. Tindakan yang dapat dilakukan oleh maskapai garuda terhadap penumpang yang melanggar ketentuan pengangkutan udara. Dalam hal ini, Pihak Maskapai Garuda Indonesia harus memberitahu bahwa aturannya begitu. Kewajiban Garuda Indonesia adalah memberi pengumuman syarat-syarat pengangkutan, dan lain-lain. Mengenai syarat-syarat pengangkutan ada dalam pengumuman tersebut. syarat-syarat pengangkutan di Garuda Indonesia diatur dalam Pasal 1 hingga Pasal 18 mengenai persyaratan pengangkutan mengenai penumpang dan bagasi.” Bagasi kabin hanya mencakup barang/benda yang cocok untuk dibawa ke dalam kabin pesawat.

#### **B. Saran**

Saran yang bisa penulis sampaikan dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mencegah perbuatan yang mengganggu ketertiban dan kenyamanan selama menggunakan jasa penerbangan udara “tentunya

diperlukan kesadaran semua *stakeholder* dalam mematuhi segala peraturan-peraturan hukum berlaku sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, beserta peraturan pelaksanaannya maupun konvensi-konvensi internasional bidang keselamatan penerbangan.

2. Maskapai Garuda Indonesia perlu melakukan pemberitahuan kepada penumpang terkait hal-hal yang dilarang selama melakukan penerbangan, ketika berada di bandara hingga ketika berada di dalam pesawat udara dan berbagai hal peningkatan pengendalian dan pengawasan yang efektif mengenai persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, penjaminan keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara selama penerbangan dari tindakan melawan hukum yang dapat terjadi selama penerbangan. Dan terpenting guna mewujudkan keselamatan penerbangan maka diperlukan suatu gerakan nasional penyadaran budaya keselamatan penerbangan (*safety culture*).” Melalui gerakan budaya keselamatan penerbangan diharapkan dapat memberikan kenyamanan bagi masyarakat pengguna jasa angkutan udara.

#### IV. DAFTAR PUSTAKA

##### A. Buku

- Hadisoeparto, Hartono, dkk. *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*. (Yogyakarta: UII Press. 1987).
- Martono, H.K., Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wynd Rizaldy dan Muhammad Rifni. *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*. Edisi 1. Cetakan Ke- 1. (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2011).
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet.3, (Jakarta: Universitas Indonesia-UI Press, 2010).



## **B. Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 38 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Dalam Negeri.

## **C. Jurnal**

Wagiman. “Refleksi dan Implementasi Hukum Udara: Studi Kasus Pesawat Adam Air”. *Jurnal Hukum Bisnis*. Vol 25, Tahun 2006.

Wiradipradja, E. Saefullah. “Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia”. *Jurnal Hukum Bisnis*, Vol 25, Tahun 2006.

## **D. Internet**

Futuready. “Etika Penumpang di Dalam Pesawat Yang Harus Dipatuhi”. [www.futuready.com](http://www.futuready.com), diakses 24 Mei 2021.