

BAB III
ASPEK HUKUM MASKAPAI PENERBANGAN DAN KESELAMATAN
PENUMPANG

I. Gambaran Umum Maskapai Penerbangan

1. Definisi Maskapai Penerbangan

Maskapai penerbangan sebagai alat transportasi/angkutan udara di Indonesia diatur dalam UU No. 1 Tahun 2009, sebelumnya hal itu diatur dalam UU No. 15 Tahun 1992 tentang penerbangan. Dalam UU tersebut, secara garis besar dibedakan antara Penerbangan Niaga atau komersial, Penerbangan Non-komersial, dan Penerbangan Militer. Dalam penelitian ini penulis memfokuskan diri pada masalah hukum yang terjadi pada penerbangan komersial. Pasal 1 angka 14 UU No. 1 Tahun 2009 memberikan definisi bahwa yang dimaksud dengan angkutan udara komersial adalah angkutan udara yang digunakan untuk umum dengan memungut pembayaran. Sementara angkutan udara non-komersial adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri.

Selanjutnya, yang dimaksud dengan Angkutan Udara, sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 ayat (13) UU No.1 Tahun 2009 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.*”

Dalam UU Penerbangan 2009 membedakan jenis-jenis angkutan udara sebagai berikut:

(1) Angkutan udara bukan niaga

Angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.

2) Angkutan udara dalam negeri

Angkutan udara dalam negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

3) Angkutan udara luar negeri

Angkutan udara luar negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebaliknya.

4) Angkutan udara niaga

Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Kegiatan angkutan udara niaga dapat dilakukan secara berjadwal dan/atau tidak berjadwal oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional dan/atau asing untuk mengangkut penumpang dan kargo atau khusus mengangkut kargo.

5) Angkutan udara perintis

Angkutan Udara Perintis adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh mode transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.

2. Badan Usaha Penerbangan

Pasal 1 angka (20) UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.

Berdasarkan penelusuran melalui laman web Bursa Efek Indonesia (BEI) di www.idx.co.id, dari ketiga kelompok besar usaha penerbangan tersebut di atas hanya Lion Air Group yang perusahaannya tidak tercatat di BEI, sementara kedua lainnya yakni Garuda Indonesia Group dan Air Asia masing-masing tercatat di BEI sejak 2011 dan 1994 dengan kode perusahaan masing-masing GIAA dan CMPP. Itu artinya bahwa Lion Air Group merupakan perusahaan non TBK atau tertutup. Lion Air merupakan maskapai penerbangan swasta nasional asal Indonesia yang

secara hukum didirikan pada tanggal 15 November 1999 dan mulai beroperasi pertama kali pada 30 Juni 2000.⁵⁶

II. Tanggung Jawab Secara Umum

tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, selain diatur dalam UU Penerbangan dan Perlindungan Konsumen, secara spesifik diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 Tentang tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara dan Peraturan Pemerintah No. 3 tahun 2001 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan. Secara garis besar tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dibagi menjadi tiga tanggung jawab, yakni; tanggung jawab terhadap penumpang, tanggung jawab terhadap barang, dan tanggung jawab terhadap keterlambatan penerbangan.⁵⁷

Beberapa peraturan tersebut di atas pada intinya mengatur mengenai perlindungan hukum bagi penumpang pesawat udara, penentuan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, dan penentuan ganti kerugian bagi penumpang. Ganti kerugian tersebut diberikan bagi penumpang yang mengalami kematian, cacat, atau luka-luka. Selain itu, ganti kerugian juga diberikan kepada

⁵⁶ “Tentang lion Air,” *Lionair.co.id*, diakses 3 April 2019 <http://www.lionair.co.id/id/lion-experience/tentang>

⁵⁷ Lukmanul Hakim, Sri Walny Rahayu, Perlindungan dan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan kepada Konsumen, *Kanun Jurnal Ilmu Hukum Vol. 19, No. 3, Agustus, 2017*, hal. 452-457

penumpang yang barangnya rusak, musnah, atau hilang, dan keterlambatan penerbangan.

1. Tanggung Jawab Terhadap Penumpang

tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, bagasi, dan keterlambatan penumpang diatur dalam Pasal 141-149 UU Penerbangan 2009 yang mengatur lebih luas dan detail. Hal itu berbeda dengan UU Penerbangan 1992 yang hanya mengatur dalam satu pasal yakni Pasal 43 UU No. 15 Tahun 1992 yang mengatur sebagai berikut;

- (1) *Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab atas :*
 - a. *kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;*
 - b. *musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;*
 - c. *keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.*
- (2) *Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.⁵⁸*

Dalam Pasal 141 UU Penerbangan Tahun 2009, pengangkut memiliki beberapa tanggung jawab terhadap penumpang, sebagai berikut :

- (1) *Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian-kejadian di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.*
- (2) *Apabila kerugian sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan pengangkut atau orang yang diperkerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang*

⁵⁸ Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Ps, 43.

timbul dan tidak dapat mempergunakan undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.⁵⁹

Dalam penjelasan UU tersebut yang dimaksud dengan "kejadian angkutan udara" adalah kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara. UU No.1 Tahun 2009 lebih umum mengatur tentang tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang yang meninggal dunia dengan frasa “diakibatkan Karen kejadian-kejadian di dalam pesawat”. Hal itu juga berbeda dengan UU sebelumnya yakni UU No. 15 Tahun 1992 yang membatasi tanggung jawab terhadap penumpang yang meninggal hanya dalam hal penumpang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat. Sebagaimana diatur dalam Pasal 43 ayat (1) a dan penjelasannya UU No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan sebagai berikut;

“Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut”⁶⁰

Penjelasan Pasal tersebut berbunyi:

“Tanggung jawab perusahaan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini adalah apabila kematian atau lukanya penumpang diakibatkan karena kecelakaan selama dalam pengangkutan udara dan terjadi di dalam pesawat udara atau kecelakaan pada saat naik ke atau turun dari pesawat udara.”

Mengenai jumlah ganti rugi terhadap penumpang yang dirugikan, sebagaimana diatur dalam Pasal 141 ayat (1) UU No. 1 tahun 2009, hal itu diatur lebih

⁵⁹ Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Ps,141.

⁶⁰ Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Ps, 43 ayat (1).

lanjut dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 (Permenhub 2011) tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.⁶¹ Dalam Pasal 3 Permenhub tersebut menyatakan jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf (a) Permenhub 2011 ditetapkan sebagai berikut:

1. *Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang.*
2. *Penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang.*
3. *Penumpang yang mengalami cacat tetap, meliputi:*
 - a. *Penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; dan*
 - b. *Penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.*
4. *Cacat Tetap Total sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki.*

⁶¹ Sebelumnya diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara. Dalam Pasal 43 ayat (1) disebutkan bahwa Santunan untuk penumpang yang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan sebesar Rp40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah).

5. *Penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) per penumpang.*⁶²

2. Tanggung Jawab Terhadap Barang

Tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap barang milik penumpang diatur dalam Pasal 144 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam pasal tersebut dinyatakan bahwa;

*“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.”*⁶³

Namun demikian hal tersebut harus dibuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan yang dilakukan maskapai penerbangan atau orang yang dipekerjakannya. Hal itu sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 143 UU Penerbangan 2009 sebagai berikut:

*“Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.”*⁶⁴

Mengenai jumlah ganti rugi yang harus dibayarkan oleh perusahaan penerbangan kepada penumpang tersebut ditetapkan dan diatur lebih lanjut dalam

⁶² Peraturan Menteri Perhubungan No. 77/2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Ps. 3.

⁶³ Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Ps. 144.

⁶⁴ Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Ps. 143.

Permenhub 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. dalam Pasal

5 Permenhub 2011 tersebut berbunyi;

- (1) Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat, sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut:
 - a. Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan
 - b. Kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merek bagasi tercatat.
- (2) Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak ditemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan.
- (3) Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.⁶⁵

3. Tanggung Jawab Terhadap Keterlambatan

Perusahaan penerbangan bertanggungjawab atas kerugian yang diderita penumpang akibat keterlambatan penerbangan. Hal itu dikecualikan jika keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Hal itu sebagaimana diatur dalam Pasal 146 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Selain itu, tidak diangkutnya penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan juga dianggap sebagai kerugian yang harus dipertanggungjawabkan oleh

⁶⁵ Peraturan Menteri Perhubungan No. 77/2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Ps. 5.

perusahaan penerbangan. Hal itu diatur dalam Pasal 47 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Selengkapnya pasal tersebut berbunyi;

- (1) *Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.*
- (2) *Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:*
 - a. *mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau*
 - b. *memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.*⁶⁶

Selanjutnya, mengenai Ganti rugi dan perincian kategori-kategori keterlambatan yang disebabkan oleh keterlambatan penerbangan diatur secara rinci dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada badan Usaha Angkatan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.

Dalam Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 mengategorikan keterlambatan kepada 6 (enam) kategori, yaitu:

- a. *Kategori 1, keterlambatan 30 menit s/d 60 menit;*
- b. *Kategori 2, keterlambatan 61 menit s/d 120 menit;*
- c. *Kategori 3, keterlambatan 121 menit s/d 180 menit;*
- d. *Kategori 4, keterlambatan 181 menit s/d 240 menit;*
- e. *Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit; dan f. Kategori 6, pembatalan penerbangan.*⁶⁷

⁶⁶ Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Ps. 47.

⁶⁷ Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada badan Usaha Angkatan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia, Ps. 3.

Berikutnya, mengenai Pemberian kompensasi dan ganti rugi berdasarkan kategori-kategori keterlambatan tersebut ditetapkan dalam Pasal 9 ayat (1) Permenhub No. 89 Tahun 2015, sebagai berikut:

- a. *Keterlambatan kategori 1, kompensasi berupa minuman ringan;*
- b. *Keterlambatan kategori 2, kompensasi berupa minuman dan makanan ringan (snack box);*
- c. *Keterlambatan kategori 3, kompensasi berupa minuman dan makanan berat (heavy meal);*
- d. *Keterlambatan kategori 4, kompensasi berupa minuman, makanan ringan (snack box), dan makanan berat (heavy meal);*
- e. *Keterlambatan kategori 5, kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp. 300.000 (tiga ratus ribu rupiah);*
- f. *Kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (refund ticket); dan*
- g. *Keterlambatan pada kategori 2 sampai dengan 5, penumpang dapat dialihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (refund ticket).⁶⁸*

4. Tanggung Jawab terhadap Pihak Ketiga

Selain tanggung jawab terhadap penumpang, barang, dan keterlambatan penerbangan, perusahaan penerbangan juga dapat dimintai pertanggungjawabannya oleh pihak ketiga. Hal itu dapat dilakukan dalam hal pihak ketiga dirugikan yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan, atau karena terkena benda yang jatuh dari pesawat udara. hal itu diatur dalam Pasal 184 UU Penerbangan 2009. Pasal tersebut berbunyi;

(1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga yang diakibatkan

⁶⁸ Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia, Ps. 9 ayat (1).

- oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.*
- (2) *Ganti kerugian terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan sesuai dengan kerugian nyata yang dialami.*
- (3) *Ketentuan lebih lanjut mengenai penghitungan besaran ganti kerugian, persyaratan, dan tata cara untuk memperoleh ganti kerugian diatur dengan Peraturan Menteri.⁶⁹*

III. Aspek Hukum Keselamatan Penumpang

Tujuan pertama terselenggaranya penerbangan adalah untuk menjamin keselamatan penumpang. Sebagaimana diatur dalam Pasal 3 huruf a UU Penerbangan 2009 yang berbunyi:

Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktik persaingan usaha yang tidak sehat;⁷⁰*

Sebagaimana dijelaskan pada pembahasan sebelumnya bahwa keselamatan penumpang merupakan menjadi tanggung jawab penuh perusahaan penerbangan, selama perusahaan penerbangan tersebut dapat membuktikan bahwa peristiwa-peristiwa yang mengancam keselamatan penumpang berada di luar kekuasaannya.

Keselamatan penumpang pesawat udara dijamin dan dilindungi oleh berbagai peraturan perundangan-undangan. Namun demikian, ada dua peraturan

⁶⁹ Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Ps. 184.

⁷⁰ Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Ps. 3 huruf (a).

penting yang dapat dijadikan pegangan. Dua peraturan tersebut adalah peraturan tentang penerbangan dan peraturan tentang perlindungan konsumen.

1. Regulasi Penerbangan

Pengaturan tentang keselamatan penumpang maskapai penerbangan dapat merujuk pada hukum nasional dan internasional. Keduanya dapat dijadikan sumber hukum bagi perlindungan keselamatan penumpang. Sebagaimana telah dijelaskan pada bab pertama yang membahas tentang landasan teoritis dalam penelitian ini. Secara garis besar dasar hukum perlindungan keselamatan penumpang merujuk pada Konvensi Chicago 1944 Konvensi Warsawa 1929 yang mengatur cukup rinci hingga besaran ganti kerugian terhadap penumpang pesawat yang meninggal dunia. Selain itu hukum penerbangan nasional yang meliputi UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan beserta berbagai peraturan pemerintah sebagai peraturan pelaksana UU tersebut dan berbagai peraturan terkait juga dapat dijadikan landasan hukum bagi perlindungan keselamatan penumpang, sebagaimana telah dijelaskan pada bab pertama.

Oleh sebab itu berbagai kasus gugatan ganti kerugian yang dialami penumpang pesawat udara mendasarkan pada kedua sumber hukum tersebut. Mengenai kasus-kasus gugatan ganti kerugian yang dialami penumpang pesawat udara akan dibahas lebih lanjut pada bab tiga.

2. Regulasi Perlindungan Konsumen

Selain peraturan tentang penerbangan, hukum perlindungan konsumen juga menjadi dasar hukum bagi perlindungan keselamatan penumpang pesawat udara. Mengingat hubungan antara penumpang pesawat udara dan penyedia jasa penerbangan merupakan hubungan konsumen dan produsen layaknya pembeli dan penjual barang. Hal itu juga diatur dalam UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Penjelasan lebih jauh mengenai konsep perlindungan konsumen telah dibahas pada bab sebelumnya. Namun demikian khusus yang berkaitan dengan perlindungan keselamatan konsumen penerbangan setidaknya diatur lebih jelas dalam Pasal 4 huruf (a) UUPK menyebutkan bahwa konsumen berhak atas keamanan dan keselamatan atas jasa yang diberikan oleh penyedia jasa, tidak terkecuali jasa penerbangan. Selain itu, hubungan hukum antara penumpang dan maskapai penerbangan merupakan perjanjian pengangkutan.

Konsumen juga memiliki hak-hak yang melekat sebagaimana diatur dalam Pasal 4 UUPK yang antara lain; hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa;

3. Relasi Antar Kedua Regulasi

Keterkaitan antara pengaturan tentang penerbangan dan perlindungan konsumen dapat dilihat bahwa penumpang pesawat udara tidak dapat dilepaskan sebagai konsumen selaku pengguna jasa penerbangan. Sementara maskapai penerbangan bertindak sebagai penyedia jasa penerbangan merupakan produsen

jasa penerbangan. Hal itu dapat dilihat dalam Pasal 1 ayat (2) UUPK yang menyebutkan bahwa konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat. Hal itu dapat diartikan sebagai pengguna jasa yang dihasilkan oleh produsen. Dalam hal ini penyedia jasa penerbangan adalah produsen jasa penerbangan.

Relasi produsen dan konsumen tersebut di atas membawa dampak pada penentuan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang pesawat udara. tanggung jawab tersebut meliputi tanggung jawab keselamatan, keamanan, dan kenyamanan, serta ganti kerugian. Selain itu pengguna jasa penerbangan juga memiliki hak gugat atau upaya hukum jika mengalami kerugian.