

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengangkutan Udara

1. Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti proses perpindahan dari satu tempat menuju tempat lain,¹ yang artinya membawa, mengangkat, memuat, dan mengirimkan barang atau orang yang diangkut. Para ahli juga merumuskan definisi pengangkutan, antara lain :

a. Soekardono

Pengangkutan merupakan perpindahan tempat baik orang ataupun benda, dimana perpindahan ini diperlukan dalam meningkatkan manfaat ataupun efisien.²

b. Purwosutjipto

Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim atau penumpang, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk melakukan proses pengangkutan dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar proses pengangkutan tersebut.¹³

¹ Suharso dan Ana Retnoningsih, 2014, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Semarang: Widya Karya), hlm. 45.

² Soekardono, 1986, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta, Rajawali, hlm. 2.

¹³ HMN Purwosutjipto, 1995, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia dan Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Djambatan, hlm. 20.

c. Abdulkadir Muhammad

Pengangkutan meliputi tiga dimensi yakni pengangkutan sebagai usaha, pengangkutan sebagai perjanjian dan pengangkutan sebagai proses.³

Dapat ditarik kesimpulan bahwa hukum pengangkutan udara adalah hukum yang mengatur segala hal yang berkaitan dengan proses pengangkutan udara, yang di dalamnya terdapat subyek pengangkutan yaitu para pihak yang terkait dalam proses pengangkutan, obyek pengangkutan yaitu muatan barang, muatan penumpang, dan alat angkut berupa pesawat udara, serta terdapat prestasi yang berupa proses pengangkutan yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak.

Pasal 1 angka 13 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menjelaskan bahwa angkutan udara ialah “Kegiatan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dalam perjalanan untuk satu perjalanan atau lebih ke satu bandar udara atau beberapa bandar udara lainnya”, dimana dalam angkutan udara, terdapat dua jenis pengangkutan udara yaitu angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga. Angkutan udara niaga merupakan angkutan udara untuk umum dengan melakukan pembayaran.⁴ Sedangkan angkutan udara bukan niaga merupakan

³ Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 12

⁴ Pasal 1 angka 14 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

¹⁰ Pasal 1 angka 15 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

angkutan udara yang digunakan dalam mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain dibidang angkutan dan untuk kepentingan sendiri.¹⁰

2. Aturan Hukum Mengenai Pengangkutan

Pengaturan mengenai pengangkutan udara diatur dalam :

- a. Undang – Undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara;
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Ketentuan lain yang mengatur mengenai pengangkutan udara Internasional terdapat pada Konvensi Warsawa 1929 tentang Unifikasi Ketentuan – Ketentuan Tertentu Sehubungan dengan Pengangkutan Udara Internasional.⁵ Dalam konvensi ini mengatur mengenai pengangkutan udara internasional terkait prinsip – prinsip tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian yang dialami pengguna jasa angkutan, baik penumpang maupun pengirim. Namun dalam perkembangannya Konvensi Warsawa 1929 mengalami perubahan dan penambahan yang terdapat pada Protokol The Haque 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Montreal Agreement 1966, Protokol Guatemala 8 Maret 1971, dan Konvensi Montreal 1999.⁶

⁵ Martono, 2011, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm. 233.

⁶ *Ibid.*

Dalam Konvensi Montreal 1999 sendiri mengatur secara garis besar ketentuan yang ada di dalam Konvensi Warsawa 1929. Indonesia sendiri sudah meratifikasi Konvensi Montreal pada tanggal 23 November 2016 melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016. Sehingga Konvensi Montreal 1999 ini telah menggantikan Konvensi Warsawa 1929 dan Indonesia memiliki kewajiban dalam mentaati peraturan yang tercantum dalam Konvensi Montreal 1999 terkait pengangkutan udara Internasional. Serta dalam Konvensi Montreal 1999 mengakui mengenai perlindungan hukum terhadap kerugian yang dialami konsumen dalam proses pengangkutan.⁷

B. Perjanjian Pengangkutan Udara

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Udara

Salah satu hal yang mendasari dalam proses pengangkutan udara ialah mengenai perjanjian pengangkutan udara, yang nantinya memiliki hubungan yang erat dengan masalah tanggung jawab pengangkut udara.⁸ Definisi perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pihak pengangkut dengan penumpang atau pengirim barang dalam proses pengangkutan melalui pesawat udara, dengan imbalan bayaran atas terjadinya pengangkutan tersebut.⁹ Para ahli juga mengemukakan pendapat mengenai definisi perjanjian pengangkutan udara, yakni :

⁷ E. Saefullah Wiradipradja, 2014, *Pengaturan Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Bandung, PT. Alumni, hlm. 73.

⁸ E. Suherman, 2000, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, Bandung, Mandar Maju, hlm. 36.

⁹ Subekti, 1995, *Aneka Perjanjian*, Bandung, Citra Aditya Bakti, hlm. 69.

a. G Kartasapoetra

Perjanjian antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim dalam pengangkutan melalui pesawat udara, dimana pihak penumpang atau pengirim membayar sebagai bentuk kewajibannya dalam memenuhi prestasinya.

b. R. Soekardono

Perjanjian timbal balik, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk melaksanakan pengangkutan sedangkan pihak penumpang atau pengirim berkewajiban melakukan pembayaran untuk proses tersebut.¹⁰

c. R. Subekti

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk membawa orang ataupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan aman, sedangkan pihak yang lainnya akan membayar biayanya.¹¹

Menurut Pasal 1 angka 29 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Perjanjian Pengangkutan Udara adalah “perjanjian pengangkut dan penumpang atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang atau kargo melalui pesawat udara dengan imbalan bayaran”. Perjanjian pengangkutan pada dasarnya telah mengikat para pihak yang melaksanakan perjanjian tersebut, yakni pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim barang.

¹⁰ R. Soekardono, 1986, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta, Rajawali, hlm. 8.

¹¹ Subekti, 1955, *Aneka Perjanjian*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 69.

2. Bentuk dan Syarat Perjanjian Pengangkutan Udara

Perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan adanya tiket penumpang dan dokumen muatan. Pada hakekatnya dalam suatu perjanjian pengangkutan udara tidak lepas dari aturan syarat sah nya perjanjian yang terdapat dalam Pasal 1320 Kitab Undang Undang Hukum Perdata. Yakni adanya kesepakatan antara para pihak, cakap hukum, suatu hal tertentu, dan kausa yang halal.¹²

Adanya kesepakatan antara para pihak dan kecakapan hukum disebut sebagai syarat subyektif,¹³ dimana syarat tersebut harus dipenuhi oleh subyek hukum, sehingga apabila syarat subyektif tidak terpenuhi maka perjanjian tersebut dapat dibatalkan.¹⁴ Sedangkan adanya suatu hal tertentu dan kausa yang halal disebut sebagai syarat obyektif karena harus dipenuhi obyek perjanjian.¹⁵ Apabila syarat obyektif ini tidak dipenuhi maka perjanjian tersebut dapat batal demi hukum.¹⁶

Para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan udara harus sepakat dalam mengikatkan dirinya pada hal pokok dalam perjanjian tersebut.¹⁷ Yang berarti masing – masing pihak memiliki kebebasan kehendak dalam melaksanakan atau membuat perjanjian

¹² Pasal 1320 Kitab Undang Undang Hukum Perdata.

¹³ I Ketut Oka Setiawan, 2016, *Hukum Perikatan*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 61.

¹⁴ Komariah, 2002, *Hukum Perdata*, Malang, Universitas Muhammadiyah Malang, hlm. 175.

¹⁵ I Ketut Oka Setiawan, 2016, *Hukum Perikatan*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 61.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ P.N.H. Simanjuntak, 2009, *Pokok – Pokok Hukum Perdata Indonesia*, Jakarta, Djambatan, hlm. 334.

tersebut.¹⁸ Kecakapan hukum yang dimaksud dalam syarat sah nya suatu perjanjian merupakan orang yang cakap atau mampu untuk membuat suatu perikatan kecuali undang – undang menentukan bahwa ia tidak cakap hukum, seperti yang disebutkan dalam Pasal 1330 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata :

1. Orang yang belum dewasa;
2. Mereka yang berada di bawah pengampuan.

Adanya suatu hal tertentu dalam perjanjian pengangkutan udara ini merupakan suatu barang yang menjadi pokok dalam suatu perjanjian tersebut, seperti yang tercantum dalam Pasal 1332 dan Pasal 1333 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata yang menyebutkan bahwa “hanya barang yang dapat diperdagangkan saja yang dapat menjadi pokok persetujuan dan suatu persetujuan harus mempunyai pokok berupa suatu barang yang sekurang – kurangnya ditentukan jenisnya”, sedangkan kausa yang halal dalam perjanjian ialah isi dari perjanjian tersebut tidak melanggar atau bertentangan dengan undang – undang atau norma, kesusilaan atau ketertiban umum.¹⁹

Dalam hal ini perjanjian pengangkutan udara harus terdapat para pihak, sarana atau alat pengangkut, prestasi yang wajib dilaksanakan pengangkut, dan kewajiban membayar biaya pengangkutan, karena dalam perjanjian pengangkutan kedudukan antara para pihak sama

¹⁸ I Ketut Oka Setiawan, 2016, *Op.Cit.*, hlm. 62.

¹⁹ Abdulkadir Muhammad, 2014, *Hukum Perdata Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti, hlm. 303.

tinggi. Sesuai tujuan dari perjanjian pengangkutan udara adalah melindungi hak penumpang dan memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak yang mengadakan perjanjian.

Dalam dokumen pengangkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi, dan surat muatan udara sudah dimuat syarat – syarat perjanjian yakni *terms and conditions*. Pada dasarnya tidak semua ketentuan atau syarat perjanjian tersebut dimuat dalam dokumen pengangkutan, karena memuat banyak hal yakni mengenai tarif, syarat umum yang berlaku, atau peraturan – peraturan lain. Hal – hal tersebut sebenarnya sudah diatur di dalam *general conditions of carriage* yang pada dasarnya sudah diatur dalam tiap perusahaan.

3. Wanprestasi Dalam Perjanjian

Wanprestasi berasal dari Bahasa Belanda yang berarti suatu keadaan dimana pihak debitur tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya, melaksanakan apa yang dijanjikan namun tidak sebagaimana yang dijanjikan, melakukan apa yang dijanjikan namun terlambat, dan melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan sehingga dapat dipersalahkan.²⁰ Atau dapat disebut juga tidak dilakukannya suatu hal (lalai) dalam melaksanakan suatu kewajiban yang telah ditentukan sebelumnya antara para pihak yang terlibat.²¹ Wanprestasi dapat disebut juga sebagai lalai atau ingkar janji,

²⁰ Handri Raharjo, 2009, *Hukum Perjanjian di Indonesia*, Yogyakarta, Pustaka Yustitia, hlm 79.

²¹ Retna Gumanti, “Syarat Sahnya Perjanjian (Ditinjau Dari Kitab Undang Undang Hukum Perdata)”, *Jurnal Ilmu Pelangi*, Vol. 5, I, (2012), hlm. 10.

dimana debitur melakukan sesuatu hal yang tidak dibolehkan.²² Para ahli juga memberikan definisi dari wanprestasi itu sendiri, diantaranya:

a. Sophar Maru Hutagalung

Wanprestasi ialah cedera janji atau tidak terlaksananya suatu prestasi atau kewajiban sebagaimana yang telah ditentukan oleh para pihak. Dimana akibat dari wanprestasi ini akan memberikan kerugian kepada salah satu pihak, sehingga pihak yang dirugikan dalam menuntut pihak lainnya agar melakukan prestasi tersebut.²³

b. Salim HS

Wanprestasi ialah tidak dipenuhinya suatu kewajiban dalam perjanjian antara kreditur dan debitur.²⁴

c. Menurut Prof. Subekti

Wanprestasi merupakan tindakan dimana si berutang (debitur) tidak melakukan apa yang diperjanjikan dan melanggar perjanjian dengan melakukan apa yang tidak boleh dilakukannya, sehingga debitur tersebut lalai atau ingkar janji.²⁵

Tidak terpenuhinya suatu kewajiban dapat disebabkan oleh dua kemungkinan, yakni :

²² I Ketut Oka Setiawan, *Op.Cit.*, hlm. 19.

²³ Sophar Maru Hutagalung, 2013, *Hukum Kontrak di ASEAN Pengaruh Sistem Hukum Common Law dan Civil Law*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 66.

²⁴ Salim HS, 2013, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis BW*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 98

²⁵ Subekti, 1995, *Aneka Perjanjian*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 59.

- a. Karena kesalahan debitur sendiri baik disengaja maupun karena lalai. Dimana wanprestasi ini terjadi karena debitur tidak melaksanakan kewajibannya bukan karena hal – hal yang diluar kemampuannya. Sehingga debitur dinyatakan melakukan wanprestasi.
- b. Karena keadaan memaksa, dimana wanprestasi yang diakibatkan karena keadaan memaksa ini disebabkan karena keadaan yang berada di luar kemampuan debitur atau keadaan yang tidak dapat diketahui pada waktu perjanjian itu dibuat. Dengan kata lain disebut sebagai *force majeure* atau *overmacht* yang terjadi bukan atas kehendak debitur.

Force Majeur atau keadaan memaksa merupakan keadaan dimana debitur tidak dapat melaksanakan prestasinya dikarenakan peristiwa yang tidak terduga saat dibuatnya kontrak, yang menyebabkan debitur tidak dapat mempertanggung jawabkan terkait keadaan tersebut.²⁶ Seperti yang dijelaskan di dalam Pasal 1244 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata dijelaskan bahwa “Debitur harus dihukum untuk mengganti biaya, kerugian dan bunga, apabila ia tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu disebabkan oleh hal yang tak terduga”.

²⁶ Laras Sutrawaty, “Force Majeur Sebagai Alasan Tidak Dilaksanakan Suatu Kontrak Ditinjau Dari Perspektif Hukum Perdata”, *Jurnal Universitas Tadulako*, Vol. 4, III, (2016), hlm. 1.

Force majeure dilihat dari jangka waktu berlakunya keadaannya, terbagi menjadi 2 macam, yakni :²⁷

a. *Force Majeur* yang bersifat Absolut

Yang dimaksud dengan *force majeure* yang bersifat absolut apabila prestasi yang diperjanjikan di dalam suatu perjanjian sampai kapan pun tidak mungkin dilaksanakan lagi. Contohnya apabila obyek dari perjanjian itu musnah di luar kendali atau kesalahan debitur.

b. *Force Majeur* yang bersifat Relatif

Force Majeur dikatakan bersifat relatif apabila pemenuhan suatu prestasi tidak mungkin dilakukan dalam jangka waktu tertentu. Sehingga prestasi tersebut dapat dipenuhi kembali atau prestasi tersebut dapat dipenuhi kembali dengan debitur yang melakukan pengorbanan yang begitu besar.

4. Ganti Rugi dan Tanggung Jawab Dalam Perjanjian

a. Ganti Rugi

Ganti rugi di dalam Pasal 1243 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata berbunyi “Penggantian biaya, rugi, dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan apabila si berhutang setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, namun tetap melalaikannya. Atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuat

²⁷ Chairunisa Isradjuningtias, “Force Majeur (Overmacht) Dalam Hukum Kontrak (Perjanjian) Indonesia”, *Jurnal Universitas Katolik Parahyangan*, Vol 1, I, (2015), hlm. 150.

dalam tenggang waktu yang tenggang waktu yang dilampaukannya”.²⁸

Kerugian tersebut mewajibkan debitur untuk melakukan ganti rugi karena kelalaiannya dalam memenuhi suatu prestasi.²⁹

b. Tanggung Jawab

Dalam kamus hukum tanggung jawab memiliki pengertian sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatunya yang kalau terjadi apa – apa dapat dipersalahkan atau diperkarakan³⁰ atau dapat berarti juga sebagai kewajiban bagi seseorang dalam melaksanakan apa yang telah diwajibkan padanya.³¹ Tanggung jawab adalah suatu jaminan dalam pemenuhan suatu hak.³² Konsep tanggung jawab dalam hukum sendiri erat kaitannya dengan hak dan kewajiban. Dalam hukum perlindungan konsumen, para pelaku usaha dapat diminta pertanggung jawaban apabila perbuatannya melanggar hak dan kepentingan konsumen.³³

5. Dokumen dalam Angkutan Udara

Dokumen dalam pengangkutan berfungsi sebagai bukti terjadinya proses pengangkutan, dimana dokumen ini mengikat para pihak yang terlibat. Dalam proses pengangkutan melalui udara terdapat beberapa

²⁸ Pasal 1243 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata.

²⁹ Muhammad Ghifari Dwi Prakoso, 2019, “Penyelesaian Sengketa Overmacht Pada Pelaksanaan Perjanjian Sewa Menyewa Mobil Di Perusahaan Katon Rent Car And Travel Yogyakarta”, (Skripsi pada Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada), hlm. 27.

³⁰ Suharso dan Ana Retnoningsih, 2014, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Semarang: Widya Karya), hlm. 350.

³¹ Andi Hamzah, 2005, *Kamus Hukum*, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm. 409.

³² Sudikno Mertokusumo, 2005, *Mengenal Hukum*, Yogyakarta, Liberty, hlm.42

³³ Wahyu Sasongko, 2007, *Ketentuan – Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Lampung, Universitas Lampung, hlm. 93.

dokumen diantaranya adalah tiket penumpang, pas masuk bandara (*boarding pass*), tanda pengenal bagasi (*baggage claim tag*) yang ditujukan bagi penumpang atau orang yang menggunakan jasa pengangkutan udara dan surat muatan udara (*airway bill*) yang ditujukan bagi pengirim barang dalam proses pengangkutan.

a. Tiket Penumpang

Yang dimaksud tiket penumpang disini ialah dokumen yang berbentuk cetak atau bentuk lainnya dan merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan udara antara penumpang dengan pihak pengangkut.³⁴ Dalam Pasal 1 angka 27 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dijelaskan bahwa “Yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah”, di dalam tiket penumpang harus memuat:³⁵

- 1). Nomor, Tempat dan Tanggal Penerbitan;
- 2). Tempat, Tanggal, Waktu Pemberangkatan, dan Tujuan Pendaratan;
- 3). Nama Penumpang dan Pengangkut;
- 4). Nomor Penerbangan;

³⁴ H.M. Hudi Asrori, 2010, *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, Yogyakarta, Kreasi Wacana, hlm. 43.

³⁵ Pasal 151 ayat (2) Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- 5). Tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada;
- 6). Pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada aturan undang – undang.

b. Pas Masuk Bandara (*Boarding Pass*)

Boarding Pass merupakan salah satu dokumen yang diberikan maskapai penerbangan pada penumpang pada saat *check in* di bandara dan berguna sebagai izin masuk ke dalam pesawat udara, yang di dalamnya harus memuat :³⁶

- 1). Nama Penumpang dan Rute Penerbangan;
- 2). Tanggal dan Jam Keberangkatan;
- 3). Rute Penerbangan;
- 4). Nomor Tempat Duduk;
- 5). Nomor Penerbangan;
- 6). Pintu masuk menuju pesawat udara (*Boarding Gate*);
- 7). Waktu masuk pesawat udara (*Boarding Time*)

c. Tanda Pengenal Bagasi (*Baggage Claim Tag*)

Merupakan dokumen yang diberikan kepada penumpang saat menyerahkan bagasinya, yang di dalamnya memuat :³⁷

- 1). Nomor tanda pengenal bagasi;
- 2). Kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan;

³⁶ Pasal 152 ayat (2) Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

³⁷ Pasal 153 ayat (2) Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

3). Berat Bagasi.

d. Surat Muatan Udara (*Airway Bill*)

Surat Muatan Udara ini dikenal dengan *Airway Bill* atau surat *cargo* yang diatur dalam Pasal 4 sampai Pasal 7 Konvensi Montreal 1999. Dalam Pasal 1 angka 28 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dijelaskan mengenai definisi Surat Muatan Udara atau *Airway Bill* yakni “Dokumen berbentuk cetak melalui proses elektronik, atau dalam bentuk lain yang merupakan bukti dari adanya perjanjian pengangkutan udara antara pengirim kargo dengan pengangkut, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain”.

Dokumen *Airway Bills* ini menjadi dokumen yang sangat penting dalam proses pengiriman barang melalui jalur udara, karena digunakan sebagai tanda atau bukti adanya perjanjian pengangkutan dan melindungi para pihak dalam proses pengangkutan.

6. Pengangkutan Orang (Penumpang)

Dalam proses pengangkutan udara, pihak pengangkut melakukan pengangkutan terhadap orang yang biasa disebut sebagai penumpang. Dimana pihak penumpang ini mengikatkan dirinya dalam perjanjian pengangkutan bersama dengan pihak pengangkut dan ditujukan dengan dokumen berupa tiket penumpang, dan *boarding pass*.

Angkutan udara merupakan kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, *cargo*, dan/atau pos,³⁸ dimana pihak pengangkut wajib mengangkut penumpang, *cargo*, dan/atau pos tersebut ke tempat tujuan dengan aman, nyaman, dan selamat.

7. Pengangkutan Barang

Selain mengangkut orang atau penumpang, pengangkutan melalui jalur udara juga mengangkut barang. Dalam kepustakaan terdapat banyak istilah yang digunakan untuk barang yang diangkut dengan pesawat udara. Istilah tersebut antara lain *goods*, *cargo*, dan *merchandise*.³⁹ Namun dalam penerapannya di Indonesia istilah *cargo* merupakan istilah yang paling sering digunakan karena mudah dipahami oleh orang awam atau masyarakat dan juga digunakan dalam Konvensi Montreal 1999.

Dalam Pasal 1 angka 23 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dijelaskan mengenai definisi *cargo*, yakni “Tiap barang yang diangkut pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan, atau barang tidak bertuan”. Barang yang dalam *cargo* berada di dalam pengawasan pengangkut, sehingga barang tersebut tidak boleh hilang atau rusak yang nantinya akan merugikan pihak

³⁸ Pasal 1 angka 13 Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

³⁹ Toto Suriaatmadja, 2004, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bandung, Pustaka Bani Quraisy, hlm. 49.

pengirim. Barang muatan berdasarkan jenis keperluannya dibagi menjadi :

- a. Barang sandang (Kain, baju);
- b. Barang rumah tangga (Lemari, meja);
- c. Barang Pangan (Gula, garam, beras);
- d. Barang untuk pendidikan (Buku, komputer);
- e. Barang untuk pembangunan (Besi, Semen).

Berdasarkan fisiknya dibedakan menjadi :

- a. Barang berbahaya contohnya racun dan binatang buas;
- b. Barang tidak berbahaya contohnya besi dan kayu;
- c. Barang berharga contohnya emas, perak, dan mutiara;
- d. Barang khusus contohnya ikan dingin dan obat – obatan;
- e. Barang cair contohnya minyak tanah, dan bensin.

Berdasarkan sifat alamiah dibagi menjadi Barang padat, Barang cair, dan Barang gas. Dilihat dari cara menjaga dan mengurusnya barang muatan dibagi menjadi tiga golongan, yaitu barang berbahaya (*dangerous cargo*), barang dingin (*refrigerated cargo*), dan barang panjang yang muatannya melebihi ukuran tertentu.

Barang berbahaya (*dangerous cargo*) merupakan barang yang berisiko, dalam artian dapat mengganggu kesehatan, keamanan, dan lingkungan.⁴⁰ Berdasarkan regulasi dalam IATA barang berbahaya

⁴⁰ Adrian Hartanto dan Ratna Purwaningsih, “Material Handling Cargo”, *Jurnal Fakultas Teknik Universitas Dipenogoro*, Vol 5, IV, (2014), hlm. 4.

dapat diklasifikasikan menjadi 9 kelas yang memiliki kode tertentu sebagai informasi agar mempermudah proses identifikasi bahan tersebut, diantaranya :⁴¹

1. Kelas 1 (Mudah Meledak)

Bahan yang mudah meledak merupakan baang yang dapat terbakar atau meledak akibat reaksi kimia. Contohnya adalah kembang api, bom, amunisi, dan lain – lain.

2. Kelas 2 (Gas Mampat, Gas Cair, Gas Terlarut pada Tekanan atau Pendinginan Tertentu)

Maksudnya ialah gas bertekanan tinggi yang apabila tercampur dengan udara dapat membentuk zat yang mudah terbakar. Contohnya karbondioksida, oksigen, dan lain – lain.

3. Kelas 3 (Cairan Mudah Menyala)

Merupakan cairan yang mudah terbakar. Contohnya bensin, cat, parfum, dan lain – lain.

4. Kelas 4 (Padatan Mudah Terbakar)

Merupakan bahan yang mudah terbakar melalui gesekan atau sel aktif. Contohnya sulfur, aktif karbon, dan lain – lain.

5. Kelas 5 (Bahan atau Barang Pengoksidasi)

Merupakan barang atau bahan yang dapat menghasilkan oksigen sebagai hasil dari reaksi kimia redoks. Contohnya adalah hidrogen peroksida, oksigen generator, dan lain – lain.

⁴¹ *Ibid.*

6. Kelas 6 (Bahan Beracun dan Mudah Menular)

Merupakan zat yang dapat menyebabkan kematian dan membahayakan manusia. Contohnya virus, bakteri, sampel biologi, dan lain – lain.

7. Kelas 7 (Bahan Radioaktif)

Radioaktif akan memancarkan radiasi yang dapat membahayakan manusia, hewan, dan barang. Contohnya alat medis, batuan radioaktif, dan lain – lain.

8. Kelas 8 (Bahan Korosif)

Merupakan bahan berbentuk cair atau padat yang menyebabkan kerusakan kulit jika disentuh, berbahaya jika dihisap atau dihirup dan dapat menyebabkan iritasi mata serta merusak logam. Contohnya asam sulfat, air aki, dan lain – lain.

9. Kelas 9 (Barang Berbahaya Lain)

Merupakan bahan atau benda yang tidak termasuk dalam golongan di atas namun dapat membahayakan dan menyebabkan gangguan. Contohnya mesin motor, organisme rekayasa genetika, dan lain – lain.

IATA (International Airpotr Association) mengelompokkan cargo menjadi beberapa jenis, yakni : ⁴²

⁴² Siti Subekti, 2011, “Analisis Kualitas Pelayanan Terminal Kargo Domestik Bandar Udara Berdasarkan Tingkat Pelayanan Umum”, (Skripsi pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia), hlm. 14.

a. *General Cargo* merupakan barang yang tidak memerlukan penanganan khusus namun tetap harus memenuhi syarat tertentu. Seperti barang untuk keperluan rumah tangga, kantor, dan lain – lain.

b. *Special Cargo* merupakan barang yang memerlukan penanganan khusus dan harus memenuhi syarat dan regulasi tertentu. Yang termasuk *special cargo* ialah *Valuable Goods* (VAL) yakni barang berharga dan mengandung unsur kimia di dalamnya (perhiasan), *Perishable Goods* (PER) yakni barang yang mudah busuk atau rusak (Buah – buahan, Tumbuhan hidup, Bunga, dan lain – lain), *Living Human Organ* (LHO) yakni organ tubuh manusia, *Live Animals* (AVI) yakni *cargo* berupa binatang hidup, *Heavy Cargo* (HEA) yakni *cargo* yang berat per kolinya lebih dari 150 kg (Besi, baja, dan lain – lain), *Frozen Cargo* (FRC) yakni benda yang dibekukan, dan *Human Remains* (HUM) yakni pengangkutan jenazah manusia.

Sedangkan penumpang seringkali membawa barang bawaan yang menjadi kebutuhan penumpang itu sendiri atau biasanya disebut sebagai bagasi. Bagasi sendiri dibagi menjadi tiga jenis, yakni :

a. Bagasi Tercatat (*Check Baggage*)

Bagasi tercatat ialah “barang penumpang yang diserahkan pada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang

sama”.⁴³ Dalam hal ini bagasi yang diserahkan kepada pihak pengangkut akan ditimbang dan didaftarkan yang kemudian akan diangkut.

b. Bagasi Tidak Tercatat (*Uncheck Baggage/Cabin Baggage*)

Bagasi tidak tercatat atau biasa disebut sebagai bagasi *cabin* merupakan bagasi yang tidak didaftarkan dan disimpan dalam *cabin* pesawat. Dalam Pasal 1 angka 25 Undang – Undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dijelaskan bahwa bagasi *cabin* merupakan “barang yang dibawa penumpang dan berada dalam pengawasannya”.

C. Pihak – Pihak Terkait dalam Pengangkutan Udara

Dalam proses pengangkutan barang melalui udara terdapat beberapa pihak yang terlibat atau berkepentingan di dalamnya. Dalam hal ini para pihak yang terlibat dapat disebut juga sebagai subjek hukum dalam pengangkutan udara, dimana subjek pengangkutan ini memiliki hak dan kewajiban dalam proses pengangkutan yang berlangsung.

1. Pengangkut (*carrier*)

Pengangkut adalah “Badan usaha udara niaga yang melakukan kegiatan atau proses pengangkutan udara berdasarkan ketentuan undang undang atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara

⁴³ Pasal 1 angka 24 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

niaga yang membuat perjanjian angkutan udara niaga”.⁴⁴ Sedangkan menurut Suherman, pengangkut merupakan pihak yang membuat perjanjian pengangkutan dengan penumpang atau pengirim atau penerima barang, dan dapat dibuktikan dengan adanya dokumen angkutan.⁴⁵ Pihak pengangkut dalam hal ini berstatus badan hukum.

Dalam proses pengangkutan barang melalui jalur udara, pengangkut merupakan perusahaan maskapai penerbangan. Dimana perusahaan tersebut telah memperoleh izin dari pemerintah dalam melakukan proses pengangkutan bagi penumpang ataupun barang, serta perusahaan tersebut dapat menyewa atau memiliki pesawat terbang dalam menyediakan jasa pengangkutan tersebut. Dalam penyelenggaraan pengangkutan udara, proses pengangkutan udara dapat dilakukan sendiri oleh pihak pengangkut ataupun pihak lain atas perintahnya.⁴⁶

2. Pengirim (*Shipper*)

Pengirim atau *shipper* adalah orang atau pihak yang mengikatkan diri pada pihak pengangkut.⁴⁷ Pengirim memiliki kewajiban berupa membayar biaya proses pengangkutan barang. Pengirim dalam hal ini mengikatkan dirinya kepada pihak pengangkut, sehingga memiliki kewajiban untuk melakukan pembayaran dalam proses pengangkutan.

⁴⁴ Pasal 1 Angka 26 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

⁴⁵ E. Suherman, 1983, *Hukum Udara dan Internasional*, Bandung, Alumni, hlm. 79.

⁴⁶ Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 21.

⁴⁷ Sinta Uli, 2006, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Udara*, Meda, USU Press, hlm. 20.

Pengirim ini dapat berstatus sebagai perorangan maupun badan hukum.⁴⁸

3. Penerima Barang (*Consignee*)

Penerima barang dapat berupa individu ataupun badan hukum. Alamat atau tempat tujuan dari barang yang dikirimkan dapat diketahui melalui *Airway Bills* atau Surat Muatan Udara. Penerima barang disebut sebagai pihak ketiga karena memiliki kuasa untuk menerima barang yang dikirimkan.⁴⁹

4. Penumpang (*Passanger*)

Penumpang juga merupakan salah satu pihak yang mengikatkan diri dalam proses pengangkutan. Dimana penumpang membayar biaya pengangkutan atas dirinya. Para ahli juga mengemukakan mengenai definisi penumpang, diantaranya adalah :

a. E. Suherman

Menurut E. Suherman penumpang adalah setiap orang yang diangkut melalui pesawat udara dengan membayar kepada pihak pengangkut.⁵⁰

b. Martono

⁴⁸ Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 70.

⁴⁹ Zainal Asikin, 2013, *Hukum Dagang*, Depok, PT. Raja grafindo Persada, Hlm 164.

⁵⁰ Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 21.

Menurut Martono penumpang adalah seseorang yang tidak terdaftar sebagai awak pesawat udara dan melakukan perjalanan melalui pesawat udara.

c.. Soeprapto

Menurut Soeprapto penumpang adalah pengguna jasa dalam pengangkutan udara dari proses keberangkatan hingga ke tempat tujuan yang dalam pelaksanaan pengangkutan tersebut memerlukan perhatian khusus terkait keselamatan dan keamanan dalam penerbangan.

Penumpang dalam proses pengangkutan ini akan mendapatkan tiket penumpang dari pengangkut sebagai bukti dari adanya perjanjian pengangkutan yang dilakukan oleh penumpang dengan pihak pengangkut. Dalam Pasal 151 ayat (3) Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan disebutkan bahwa “Yang berhak menggunakan tiker penumpang merupakan orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah”.⁵¹

D. Hak dan Kewajiban Pengirim, Pengangkut, dan Penumpang dalam Pengangkutan

Dalam perjanjian yang dibuat oleh para pihak, tentunya akan timbul hak – hak dan kewajiban dari para pihak itu sendiri. Dimana perjanjian yang

⁵¹ Pasal 151 ayat (3) Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

dibuat merupakan perjanjian timbal balik yang terjadi antara pihak pengirim dan pengangkut. Akibat dari hubungan hukum tersebut akan menimbulkan hak yang merupakan sesuatu yang diterima dan kewajiban merupakan beban atau sesuatu yang harus atau wajib dilakukan.⁵²

1. Hak dan Kewajiban Pengirim Barang

Haknya ialah barang yang diberikan kepada pihak pengangkut sampai atau dikirimkan sesuai dengan tempat tujuan dalam kondisi yang baik. Kewajibannya ialah melakukan pembayaran kepada pihak pengangkut terkait dengan proses pengangkutan yang terjadi.

2. Hak dan Kewajiban Pengangkut

Kewajiban pihak pengangkut adalah melakukan proses pengangkutan dari tempat asal menuju tempat tujuan sesuai yang diinginkan oleh pihak pengirim. Pengangkut juga wajib menjaga keselamatan barang yang diangkut sampai ke tempat tujuan yang diperjanjikan. Dan hak nya ialah mendapat ongkos dari biaya pengangkutan yang dilakukan.⁵³

3. Hak dan Kewajiban Penumpang

Dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang merupakan orang yang mengikatkan diri dengan pengangkut dalam proses pengangkutan. Sehingga pihak pengangkut memiliki hak dalam memperoleh jasa pengangkutan (sampai ke tempat tujuan dengan

⁵² Ariyanto, "Perbandingan Asas Itikad Baik dalam Perjanjian Menurut sistem Hukum *Civil Law (Eropa Continiental)* dan *Common Law (Anglosaxon)*", *Jurnal Komunikasi Hukum* , Vol. 2, II, (2016), hlm.2.

⁵³ Ridwan Khairandy, et al, 1999, *Pengantar Hukum Dagang*, Yogyakarta, Gama Media, hlm 200.

selamat). Dan memiliki kewajiban dalam melakukan pembayaran atas prestasi yang dilakukan oleh pihak pengangkut.

E. Prinsip Tanggung Jawab dalam Hukum Pengangkutan

Tanggung jawab (*Liability*) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, yang boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya, apabila terjadi sesuatu.⁵⁴ Dalam dunia penerbangan tanggung jawab dapat diartikan sebagai kewajiban dalam melakukan ganti rugi yang dapat berupa penggantian uang atau melaksanakan jasa lain.⁵⁵ Dalam Pasal 1365, Pasal 1366, dan 1367 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata dijelaskan aturan mengenai tanggung jawab itu sendiri. Dalam hukum pengangkutan udara terdapat beberapa prinsip dasar tanggung jawab pengangkut, yakni :

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*);

Prinsip ini memberikan pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan. Kesalahan yang dimaksud disini ialah karena adanya kesengajaan atau kelalaian.⁵¹ Sehingga dalam prinsip ini memberikan kebebasan kepada pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa kerugian itu muncul akibat perbuatan melanggar hukum dari pihak tergugat.

⁵⁴ Suharso dan Ana Retnoningsih, 2014, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Semarang: Widya Karya), hlm. 410.

⁵⁵ Donald Supit, “Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Kargo Udara Domestik”, Jurnal Hukum Unsrat, Vol. 1, III, (2013), hlm. 18.

⁵¹ *Ibid.*

Perbuatan melawan hukum itu sendiri merupakan perbuatan yang bertentangan dengan undang – undang atau peraturan tidak tertulis yang seharusnya dijalankan oleh seseorang dalam kehidupan bermasyarakat.⁵⁶

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*);

Prinsip ini menyatakan pengangkut dinyatakan bersalah atau harus bertanggung jawab atas segala kerugian yang muncul, namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah maka dibebaskan dari tuduhan tersebut atau tanggung jawabnya,⁵⁷ sehingga beban pembuktian ada pada pihak tergugat atau berlaku juga beban pembuktian terbalik. Yang dimaksud tidak bersalah ini meliputi tidak melakukan kelalaian, berupaya menghindari kegiatan yang menyebabkan kerugian, dan adanya peristiwa yang tidak dapat dihindari.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*);

Dalam prinsip ini pihak tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat siapa yang bersalah.⁵⁴ Dengan demikian menurut prinsip ini, pihak pengangkut memiliki kewajiban untuk melakukan proses pengangkutan dengan selamat sampai ke bandar udara tujuan. Dalam

⁵⁶ Rosa Agustina, 2003, “Perbuatan Melawan Hukum”, (Tesis Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia), hlm.11.

⁵⁷ Ridwan Khairandy, 2013, *Pokok – Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta, FH UII PRESS, hlm. 30.

⁵⁴ E.Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yogyakarta, Liberty, hlm 35.

hal ini pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian tanpa adanya keharusan untuk membuktikan ada atau tidaknya kesalahan pengangkut.

4. Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability*);

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan yaitu adanya hal tertentu atau pembatasan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan oleh pelaku usaha (pengangkut). Tidak adanya pembatasan tanggung jawab pengangkut dapat merugikan pelaku usaha, sehingga dibuatlah prinsip pembatasan tanggung jawab, namun prinsip ini dapat merugikan pihak konsumen bila dilakukan secara sepihak. Dalam Undang – Undang nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen bahwa pelaku usaha tidak diperbolehkan menentukan klausula yang dapat merugikan konsumen.⁵⁸

5. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*Presumption of non liability*);

Pasal 143 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang berbunyi “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

⁵⁸Lumba Hemawan, “Pertanggung jawaban Perusahaan Ekspediter terhadap Konsumen Berdasarkan UU.No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen”, *Jurnal Mimbar Keadilan*, Vol. 1, I, (2015), hlm. 74.

dipekerjakannya. Jumlah ganti kerugian untuk bagasi kabin ini ditetapkan setinggitingginya sebesar kerugian nyata”.⁵⁹

Pasal tersebut menjelaskan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kehilangan atau rusaknya bagasi kabin kecuali penumpang dapat membuktikan pengangkut yang bersalah. Sehingga prinsip ini merupakan prinsip dimana pihak pelaku usaha dalam hal tertentu membataskan dirinya untuk tidak bertanggung jawab terhadap kerugian konsumennya.

F. Gambaran Umum PT. Garuda Indonesia

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk merupakan sebuah suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang penyedia jasa transportasi udara dan jasa lain yang terkait. Garuda Indonesia didirikan pada tanggal 1 Agustus 1947 dan baru mulai beroperasi pada tanggal 26 Januari 1949. Garuda Indonesia memiliki konsep *full service airlines* (maskapai dengan pelayanan penuh). Garuda Indonesia telah mendapatkan sertifikasi IATA *Operational Safety Audit* (IOSA). Yang membuktikan bahwa maskapai ini memenuhi standar internasional di bidang keselamatan dan keamanan. Tahun 2014 Garuda Indonesia bergabung dengan aliansi penerbangan SkyTeam.⁶⁰

⁵⁹ Pasal 143 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁶⁰ Garuda Indonesia, Profil Perusahaan, <http://www.garuda-indonesia.com>, diakses pada Rabu, 18 Desember 2019, pukul 16:17 WIB.

Garuda Indonesia berhasil mendapat banyak penghargaan sebagai bukti atas keunggulannya. Diantaranya Tahun 2010, *Skytrax* menobatkan Garuda Indonesia sebagai “*Four Star Airlines*” dan “*The Worlds Most Best Improved Airline*”. Selanjutnya Juli 2012, Garuda Indonesia mendapat penghargaan sebagai “Maskapai Regional Terbaik di Dunia” dan sebagai “*Worlds Best Regional Airline*”. Pada Tahun 2010, sebuah lembaga bernama *Centre for Asia viation* (CAPA) juga memberikan penghargaan kepada Garuda Indonesia sebagai “Maskapai yang Paling Mengubah Haluan” dan Roy Morgan sebagai lembaga peneliti independen di Australia ikut serta memberikan penghargaan kepada Garuda Indonesia sebagai “*The Best International Airline*” Pada Bulan Januari, Febuari, dan Juli 2012. Pada Tahun 2017 Garuda Indonesia berhasil meraih predikat bintang 5 dari *Airline Passenger Experience Association* (APEX).⁶¹

Dalam meningkatkan pelayanannya, Garuda Indonesia telah meluncurkan layanan berupa “*Garuda Indonesia Experience*”. Layanan ini merupakan konsep yang mencerminkan keramahan asli Indonesia, yang didukung dan dilengkapi oleh interior paling mutakhir dan dilengkapi LCD TV layar sentuh individual di seluruh *Business Class* dan *Economy Class*. Selain itu, konsumen juga dimanjakan dengan adanya fitur *Audio and Video on Demand* yakni sistem hiburan yang menawarkan berbagai pilihan film atau lagu.

⁶¹ Garuda Indonesia, Penghargaan Garuda Indonesia, <https://www.garuda-indonesia.com>, diakses pada Rabu, 18 Desember 2019, Pukul 16.28 WIB.

PT. Garuda Indonesia juga memiliki unit bisnis dan anak perusahaan. Unit bisnis PT Garuda Indonesia adalah Garuda *Cargo* dan Garuda *Medical Center*. Sedangkan anak perusahaan PT. Garuda Indonesia adalah PT. Citilink Indonesia, PT Aerowisata (Hotel, Transportasi Darat, Agen Perjalanan dan Katering), PT *Aero System Indonesia* (Penyedia Layanan Teknologi Informasi untuk Industri Pariwisata dan Transportasi), PT *Abacus Distribution System Indonesia* (Penyedia Layanan Sistem Pemesanan Tiket), dan PT Garuda *Maintenance Facility* (GMF Aero Asia) yakni perusahaan yang bergerak di bidang perawatan pesawat dan perbaikan, PT Gapura Angkasa (Penyedia jasa Ground Handling), *Garuda Indonesia Holiday France* (GIHF) yakni anak perusahaan Garuda Indonesia yang meliputi kegiatan agen wisata, penjualan tiket pesawat, sewa menyewa pesawat untuk wisatawan dan korporasi yang berdomisili di Paris, Perancis.