

pesawat terbang domestik terhadap konsumen dilaksanakan akan menimbulkan tiga keuntungan bagi pihak maskapai: **Pertama**, maskapai mendapat pemasukan dari pembayaran bagasi oleh penumpang. **Kedua**, jika volume bagasi berkurang maka ruang untuk kargo akan lebih banyak. Nah di sinilah terjadi ketidakadilan pada konsumen. **Ketiga** diharapkan dapat terus memberikan kontribusi dalam dinamika iklim industri penerbangan nasional yang positif dengan persaingan yang sehat.

Saran

Adapun saran atau rekomendasi dalam penelitian ini diantaranya adalah:

1. Perlunya ketentuan ataupun peraturan dari pemerintah yang jelas terhadap pengaturan biaya bagasi agar pihak maskapai tidak sewenang-wenang dalam menentukan tarif bagasi pesawat.
2. Perlunya dibentuk LSM perlindungan konsumen khusus terhadap dunia penerbangan yang terdaftar sebagai badan hukum di Kementerian Kehakiman, Hukum, dan HAM dan terdaftar sebagai LSM di Kementerian Perdagangan. "Dengan syarat itu, LSM tersebut bisa mengadvokasi konsumen. Bahkan bisa menggugat pelaku usaha tanpa surat kuasa dari konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abdul Halim Barkatullah, *Hak-Hak Konsumen*, Nusa Media, Bandung, 2009

Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, (Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003)

Oughton, David dan John Lowry, *Textbook on Consumer Law*, London: Blackstore Press Ltd., 1997

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 tentang Penerbangan Angkutan Udara

Peraturan Menteri Perhubungan No. 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Internet

tirto.id/bagasi-berbayar-antara-kepentingan-maskapai-dan-konsumen, diakses 19 Juli 2019

www.kompasiana.com/harisrecht/5c59a6beaebe16e4c651859/bagasi-berbayar, diakses 27 Juli 2019

seluruh Asia Tenggara, khususnya untuk penerbangan domestik dan jarak pendek. Jika kebijakan bagasi ini meresahkan masyarakat pengguna jasa penerbangan menjadi perbincangan di masyarakat karena, *Pertama*, maskapai yang menerapkannya adalah maskapai yang termasuk bertarif murah atau *low cost carrier*. *Kedua*, karena bertarif murah maka menjadi pilihan utama umumnya masyarakat, bahkan sebagian diantara mereka sudah tergantung dengan maskapai ini karena menyediakan rute ke berbagai pelosok Indonesia. *Ketiga*, pangsapasarannya yang besar melalui penguasaan konsumen, layanan rute yang mengurusi, disertai jumlah unit pesawat yang banyak mendatakannya pada kemampuan monopoli pasar. Dan keempat koresahan masyarakat makin lengkap ketika tarif pesawat melonjak beberapa waktu terakhir ini (sudah tiket mahal bagasinya bayar). Hal itu dapat dilihat juga pada data Badan Pusat Statistik yang mencatatkan tiket pesawat sebagai penyumbang inflasi utama.¹⁸

Faktor yang menyebabkan Kebijakan bagasi berbayar ini akan menimbulkan tiga keuntungan bagi pihak maskapai: *Pertama*, maskapai mendapat pemasukan dari pembayaran bagasi oleh penumpang. *Kedua*, jika volume bagasi berkurang maka ruang untuk kargo akan lebih banyak. Nah di sinilah terjadi ketidakakaditan pada konsumen. *Ketiga* diharapkan dapat terus

18

www.kompasiana.com/harisrech/5c59a6be

aebe16e4651859/bagasi-berbayar, diakses 27 Juli 2019

1. Mengenal ketentuan regulasi tarif bagasi berbayar oleh maskapai penerbangan domestik tercantum di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 185/2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Dalam Pasal 22, disebutkan maskapai LCC diperbolehkan untuk mengenakan biaya atas bagasi. Sementara untuk *full service* paling banyak 20 kg tidak dikenakan biaya, dan medium service paling banyak 15 kg tidak dikenakan biaya.
2. Faktor yang menyebabkan kebijakan tarif bagasi berbayar

b. kelompok medium service, paling banyak 15 kg tanpa dikenakan biaya; dan

c. *no frills*, dapat dikenakan biaya. Mengenai istilah *no frills* adalah bentuk pelayanan minimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan.¹² *No frills* termasuk ke dalam salah satu kelompok pelayanan dalam standar pelayanan penumpang kelas ekonomi yang diberikan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional pada rute dalam negeri.¹³

Adapun pembagian kelompok pelayanan yang ditetapkan oleh maskapai meliputi:¹⁴

a. pelayanan dengan standar maksimum (*full services*) yakni pelayanan maksimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan sesuai dengan jenis kelas pelayanan penerbangan.¹⁵

b. pelayanan dengan standar menengah (*medium services*) yaitu pelayanan sederhana yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan.¹⁶

c. pelayanan dengan standar minimum (*no frills*) adalah bentuk pelayanan minimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan.¹⁷

¹² Lihat Pasal 97 Ayat (4) UU Penerbangan

¹³ Lihat Pasal 2 Ayat (1) Jo. Pasal 3 ayat (2) huruf c Permenhub 185/2015

¹⁴ Lihat Pasal 97 Ayat (1) UU Penerbangan Jo. Pasal 3 ayat (2) Permenhub 185/2015

Perlu diketahui bahwa badan usaha angkutan udara niaga berjadwal (maskapai) yang pelayanannya yang menggunakan standar pelayanan *medium services* dan *no frills* merupakan maskapai yang berbasis biaya operasi rendah (atau yang kita kenal dengan istilah *low cost carrier/LCC*).

Faktor yang menyebabkan Ketentuan Tarif Bagasi Berbayar Pesawat Terbang Domestik Terhadap Konsumen dilaksanakan.

Dalam dua bulan di awal Tahun 2019, para penumpang pesawat mengeluhkan naiknya harga tiket pesawat domestik dan penerapan bagasi berbayar oleh hampir semua maskapai di Indonesia.

Dua kebijakan dari maskapai penerbangan ini menimbulkan keresahan para penumpang, memicu kericuhan di bandara, namun juga berdampak pada turunnya jumlah penumpang.

Bahkan, banyak penumpang yang menyalahkan pemerintah meskipun kenaikan harga tiket pesawat maupun penghapusan bagasi gratis adalah murni kebijakan kelompok maskapai. Fenomena ini sebenarnya tidak hanya di Indonesia, tetapi juga di hampir

¹⁵ Lihat Pasal 97 Ayat (2) UU Penerbangan

¹⁶ Lihat Pasal 97 Ayat (3) UU Penerbangan

¹⁷ Lihat Pasal 97 Ayat (4) UU Penerbangan

berada dalam pengawasan penumpang.⁶

Mengenai ketentuan bagasi tercatat dan bagasi kabin ini, dicantumkan dalam tiket konvensional maupun elektronik tiket (*e-tiket*), sebagai kejelasan informasi tiket kepada penumpang.⁷ Sebagai informasi, tiket nantinya digunakan pada saat pelaporan tiket sebelum keberangkatan (*check-in*) di antaranya ketentuan bagasi tercatat dan ketentuan bagasi kabin.⁸ Pada saat *check-in* ini, penumpang wajib melaporkan barang berharga atau yang dianggap berharga yang dimuat dalam bagasi tercatat kepada petugas *check-in*.⁹

Ketentuan bagasi tercatat itu perihal:¹⁰

- a. informasi berat, biaya tambahan untuk kelebihan berat bagasi tercatat, dan jenis barang yang dapat diangkut, meliputi;
 - 1) ketentuan berat bagasi tercatat maksimal 32 kg dalam 1 kali; dan
 - 2) informasi biaya tambahan apabila melebihi berat maksimal bagasi tercatat yang telah ditetapkan dapat diletakkan di *check-in counter*.

- b. penyerahan dan penempatan tanda pengenal bagasi tercatat; dan Bagasi tercatat diserahkan dan ditempatkan tanda pengenal yang dilakukan oleh petugas *check-in*.

- c. informasi tanda pengenal bagasi tercatat. Tanda pengenal bagasi tercatat ini, wajib dibuat secara jelas, mudah dibaca, tidak mudah sobek dan lepas, dan memiliki identitas bagasi. Informasi tanda pengenal bagasi tercatat ini paling sedikit memuat:

- 1) nomor tanda pengenal bagasi;
- 2) nama atau logo pengangkut;
- 3) tanggal penerbangan;
- 4) nomor penerbangan;
- 5) kode tempat keberangkatan dar, tempat tujuan; dan
- 6) berat bagasi.

Perlu dipahami bahwa ketersediaan bagasi tercatat bagi seluruh kelompok pelayanan diberikan dengan ketentuan sebagai berikut:¹¹

- a. kelompok full service, paling banyak 20 kg tanpa dikenakan biaya;

⁶ Lihat Pasal 1 angka 25 UU Penerbangan jo. Pasal 1 angka 18 Permenhub 185/2015

⁷ Lihat Pasal 13 Ayat (3) huruf k angka 2 Permenhub 185/2015

⁸ Lihat Pasal 14 huruf g dan h Permenhub 185/2015

⁹ Lihat Pasal 13 Ayat (3) huruf k angka 4 Permenhub 185/2015

¹⁰ Lihat Pasal 21 Permenhub 185/2015

¹¹ Lihat Pasal 22 Permenhub 185/2015

Konsumen dalam ketentuan tarif bagasi pesawat terbang domestik. Metode pendekatan normatif yuridis dipakai dalam penelitian ini, dengan melihat perdebatan mengenai ketentuan adanya tarif bagasi pesawat terbang domestik. Penelitian selain mempelajari beberapa perundang-undangan dan buku-buku yang merupakan literatur yang berkaitan dengan permasalahannya yang diteliti, juga melakukan penelitian lapangan dalam rangka mengelolah dan menganalisis data yang dikemukakan sebagai pembahasan.

PEMBAHASAN

Ketentuan Regulasi Tarif Bagasi Berbayar oleh Maskapai Penerbangan Domestik

Fenomena bagasi berbayar menandakan suatu babak baru dalam dunia penerbangan nasional. Maskapai domestik berbiaya murah yang akan menerapkan tarif bagasi diminta menunda rencana tersebut. Sementara maskapai yang sudah terlanjur memberlakukan tarif bagasi tetap boleh menerapkannya. Namun, kelak akan dilakukan penyesuaian. Salah satu maskapai yang menerapkan tarif bagasi diantaranya Lion Air, yang telah siap memberlakukan kebijakan baru tersebut.

Penerapan bagasi berbayar oleh maskapai LCC sesungguhnya tidak melanggar aturan yang ada. Ketentuan yang mengatur bagasi berbayar tertuang di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 185/2015.

⁴ tirto.id/bagasi-berbayar-antara-kepentingan-maskapai-dan-konsumen, diakses 1 Juni 2019

Dalam Pasal 22, disebutkan maskapai LCC diperbolehkan untuk mengenakan biaya atas bagasi. Sementara untuk *full service* paling banyak 20 kg tidak dikenakan biaya, dan medium service paling banyak 15 kg tidak dikenakan biaya. Tarifnya terbilang tidak kecil, bahkan bisa setara harga tiket pesawat. Lion Air misalnya, mematok tarif Rp155.000 (seratus lima puluh lima ribu rupiah) untuk 5 kg, Rp310.000 (tiga ratus sepuluh ribu rupiah) untuk 10 kg, Rp465.000 (empat ratus enam puluh lima ribu rupiah) per 15 kg, Rp620.000 (enam ratus dua puluh ribu rupiah) untuk 20 kg, Rp755.000 (tujuh ratus lima puluh lima ribu rupiah) untuk 25 kg dan Rp930.000 (sembilan ratus tiga puluh ribu rupiah) untuk 30 kg.⁴ Regulasi bagasi berbayar di atur berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ("UU Penerbangan") dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri ("Permenhub 185/2015"). Bagasi dibagi menjadi:

1. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.⁵
2. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan

⁵ Lihat Pasal 1 angka 24 UU Penerbangan jo. Pasal 1 angka 18 Permenhub 185/2015

pelanggaran yang muncul berkaitan dengan hal ini diantaranya di awal Tahun 2019 dunia penerbangan nasional dihangatkan dengan isu perlindungan konsumen dalam transportasi udara yakni mengenai penerapan bagasi berbayar. Perlahan tapi pasti, jatah bagasi tercatat (*checked baggage*) seberat 15-20 kilogram untuk rute penerbangan domestik yang semula gratis pada beberapa maskapai dihapuskan. Per-22 Januari 2019, Citilink, Lion Air dan Wings Air telah menghapuskan. Hanya AirAsia Indonesia yang masih memberikan fasilitas bagasi tercatat gratis.

Alhasil penumpang harus mengikuti aturan ketat maskapai. Pada umumnya mereka diizinkan membawa maksimal dua barang dengan total berat sekitar tujuh kilogram ke kabin (*carry-on baggage*) sesuai ketentuan Permenhub PM 185 Tahun 2015. Lantas kelebihan berat otomatis akan dihadapkan dengan dua skenario, antara membeli jasa bagasi tercatat atau terpaksa meninggalkan barang bawaan di bandara. Penumpang Indonesia kini semakin sadar akan hak konsumen. Tidak heran jika mereka lantas bertanya-tanya apakah ketentuan tersebut melanggar hukum. Dalam perkembangannya, bisnis penerbangan mengklasifikasikan antara maskapai premium (*full-service airline*) dengan maskapai berbiaya murah (*low-fare airline* atau *low-cost carrier*). Model bisnis

pertama menawarkan segala macam fasilitas, mulai dari konsumsi pada penerbangan, hiburan di pesawat, hingga bagasi tercatat seberat 20 hingga 30 kilogram. Sebagian pelaku usaha dalam melakukan kegiatannya seringkali mengabaikan kepentingan konsumen. Mengingat posisinya seperti itu, konsumen sering "terpaksa" menerima suatu produk barang atau jasa, meskipun tidak sesuai dengan yang diinginkan.² Konsumen sering tidak memiliki posisi tawar untuk melakukan evaluasi yang memadai (*make a proper evaluation*) terhadap produk barang dan jasa yang diterimanya serta konsumen berada dalam posisi tawar yang tidak seimbang (*the inequality of bargaining power*), karena kesulitan-kesulitan dalam memperoleh informasi yang memadai.³

Rumusan Masalah

Dari uraian di atas terdapat beberapa hal yang perlu dikaji yaitu:

1. Bagaimana Ketentuan Regulasi Tarif Bagasi Berbayar oleh Maskapai Penerbangan Domestik?
2. Faktor apa yang menyebabkan Ketentuan Tarif Bagasi Berbayar Pesawat Terbang Domestik Terhadap Konsumen dilaksanakan?

Metode Penelitian

Penelitian ini bersifat penelitian deskriptif, yang bertujuan memaparkan tentang Perlindungan

² David Oughton, dan John Lowry., *Textbook on Consumer Law*. London: Blackstore Press Ltd., 1997, hlm.14-17.

³ Abdul Halim Barkatullah, *Hak-Hak Konsumen*, Nusa Media, Bandung, 2009, hlm.20

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori dan*

tercepat dengan jangkauan yang luas karena memiliki beberapa kelebihan, yaitu antara lain,¹ Kecepatan dan efisien. Penerbangan komersil atau udara merupakan bentuk transportasi yang menghemat biaya bagi penggunaannya. Jenis penerbangan ini dibedakan lagi menjadi dua bentuk, yaitu penerbangan niaga terjadwal dan penerbangan niaga tidak terjadwal. Perimbangan jumlah perusahaan penerbangan di satu sisi menguntungkan bagi para pengguna jasa transportasi udara (penumpang karena akan banyak pilihan. Perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Namun di sisi lain, dengan tarif yang murah tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan service), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan (maintenance) pesawat sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan konsumen. Adanya Undang-Undang yang mengatur perlindungan konsumen tidak dimaksudkan untuk mematikan usaha para pelaku usaha. Undang-Undang para pelaku usaha. Undang-Undang Perlindungan Konsumen bisa mendorong iklim usaha yang sehat serta mendorong lahirnya perusahaan yang tangguh dalam menghadapi persaingan yang ada dengan menyediakan barang/jasa yang

berkualitas Dalam penjelasan Undang-Undang Perlindungan Konsumen disebutkan bahwa dalam pelaksanaan akan tetapi memperhatikan hak dan kepentingan pelaku usaha kecil maupun menengah. Bahkan menurut penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disingkat UU Perlindungan Konsumen), faktor yang menjadi penyebab eksploitasi terhadap konsumen adalah masih rendahnya tingkat kesadaran konsumen akan haknya. Konsumen pula ternyata tidak mendapatkan penjelasan mengenai manfaat barang/jasa bahkan konsumen tidak memilih posisi tawar yang berimbang dengan pihak pelaku usaha. Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa masalah perlindungan konsumen merupakan masalah yang sangat pelik karena konsumen berada dalam keadaan ketika dia tidak dapat menentukan pilihannya sendiri karena pelaku usaha memonopolinya, dengan alasan bahwa pelaku usaha dalam menjalankan perekonomiannya adalah prinsip mendapatkan keuntungan maksimal mungkin dengan modal semaksimal mungkin. Artinya dengan pemikiran umum seperti ini, sangat mungkin konsumen akan dirugikan, baik secara langsung maupun tidak langsung. Meskipun Undang-Undang Perlindungan Konsumen mengatur masalah banyak konsumen, masih banyak

KETENTUAN TARIF BAGASI BERBAYAR PESAWAT TERBANG DOMESTIK TERHADAP KONSUMEN

Eni Jaya
NIDN :0326027401

ABSTRAK

Di awal Tahun 2019 dunia penerbangan nasional dihangatkan dengan isu perlindungan konsumen dalam transportasi udara yakni mengenai penerapan bagasi berbayar. Perlahan tapi pasti, jatah bagasi tercatat (*checked baggage*) seberat 15-20 kilogram untuk rute penerbangan domestik yang semula gratis pada beberapa maskapai dihapuskan. Per-22 Januari 2019, Citilink, Lion Air dan Wings Air telah menghapuskan. Hanya AirAsia Indonesia yang masih memberikan fasilitas bagasi tercatat gratis. Hal yang perlu dikaji yaitu: (1) Bagaimana Ketentuan Regulasi Tarif Bagasi Berbayar oleh Maskapai Penerbangan Domestik, (2) Faktor apa yang menyebabkan Ketentuan Tarif Bagasi Berbayar Pesawat Terbang Domestik Terhadap Konsumen dilaksanakan. Penelitian ini bersifat penelitian deskriptif, Metode pendekatan normatif yuridis dipakai dalam penelitian ini. Adapun hasil penelitian ini adalah ketentuan regulasi tarif bagasi berbayar oleh maskapai penerbangan domestik tercantum di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 185/2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Dalam Pasal 22, disebutkan maskapai LCC diperbolehkan untuk mengenakan biaya atas bagasi. Faktor yang menyebabkan kebijakan tarif bagasi berbayar pesawat terbang domestik terhadap konsumen dilaksanakan akan menimbulkan tiga keuntungan bagi pihak maskapai: **Pertama**, maskapai mendapat pemasukan dari penumpang. **Kedua**, j ruang untuk kargo akan lebih banyak. **Ketiga** diharapkan dapat terus memberikan kontribusi dalam dinamika iklim industri penerbangan nasional yang positif dengan persaingan yang sehat.

Kata kunci : Tarif bagasi berbayar, pesawat terbang domestik, konsumen

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Republik Indonesia merupakan salah satu Negara Kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari kurang lebih 17,508 pulau. Salah satu alat Transportasi utama untuk menjangkau dari satu pulau ke pulau lainnya adalah menggunakan Transportasi Udara. Transportasi

udara yang paling umum digunakan adalah dengan menggunakan Pesawat Terbang. Pesawat udara merupakan salah satu dari jenis transportasi yang sangat dibutuhkan oleh manusia dalam pemenuhan kebutuhannya dalam melayani konsumennya. Transportasi udara menurut R Kamaludin merupakan alat transportasi yang mutakhir dan



JUDICIAL

DAFTAR ISI

DETERMINAN TARIF BAGASI BERBAYAR PESAWAT TERBANG DOMESTIK TERHADAP KONSUMEN Siti Irya.....	1 - 8
TINJAUAN HUKUM PENERBITAN SERTIFIKAT TANAH DI INDONESIA Arieta Esther Br. Tarigan.....	9 - 18
ANALISIS NORMATIF TERHADAP PERJALANAN SATU DASAWARSA KE NO.4 TAHUN 2009 TENTANG PERTAMBANGAN MINERAL DAN BATUBARA DALAM MEWUJUDKAN PERTAMBANGAN UNTUK KESEJAHTERAAN RAKYAT Mufer Chan.....	19 - 46
PERAN DAN KEDUDUKAN <i>VISUM ET REPERTUM</i> DALAM MEMBANTU PENYIDIK MENGUNGKAP TINDAK PIDANA PEMBUNUHAN Rima Tauran	47 - 60
TINJAUAN YURIDIS MENGENAI KEKUATAN MENGIKAT DARI KLAUSULA ARBITRASE DALAM PENYELESAIAN SENGKETA BISNIS Ema Amalia.....	61 - 80
DUKUNGAN PERATURAN DAERAH DALAM PEMBERDAYAAN UMKM DI BANDUNG Endang Suprpti.....	81- 94
PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN TERHADAP PENGGUNA JASA ANGKUTAN ONLINE Elianta Gining	95 - 108

Alamat Redaksi:

LPPM Universitas Tama Jagakarsa

Jl.Letjen T.B. Simatupang No. 152, Tanjung Barat, Jakarta Selatan 12530

Telp.(021) 7890965-66

Fx.(021) 7890966, Email : info@jagakarsa.ac.id

Website : <http://www.jagakarsa.ac.id>

Edisi Khusus. Nomor 1, Desember, 2020

ISSN : 1858-4551



UTAMA

JUDICIAL

Pelindung:

Rektor Universitas Tama Jagakarsa (UTAMA)

Penanggung jawab:

Dekan Fakultas Hukum

DEWAN REDAKSI

Ketua Dewan Redaksi:

Ketua LPPM UTAMA

Wakil Ketua Dewan Redaksi:

Wakil Ketua LPPM UTAMA

Anggota Dewan Redaksi:

Prof. Dr. Abdussalam. SH, MH (UTAMA)

Dr. Surahman, SH, MH, MM (UTAMA)

Dr. Sufiarina SH., MH.

Redaksi Pelaksana:

Dr. Dra. Istiyani, MM

Dr. Maspul Aini Kambry, M.Sc.

Penerbit:

Universitas Tama Jagakarsa (UTAMA)

Alamat Redaksi:

LPPM Universitas Tama Jagakarsa

Jl. Letjen T.B. Simatupang No. 152, Tanjung Barat, Jakarta Selatan 12530

Telp.(021) 7890965-66

Fx.(021) 7890966, Email : info@jagakarsa.ac.id

Website : <http://www.jagakarsa.ac.id>



Edisi Khusus, Nomor 1, Desember 2020

ISSN : 1858-4551

JUDICIAL

UTAMA

KETENTUAN TARIF BAGASI BERBAYAR PESAWAT TERBANG DOMESTIK
TERHADAP KONSUMEN

Endang Jaya

TINJAUAN HUKUM PENERBITAN SERTIFIKAT TANAH DI INDONESIA

Artha P. Sitoru He. Jurgan

ANALISIS NORMATIF TERHADAP PERJALANAN
SATU DASAWARSA UU NO.4 TAHUN 2009 TENTANG PERTAMBANGAN MINERAL
DAN BATUBARA DALAM MEWUJUDKAN PERTAMBAHAN UNTUK
KESEJAHTERAAN RAKYAT

Idhar & Han

PERAN DAN KEDUDUKAN *VISUM ET REPERTUM* DALAM MEMBANTU
PENYIDIK MENGUNGKAP TINDAK PIDANA PEMBUNYUAN

Klara Iqbal

TINJAUAN YURIDIS MENGENAI KEKUATAN MENGIKAT DARI
KLAUSULA ARBITRASE DALAM PENYELESAIAN
SENGKETA BISNIS

Rena Amalia

DUKUNGAN PERATURAN DAERAH DALAM PEMBERDAYAAN
UMKM DI BANDUNG

Endang Supriadi

PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN TERHADAP
PENGUNA JASA ANGKUTAN ONLINE

Elliana Estyng

ALAMAT REDAKSI :
LPPM Universitas Tama Jagakarsa
Jl. Lejen T.B. Simatupang No. 152, Tanjung Barat, Jakarta Selatan 12530
Telp. (021) 7890965-66
Fax. (021) 7890965, Email : info@jagakarsa.ac.id
Website : <http://jagakarsa.ac.id>