

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang dan atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang dan atau pengirim mengikatkan diri dengan membayar uang angkutan.<sup>1</sup> Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*) pada umumnya bersifat lisan tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi.

Salah satu transportasi atau pengangkutan yang nyaman dan cepat sampai ke tujuan adalah angkutan udara. Definisi pengangkut menurut Pasal 1 angka 26 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, “Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.”

Menurut Pasal 1 angka 13 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, “Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau

---

<sup>1</sup> H.M.N. Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, hlm. 2

pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.”

Kewajiban penumpang adalah membayar ongkos pengangkutan yang telah ditetapkan besarnya dan menjaga barang-barang yang berada di bawah pengawasannya, melaporkan jenis-jenis barang yang dibawa terutama barang-barang yang berkategori berbahaya. Ketentuan tersebut juga berlaku di dalam kegiatan pengangkutan atau transportasi udara, dalam hal ini pengangkut atau maskapai penerbangan berkewajiban untuk mengangkut penumpang dengan aman dan selamat sampai di tempat tujuan secara tepat waktu, dan sebagai konpensasi dari pelaksanaan kewajibannya tersebut maka perusahaan maskapai penerbangan mendapatkan bayaran sebagai ongkos penyelenggaraan pengangkutan dari penumpang.<sup>2</sup>

Menurut sifatnya, dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengirim dan pengangkut sama tinggi. Kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan yang sama tinggi atau kedudukan koordinasi.<sup>3</sup> Dasar dari perjanjian pengangkutan udara adalah suatu perikatan yang menimbulkan hak dan kewajiban serta merupakan sebuah perjanjian, maka perjanjian pengangkutan pun harus memenuhi syarat-syarat sahnyanya perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara.

Dalam pengangkutan udara, alat bukti yang diterbitkan oleh pengangkut bahwa penumpang atau pemilik barang berhak untuk dilaksanakan pengangkutannya disebut dokumen pengangkutan udara. Tiket penumpang dan tanda pengenal bagasi atau tiket bagasi dapat disatukan dalam satu dokumen

---

<sup>2</sup> Ahmad Zazili, Tesis, 2008, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional*, Universitas Diponegoro, Semarang, hlm. 11

<sup>3</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Op.Cit*, hlm. 7.

angkutan udara yang berisikan ketentuan-ketentuan tentang barang yang ada dalam bagasi.

Permasalahan yang sering terjadi dalam kegiatan pengangkutan udara diantaranya, kecelakaan, kerusakan atau kehilangan barang, ataupun keterlambatan penerbangan (*delay*). Hal ini dapat merugikan konsumen atau penumpang yang menggunakan jasa pengangkutan udara. Perbuatan kelalaian pengangkut mengakibatkan timbul kerugian bagi pemilik barang yang diangkut.<sup>4</sup> Penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian yang dideritanya karena salah satu ciri dari maskapai penerbangan adalah memberikan pelayanan yang baik kepada penumpang serta bertanggung jawab dalam hal kerugian yang diderita penumpang.

Masalah kerusakan atau hilangnya barang bawaan penumpang dalam bagasi tercatat pada maskapai penerbangan nasional merupakan hal yang sudah seringkali terjadi, baik disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), kesalahan sistem bahkan bisa disebabkan oleh kelalaian penumpang. Kerusakan atau hilangnya barang bawaan penumpang dapat terjadi disemua titik di bandara keberangkatan sejak bagasi diserahkan ke *conter check-in* sampai ke tempat penerimaan bagasi (*baggage break down*) dan diterima penumpang dari *conveyor belt* di bandara tujuan akhir. Umumnya dalam kasus kehilangan barang bagasi tercatat ini, pihak bandara tidak dapat dimintakan tanggungjawab secara langsung karena pihak bandara tidak mengurus proses

---

<sup>4</sup> *Ibid*, hlm. 42

bagasi penumpang dan pertanggungjawaban tetap pada maskapai penerbangan yang bersangkutan<sup>5</sup>

Tanggung jawab maskapai penerbangan menjadi sorotan dalam kasus kehilangan ataupun kerusakan bagasi penumpang dalam sistem pengangkutan udara di Indonesia. Dimana maskapai penerbangan berkewajiban mengangkut penumpang dan atau bagasi dengan aman, utuh dan selamat sampai di tempat tujuan, sehingga adanya kewajiban pihak pengangkut yang belum terpenuhi.

Menurut Pasal 1 angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara, “Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.” Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, “Tanggung jawab itu dimulai sebelum masa penerbangan (*pre-flight service*), pada saat penerbangan (*in-flight service*), dan setelah penerbangan (*post-in flight service*).” Dalam hal ini, kerusakan dan kehilangan barang bagasi termasuk ke dalam tanggung jawab setelah penerbangan (*post-in flight service*).

Di Indonesia, banyak kasus kehilangan barang bagasi tercatat penumpang, salah satunya yaitu kasus hilangnya koper salah satu penumpang yang disimpan dalam bagasi tercatat pada penerbangan Lion Air tanggal 4 Agustus 2011 tujuan Jakarta – Semarang dengan nomor penerbangan JT-0506 dalam perkara Putusan Mahkamah Agung Nomor. 605/Pdt.Sus-BPSK/2012.

---

<sup>5</sup> Edie Haryanto, 2013, *Transportasi Pro Rakyat*, Kompas Gramedia, Jakarta, hlm.178.

Herlina Sunarti seorang pegawai swasta yang menggunakan penerbangan Lion Air tanggal 4 Agustus 2011 tujuan Jakarta – Semarang. Pada saat itu, Herlina Sunarti menitipkan koperinya bermerk “Polo” berwarna hitam yang berisikan oleh-oleh seperti baju, kosmetik dan juga sepatu bermerek di bagasi pesawat. Nilai total koper beserta isinya tersebut mencapai Rp 51.000.000,- (Lima puluh satu juta rupiah).<sup>6</sup>

Setibanya di Bandara A. Yani Semarang, Herlina Sunarti menuju tempat pengambilan bagasi. Setelah menunggu beberapa lama, koper “Polo” milik Herlina tidak ditemukan atau hilang dan tidak diketahui lagi keberadaan dari koper tersebut. Herlina melaporkan kehilangan tersebut ke bagian *Lost and Found* Lion Air dan langsung diterbitkan dalam penerbangan Lion Air tujuan Jakarta - Semarang berikutnya.

Sampai dengan tanggal 19 Agustus 2011, sesuai dengan batas waktu yang diberikan pihak Lion Air, koper tersebut belum ditemukan. Atas hilangnya koper miliknya, Herlina mengadukan kejadian ini ke Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) Kota Semarang dengan memohon ganti rugi uang sebesar Rp 51.300.000,00 (Lima puluh satu juta tiga ratus ribu rupiah) sesuai dengan harga koper dan isinya atau koper beserta isinya dikembalikan. Pada hari persidangan, kedua belah pihak telah hadir kemudian majelis BPSK berusaha untuk mendamaikan pihak-pihak yang bersengketa, tetapi tidak berhasil, selanjutnya proses penyelesaian sengketa diteruskan oleh majelis BPSK dengan cara Arbitrase.

---

<sup>6</sup> Ari Saputra, “Kisah Herlina, Sendirian Melawan Lion Air Gugat Koper Hilang”, <https://news.detik.com/berita/d-2293645/kisah-herlina-sendirian-menang-melawan-lion-air-gugat-koper-hilang> (diakses pada 5 Juli 2020, pukul 13.22 WIB)

Pihak Lion Air dalam memberikan jawabannya, telah meminta maaf serta mengakui bahwa koper merk “Polo” milik konsumen hilang dan pihak manajemen telah berupaya mencari keberadaan koper tersebut. Pihak Lion Air sanggup mengganti kerugian sebesar Rp 3.000.000,00 (Tiga juta rupiah) sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu Pasal 44 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara yang telah mengalami perubahan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2000 yang menyatakan bahwa, “Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi tercatat, termasuk kerugian karena kelambatan dibatasi setinggi-tingginya Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram.”

Berdasarkan pertimbangan hakim yaitu, bukti-bukti dari pemohon, keterangan pelaku usaha dan berdasarkan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, selaku pelaku usaha bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi kepada pemohon sebagai konsumen, dan mengingat Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen serta Surat Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 350/MPP/Kep/12/2002 tentang Pelaksanaan Tugas dan Wewenang BPSK. Pada tanggal 3 Oktober 2011, BPSK Kota Semarang mengeluarkan putusan untuk menghukum Lion Air mengganti rugi kehilangan koper Herlina sebesar Rp 25.000.000,- (Dua puluh lima juta rupiah) atau setengah dari nilai barang yang ada di koper.

Pihak Lion Air menganggap bahwa Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen telah keliru menerapkan hukumannya yang hanya berdasarkan dan berlandaskan kepada Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang

Perlindungan Konsumen tanpa mempertimbangkan dari ketentuan Peraturan Perundang-undangan tentang penerbangan. Maka dari itu, pihak Lion Air merasa keberatan terhadap amar putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen tersebut dan mengajukan keberatan di depan Pengadilan Negeri Semarang.

Pengadilan Negeri Semarang telah mengambil putusan yaitu putusan No. 02/Arbitrase/2011/PN.Smg tanggal 17 November 2011 yang amarnya putusannya tidak menerima permohonan keberatan dari pelaku usaha PT. Lion Mentari Air. Setelah itu diajukan kasasi ke Mahkamah Agung oleh PT. Lion Mentari Air, tetapi permohonan kasasi dari pemohon kasasi juga ditolak.

Kasus terbaru yang terjadi pada maskapai Lion Air adalah penumpang mengalami kehilangan uang di dalam bagasi tercatat sebesar Rp 3.979.850,00. Kasus ini terjadi pada tahun 2019. Penumpang ini menggunakan pesawat Lion Air dengan rute penerbangan Denpasar - Jakarta. Petugas *aviation security* (*avsec*) meminta korban penumpang memberikan keterangan secara detail mengenai rute, jadwal penerbangan, waktu *check-in*, dan nomor *counter check-in*. Maka, pihak Lion Air dan pihak Bandara I Gusti Ngurah Rai dapat melakukan investigasi lebih lanjut tentang kehilangan uang penumpang tersebut.

Pihak Lion Air sudah menyampaikan permohonan maaf atas ketidaknyamanan yang timbul kepada penumpang yang terkena dampak akibat dari penanganan bagasi. Pihak Lion Air juga mengimbau penumpang untuk menyimpan barang berharga di bagasi kabin bukan di bagasi tercatat. Barang berharga yang dimaksud antara lain, barang pecah belah, dokumen penting,

paspor dan dokumen identitas lainnya, uang tunai dan alat pembayaran, obat-obatan, dokumen kesehatan, kunci, perhiasan, laptop/computer dan perangkat elektronik lainnya, serta barang berharga lainnya sesuai dengan berat dan ukuran yang ditetapkan (aturan berlaku).

Berdasarkan penjelasan di atas, penulis tertarik untuk mengkaji tentang **ANALISIS PENYELESAIAN SENGKETA DALAM KEHILANGAN BARANG BAGASI TERCATAT PADA PT. LION MENTARI AIRLINES (STUDI PUTUSAN NOMOR 605/PDT.SUS-BPSK/2012)**, dikarenakan ingin mengetahui bagaimana penyelesaian sengketa yang dilakukan ketika terjadi barang bagasi tercatat yang hilang, apa yang menjadi pertimbangan hakim dalam memutuskan perkara kehilangan barang bagasi tercatat tersebut dan sejauh mana sebenarnya tanggung jawab maskapai penerbangan dalam menangani kehilangan barang bagasi tercatat ini.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini sebagai berikut :

- a. Bagaimana prosedur penyelesaian sengketa dalam kehilangan barang bagasi tercatat?
- b. Apa saja yang menjadi pertimbangan hakim dalam mengambil putusan terhadap Putusan Nomor. 605/Pdt.Sus-BPSK/2012?
- c. Bagaimana bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan dalam penyelesaian sengketa terhadap kehilangan barang bagasi tercatat?



### **C. Tujuan Penelitian**

Penulis dalam hal ini memiliki tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian skripsi dengan berpatokan sesuai dengan rumusan masalah di atas antara lain sebagai berikut :

1. Mengetahui dan memahami bagaimana prosedur penyelesaian sengketa dalam kehilangan barang bagasi tercatat
2. Mengetahui dan memahami apa saja yang menjadi pertimbangan hakim dalam mengambil putusan atas kasus kehilangan barang bagasi tercatat.
3. Mengetahui dan memahami bagaimana bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan dalam penyelesaian sengketa terhadap kehilangan barang bagasi tercatat.

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis
  - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam memberikan masukan terhadap pengembangan ilmu hukum, terkhusus mengenai hukum pengangkutan dan hukum perlindungan konsumen.
  - b. Menjadi acuan atau rujukan bagi mahasiswa dalam menambah wawasan dan pengetahuan di bidang hukum serta dapat dijadikan bahan perbandingan bagi penelitian selanjutnya.
2. Manfaat Praktis

- a. Memberikan dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi masyarakat pengguna jasa transportasi, khususnya transportasi udara dalam hal kehilangan barang bagasi tercatat.
- b. Sebagai bahan rujukan bagi pihak maskapai penerbangan untuk memperhatikan serta meningkatkan pelayanannya kepada penumpang.
- c. Sebagai wadah bagi penulis untuk mengembangkan penalaran dan membentuk pola pikir sekaligus mengetahui kemampuan penulis dalam menerapkan ilmu yang diperoleh dalam penelitian ini.

## **E. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif, yaitu mengumpulkan data yang dilakukan dengan cara yuridis normatif berupa penelusuran bahan pustaka yang mengutamakan data sekunder dengan bahan hukum primer dan tersier. Untuk melaksanakan metode yuridis normatif sebagaimana dimaksud di atas diperlukan langkah-langkah sebagai berikut :

### **1. Sifat Penelitian**

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis yaitu menguraikan fakta dengan membandingkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk memperoleh gambaran menyeluruh tentang tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap kehilangan barang bagasi tercatat

dan apa yang menjadi pertimbangan hakim dalam kasus kehilangan barang bagasi tercatat.

## 2. Sumber dan Jenis Data

- a. Data primer, yaitu data yang diperoleh dari Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2000 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara dan Putusan Mahkamah Agung No. 605 K/Pdt.Sus-BPSK/2012.
- b. Data Sekunder, yaitu berupa data yang diperoleh dari studi dan kepustakaan yang terdiri atas :
  - 1) Primer yaitu bahan-bahan yang mengikat terdiri dari norma-norma atau kaidah dasar, peraturan dasar, peraturan perundang-undangan, bahan hukum yang tidak dikodifikasi, yurisprudensi, seperti :
    - a) Kitab Undang – Undang Hukum Perdata (KUH Perdata);
    - b) Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen;
    - c) Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan;
    - d) Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2000 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara;
    - e) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

- 2) Sekunder yaitu bahan hukum yang berupa jurnal hukum maupun makalah-makalah yang mempunyai relevansi dengan obyek penelitian, buku-buku literature yang berkaitan langsung maupun tidak langsung terhadap materi penelitian, artikel-artikel yang diperoleh dari media massa dan internet.
- 3) Tersier adalah bahan hukum yang dapat memberikan penjelasan maupun petunjuk terhadap bahan hukum primer maupun sekunder, seperti Kamus Hukum, Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, Ensiklopedia, artikel pada majalah, surat kabar ataupun internet.

### 3. Pengumpulan dan Pengolahan Data

Penelitian ini memakai metode studi dokumen sebagai teknik pengumpulan data, sehingga cara mengumpulkan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan, yaitu penuli memilih sejumlah buku yang menyangkut masalah yang penulis teliti. Studi kepustakaan ialah suatu metode yang berupa pengumpulan data, diperoleh dari buku pustaka atau buku bacaan lain yang berhubungan dengan pokok permasalahan, kerangka dan ruang lingkup permasalahan yang diteliti.

### 4. Analisis Data

Dalam melakukan penulisan karya tulis ini penulis melakukan penganalisaan data yang dilakukan secara kualitatif yaitu penelitian yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, pendapat para ahli dan

pengetahuan umum guna menjawab permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini.

## **F. Sistematika Penulisan**

Penulisan ini dibagi dalam empat bab, yaitu :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah yang pada intinya menguraikan tentang gambaran secara umum mengenai kasus putusan Mahkamah Agung No.605 K/Pdt.Sus-BPSK/2012.

### **BAB II TINJAUAN KEPUSTAKAAN**

Bab ini menguraikan tentang teori kepastian hukum, pengertian pengangkutan pada umumnya, aturan-aturan, serta teori menyangkut pertanggungjawaban perusahaan maskapai penerbangan terhadap hilangnya barang bagasi.

### **BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini menguraikan tentang bagaimana prosedur penyelesaian sengketa terhadap barang bagasi tercatat, apa yang menjadi pertimbangan hakim dalam memutuskan putusan kasus kehilangan barang bagasi tercatat dan bagaimana bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan dalam penyelesaian sengketa terhadap kehilangan barang bagasi tercatat.

### **BAB IV PENUTUP**

Bab ini berisikan kesimpulan dan saran sehubungan dengan penelitian yang penulis lakukan.