

BAB I

PENDAHULUAN.

A. Latar Belakang Masalah

Jasa pengangkutan merupakan jasa angkutan yang digunakan baik untuk mengangkut orang maupun barang. Jalur pengangkutan meliputi jalur laut, darat maupun udara, dan dapat digunakan untuk kepentingan privat/ pribadi maupun kepentingan umum.

Kegiatan pengangkutan dalam bidang perdagangan merupakan sarana transportasi yang sangat dibutuhkan, karena tanpa adanya pengangkutan/ transportasi, kegiatan ekonomi tersebut tidak dapat berjalan dengan baik dan lancar. Barang-barang yang dihasilkan oleh produsen atau pabrik-pabrik tidak akan dapat sampai di tangan pedagang atau pengusaha dan seterusnya dari pedagang atau pengusaha kepada konsumen.¹;

Pada hakikatnya 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 dgn selamat, sedangkan penumpang dan atau pengirim mengikatkan diri dengan membayar uang angkutan. Dan penumpang yang menggunakan jasa dalam kegiatan pengangkutan tidak ingin mengalami kerugian secara materiil yang berkaitan dengan pengangkutan tersebut.

¹H.M.N.Purwosutjipto, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (3 Hukum Pengangkutan)**, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003, hlm 1.



Perjanjian pengangkutan berfungsi untuk melindungi hak dan kewajiban dari masing-masing pihak dan menurut Pasal 1320 KUH Perdata untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

1. Adanya kesepakatan kedua belah pihak.
2. Kecakapan untuk melakukan perbuatan hukum.
3. Adanya obyek tertentu.
4. Adanya kausa yang halal.

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian yang timbal-balik, sebab pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak yang lain mengikat diri untuk membayar uang angkutan untuk dilaksanakannya kegiatan pengangkutan tersebut. "Menyelenggarakan pengangkutan" berarti, bahwa pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya. Dalam kegiatan pengangkutan tidak dapat dihindari timbulnya kerugian karena terjadinya *misshandling*, misalnya barang bagasi yang disimpan oleh pihak maskapai tidak ada di bagasi pesawat saat pesawat sampai di tempat tujuan, barang rusak sebagian atau seluruhnya ketika barang diterima oleh penumpang di tempat tujuan.²;

Dalam pengangkutan dikenal ada 3 macam bentuk pengangkutan, yaitu pengangkutan melalui darat, pengangkutan melalui darat dibagi menjadi dua yaitu pengangkutan di atas rel (kereta api) dan pengangkutan melalui jalan raya.; pengangkutan melalui laut; dan pengangkutan melalui udara.

Skripsi ini mengangkat masalah tentang tanggungjawab maskapai penerbangan terhadap ganti kerugian atas hilangnya barang bagasi milik

²*Ibid.*, hlm2.

penumpang ditinjau dari Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, serta penelitian ini dilaksanakan di PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya. Menurut Hartini Rahayu dalam buku Hukum Pengangkutan dijelaskan bahwa :

“Di dalam hukum pengangkutan udara, alat angkut yang digunakan adalah pesawat udara. Berdasarkan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang penerbangan, pesawat diartikan sebagai setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara³.”

Terkait tentang topik ganti kerugian maskapai terhadap penumpang, skripsi yang membahas mengenai ganti kerugian maskapai terhadap penumpang sudah pernah dilakukan pada dekade sebelumnya, diantaranya sebagai berikut :

TABEL 1

DAFTAR SKRIPSI TENTANG PENERBANGAN PERIODE 2006-2010

No	Tahun Skripsi	Nama Peneliti dan asal instansi	Judul skripsi	Permasalahan dalam kajian skripsi
1	2006	Chindo Wantoro /Fakultas Hukum Universitas Brawijaya	Perlindungan hukum terhadap pengguna jasa penerbangan domestik apabila terjadi keterlambatan di dalam pengangkutan udara	Bentuk jaminan hukum dari maskapai, yang mengalami keterlambatan penerbangan domestik
2	2008	Yekti Lestari/Fakultas Hukum Universitas Brawijaya	Tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam hal keterlambatan pemberangkatan pesawat (delay) (studi di PT. Lion Mentari airlines	Upaya ganti kerugian terhadap penumpang yang disebabkan keterlambatan pemberangkatan pesawat dari maskapai PT. Lion Mentari Airlines
3	2009	Fabian Prasetyo/Fakultas Hukum Universitas Brawijaya	Implikasi yuridis pelanggaran standar internasional keselamatan dan keamanan penerbangan oleh maskapai penerbangan Indonesia	Upaya hukum dalam menyelenggarakan keselamatan dan keamanan penerbangan Indonesia.
4	2009	Nafilah/Fakultas Hukum Universitas Brawijaya	Perbandingan tanggung jawab pengangkut udara internasional dan nasional dalam hal kelambatan	Kesesuaian aturan pengangkutan udara nasional terhadap aturan pengangkutan udara

³Rahayu Hartini, **Hukum Pengangkutan**, UMM Press, Malang, 2007, hlm 191.

				internasional
5	2010	Ayu Puspita M/Fakultas Hukum Universitas Brawijaya	Perlindungan hukum terhadap penumpang pada jasa transportasi penerbangan niaga berkaitan dengan keterlambatan dalam pengangkutan udara (studi di PT Garuda Indonesia Cabang Malang)	Perlindungan hukum terhadap penumpang disebabkan keterlambatan pemberangkatan; penyelesaian PT. Garuda Indonesia terhadap ganti rugi karena keterlambatan terhadap penumpang
6	2008	Setyawan Wicaksono/Fakultas Hukum Universitas Brawijaya	Tinjauan yuridis tentang tanggung jawab pengangkut udara dalam tabrakan pesawat udara sipil di udara	Perlindungan hukum dari pemerintah terhadap penumpang yang menjadi korban kecelakaan; ganti kerugian terhadap penumpang yang menjadi korban kecelakaan pesawat

Sumber: *Data Primer PDIH FH UB 2000-2013, diolah Maret 2014*

Terdapat 6 (enam) judul skripsi pada dekade sebelumnya yang mengangkat masalah mengenai pertanggung jawaban maskapai terhadap penumpang. Adapun latar belakang dalam skripsi ini yaitu adanya 2 peristiwa yang timbul pada maskapai PT. Lion Mentari Airlines terhadap penumpang :

I. Pada tanggal 16 November 2013 penerbangan dari Palu menuju Manado dengan JT 781 kasus bagasi hilang di pesawat PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya menimpa seorang dokter dari Silian Barat, Minahasa Tenggara (Mitra), Sulut, Mobilani Sandang. Sejumlah barang berharga dalam tasnya yang bernilai kurang lebih Rp 8.000.000,-(delapan juta rupiah) hilang. Saat tiba di Manado semua barang bawaan tersebut sudah tidak ada lagi, atas kehilangan tersebut, Mobilani langsung melaporkan ke kantor pelayanan PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya. Dijawab oleh pihak PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya bahwa, akan diganti. Tetapi dari pihak PT. Lion Mentari Airlines Kota

Surabayabelum ada kejelasan tindakan untuk melakukan ganti kerugian terhadap Mobilani.⁴;

II. Tanggal 3 Januari 2014 Penerbangan dari Pontianak tujuan Jakarta menggunakan maskapai PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya JT 715. Titi Yusnawati, istri Kasat I Direktorat Narkoba Polda Kalimantan Barat AKBP Fransetyono pada hari Jumat tanggal 3 Januari 2014, kehilangan sejumlah perhiasan yang disimpan di dalam koper saat penerbangan dengan melakukan penerbangan maskapai PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya JT 715 dan sampai sekarang masih belum diketahui tindak lanjut dari PT. Lion Mentari Airlines.⁵

Adanya dua persitiwa tersebut yang melatar belakangi penulis untuk menulisskripsi tentang tanggung jawab maskapai penerbanganterhadap barang bagasi tercatat yang hilang milik penumpang.Menurut pasal 1 angka 23; 24 dan 25 Bab 1 mengenai Ketentuan Umum UURI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan terdapat penegertian tentang kargo, Bagasi tercatat dan bagasi kabin.

Pasal 1 No. 23, Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawatudara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barangkebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan,atau barang yang tidak bertuan,bagasi tercatat adalah barang penumpang yangdiserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untukdiangkut dengan pesawat udara yang sama,

⁴Laurencius Simanjutak, **5 kasus bagasi hilang saat terbang dengan PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya (online)**, <http://www.merdeka.com/peristiwa/5-kasus-bagasi-hilang-saat-terbang-dengan-lion-air/dokter-dari-minahasa-kehilangan-bagasi-saat-naik-lion-air.html> (minggu, 5 Jnuari 2014 06:01) 2014

⁵Laurencius Simanjutak, **5 kasus bagasi hilang saat terbang dengan PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya (online)**, <http://www.merdeka.com/peristiwa/5-kasus-bagasi-hilang-saat-terbang-dengan-lion-air/perhiasan-milik-istri-perwira-polisi-hilang-di-bagasi-lion-air.html> (minggu, 5 Jnuari 2014 06:01) 2014

bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri;

Pasal 1 No. 24, Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama;

Pasal 1 No. 25, Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri;

Penelitian dalam skripsi ini menyangkut tentang tanggung jawab pengangkut/ maskapai penerbangan atas hilangnya barang bagasi tercatat milik penumpang.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Tanggungjawab maskapai penerbangan dalam hal terjadinya kehilangan barang bagasi tercatat milik penumpang, menurut UURI NO.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?
2. Upaya apa yang dilakukan oleh maskapai sebagai bentuk pencegahan terjadinya barang bagasi tercatat hilang?

C. Tujuan Skripsi

Adapun tujuan mengenai materi skripsi yaitu

1. Untuk mengetahui sejauh mana tanggung jawab PT Lion Mentari Airlines (persero) sebagai pengangkut terhadap barang bagasi tercatat milik penumpang jika terjadi kehilangan berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

2. Untuk mengetahui upaya internal apa yang dilakukan oleh maskapai sebagai bentuk pencegahan terjadinya barang bagasi tercatat hilang milik penumpang.

D. Manfaat penelitian

Manfaat penulisan skripsi ini antara lain :

- (1) Secara teoritis, untuk menambah pengetahuan penulis tentang pelaksanaan dan penyelenggaraan pengangkutan penumpang melalui pengangkutan udara, dan mengetahui apa saja yang menjadi tanggung jawab pihak pengangkut dalam pelaksanaan pengangkutan penumpang melalui pengangkutan udara.⁶;

- (2) Secara praktis, skripsi ini dapat menjadi salah satu dari beberapa rujukan kepada :

- a. Masyarakat/ penumpang maskapai Penerbangan

Untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban dari pihak maskapai untuk mengganti kerugian kehilangan barang bagasi tercatat yang hilang karena kurangnya pengawasan dari pihak maskapai dan sebagai wacana agar lebih memahami tentang penjagaan barang bahwa masyarakat sendiri juga harus mengantisipasi akan hilangnya barang yang akan dititipkan di maskapai penerbangan yang akan ditumpangi.

- b. Pemerintah/ kementerian Perhubungan/ Otoritas Bandar Udara

Sebagai rujukan kepada pemerintah dalam hal ini lembaga pemerintah yang berhubungan langsung dengan penerbangan ialah Otoritas Bandar Udara untuk memberikan kebijakan kepada pihak maskapai dalam hal bidang penerbangan, dan atau menjadi rujukan untuk mencari cara dalam hal pengawasan dalam bidang penerbangan.

⁶Louis Adi Putra, **Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara**, Skripsi tidak diterbitkan, Makassar, Fakultas Hukum Universitas Hassanuddin, 2013.

c. Swasta (maskapai penerbangan)

Sebagai salah satu rujukan kepada pihak maskapai penerbangan tentang bagaimana maskapai melakukan pengawasan barang bagasi tercatat yang lebih aman untuk meminimalisir adanya kehilangan barang bagasi tercatat milik penumpang.

E. Sistematika Penulisan

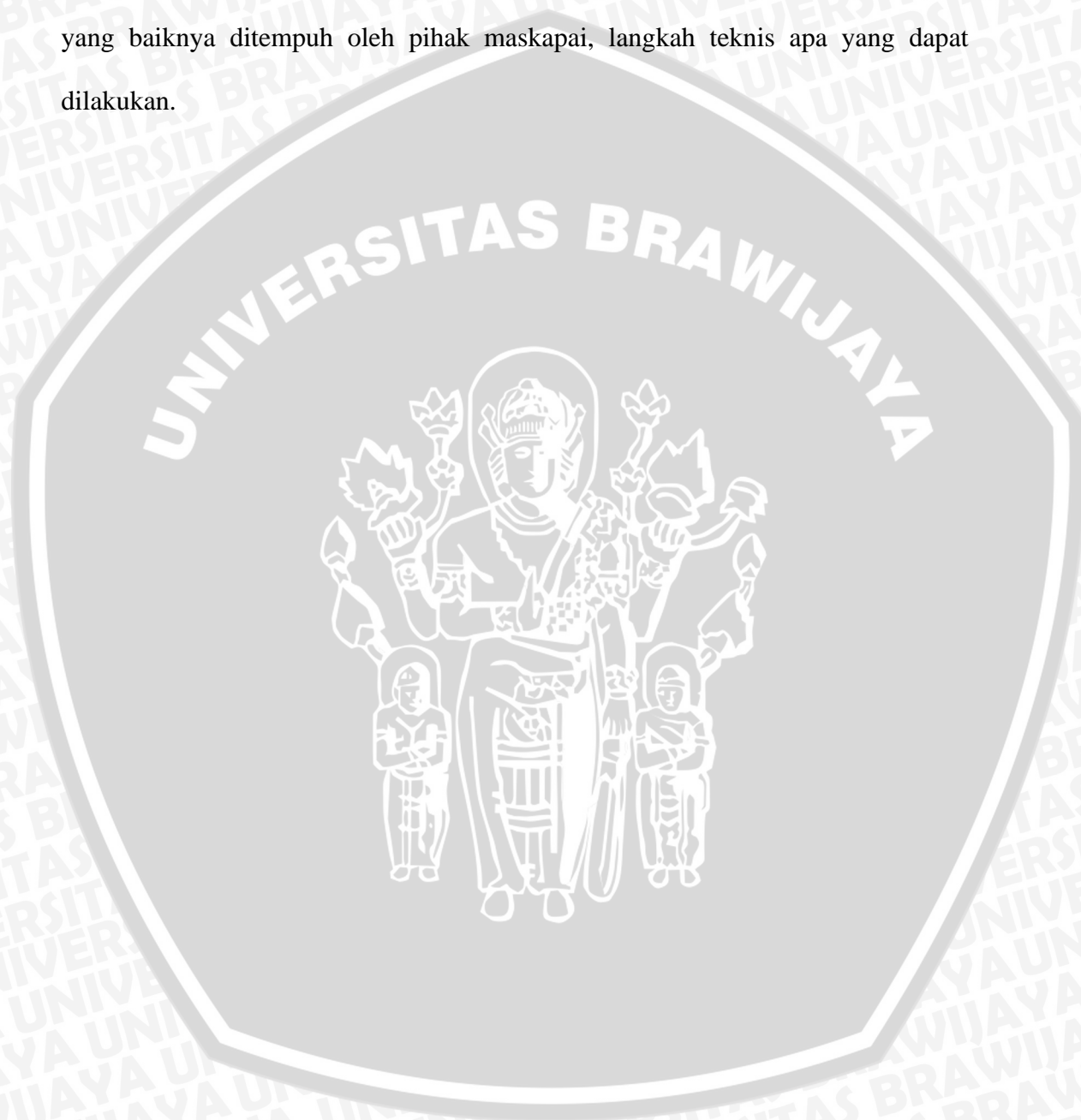
Sistematika penulisan penelitian ini terbagi ke dalam bab-bab yang menguraikan permasalahan secara rinci, di dalam suatu konteks yang saling berkaitan satu dengan yang lainnya. Penulis membuat sistematika penelitian ini berdasarkan *Pedoman penulisan Karya Ilmiah tahun 2013* yang diberikan oleh bagian akademik Fakultas Hukum Universitas Brawijaya kepada penulis. Penelitian ini terdiri dari lima bab yang terdiri dari :

Bab I, Pendahuluan berisi tentang latar belakang yang menjadi dasar penulis untuk melakukan penelitian tentang permasalahan yang dituliskan, kemudian tujuan penelitian bagi penulis, dan manfaat penelitian.

Bab II, Kajian Pustaka kajian pustaka berisi tentang kajian kajian berdasarkan permasalahan yang dituliskan oleh penulis di penelitian ini, menuliskan tentang definisi-definisi terkait tentang ruang lingkup sarana pengangkutan udara mengenai barang bagasi.

Bab III, Metode Penelitian, berisi mengenai Jenis penelitian : Yuridis Empiris, Pendekatan Penelitian, Alasan Pemilihan Lokasi, Jenis dan Sumber Data, Teknik Memperoleh Data, Populasi, sampel dan Teknik Sampling, Teknik Analisis Data, Definisi Operasional sebagai langkah penulis untuk melakukan penelitian.

Bab IV ,Hasil dan Pembahasan Berisi tentang gambaran umum lokasi penelitian dan pembahasan untuk menjelaskan letak lokasi penulis melakukan penelitian dan dilakukan penjelasan hasil mengenai penelitian yang dilaksanakan oleh penulis. Dalam pembahasan penelitian ini berisi tentang langkah hukum apa yang baiknya ditempuh oleh pihak maskapai, langkah teknis apa yang dapat dilakukan.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Pengertian Maskapai Pengangkutan Udara.

Maskapai pengangkutan udara adalah sebuah badan usaha berbadan hukum yang menyelenggarakan kegiatan pengangkutan barang dan atau orang. Pengangkutan melalui udara memiliki fungsi strategis untuk melakukan kegiatan usaha pengangkutan melalui jalur udara, dan pengangkutan jalur udara memiliki manfaat strategis untuk melakukan pengangkutan orang maupun barang menuju wilayah yang jika dilalui jalur darat atau laut menempuh waktu yang sangat lama, tetapi dengan menggunakan pengangkutan jalur udara waktu untuk menempuh Tjarak yang jauh hanya ditempuh dengan waktu yang relatif lebih singkat. Pada era modern sekarang ini pengangkutan melalui jalur udara sering digunakan. Menurut Ridwan Khairany dalam buku Pengantar Hukum Dagang pengertian dari pesawat udara dapat diuraikan sebagai berikut :

*“Pesawat udara dalam arti luas tersebut mencakup pesawat terbang, kapal terbang, helikopter, pesawat terbang layang, dan balon udara bebas dan yang dikendalikan seperti yang digunakan untuk bidang meteorologi”.*⁷

Pengertian pesawat udara melingkupi jenis jenis pengangkutan udara lainnya seperti helikopter, balon udara, jet satelit, dan sebagainya. beberapa jenis pengangkutan udara tersebut sudah jarang untuk digunakan untuk kepentingan pengangkutan umum pengantaran orang maupun barang.

Maskapai pengangkutan udara atau maskapai penerbangan yang dibahas penulis dalam skripsi ini hanya melingkupi maskapai penerbangan lingkup nasional/ penerbangan domestik.

⁷Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, Djohari Santoso, **Pengantar Hukum Dagang Indonesia I**, Penerbit Gama Media, Jogjakarta, 2010, Hlm. 26.

Di Indonesia banyak badan usaha yang melakukan kegiatan usaha bidang pengangkutan udara seperti Garuda Indonesia, Citilink, dan Batavia air. Menurut Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, karena penting dan strategisnya peranan penerbangan untuk hajat hidup orang banyak, penerbangan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dengan memperkuat kelembagaan yang bertanggung jawab di bidang penerbangan berupa penataan struktur kelembagaan, peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia. Pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah tersebut meliputi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. pengangkutan udara di bagi menjadi dua, yaitu pengangkutan domestik yang berlingkup didalam negeri dan angkutan udara internasional yang berlingkup internasional.

1. Pengaturan Pengangkutan Udara

Mengenai pengangkutan udara ada 2 (dua) lingkupaturan dari perjanjian pengangkutan udarayang menjadi konsep dasar lahirnya UURI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan oleh pemerintah Indonesia, yang melingkupi peraturan internasional dan perjanjian khusus diantaranya;

a. Perjanjian-perjanjian Internasional.

1. Perjanjian warsawa tanggal 12 Oktober 1929, berlaku di Indonesia mulai tanggal 29 September 1933. Perjanjian Warsawa tanggal 12 Oktober 1929, yang berlaku di Indonesia mulai tanggal 29 September 1933, yang mempersatukan beberapa ketentuan mengenai pengangkutan udara internasional (S. 1933-344), disesuaikan dengan ketentuan-ketentuan dengan Undang-Undang Nederland tanggal 10 September 1936 (Ned. S. 1936-523). Pasal 1 "*Luchtvervoerordonnantie*" (S. 1939-100) berbunyi : "Ketentuan-ketentuan dari ordonansi ini berlaku, bila perjanjian tanggal 12 Oktober 1929

di Warsawa, yang berlaku di Indonesia mulai tanggal 29 September 1933 untuk mempersatukan kesatuan-kesatuan mengenai pengangkutan udara internasional (S. 1933-344) selanjutnya disebut “Perjanjian”.

2. Perjanjian Roma tanggal 29 Mei 1933, tentang “*Convention on Damage caused by Foreign Aircraft to Thire Parties on The Surface*”. Perjanjian ini mengatur tentang tanggung jawab pengangkut udara mengenai kerusakan/kerugian yang ditimbulkan pada pihak ketiga di muka bumi. Perjanjian ini diperbarui pada tahun 1952.⁸;

b. Perundang-Undangan yang mengatur angkutan udara dalam negeri.

Perundang-Undangan yang mengatur angkutan udara dalam negeri (domestik) yang perlu mendapat perhatian antara lain sebagai berikut :

1. *Luchtvervoerordonnantie*(Ordonansi Pengangkutan Udara atau lazim disingkat dengan : OPU) yang diatur dalam Stb. No. 100 Tahun1939. OPU mengatur tentang angkutan penumpang, bagasi, barang dan tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan udara dalam negeri;
2. Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan;
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara;
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2000 Tentang perubahan atas Peraturan ;pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang angkutan Udara;
5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2000 Tentang Pencarian dan Pertolongan;

⁸H.M.N.Purwosutjipto, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (3 Hukum Pengangkutan)**, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003, hlm 91.

6. Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;
7. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara

Peraturan mengenai angkutan jalur udara yang didasarkan pada perjanjian/ konvensi Internasional.:

- (1) Konvensi Warsawa tahun 1929 yang berlaku di Indonesia tahun 1933;
 - a. Penyempurnaan Konvensi Warsawa, antara lain :Perjanjian *Den Haag (Hague)* Tahun 1955; dan *Montreal Agreement* Tahun 1966, antara perusahaan-perusahaan penerbangan dengan pemerintah Amerika Serikat.⁹; Menurut H.M.N Purwosutjipto mengenai Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia dalam buku pengaertian pokok hukum dagang Indonesia dijelaskan bahwa;

“Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia ini telah dibuat sesuai dengan perjanjian internasional di Warsawa tanggal 12 Oktober 1929, yang telah diberlakukan di Indonesia mulai tanggal 29 September 1933 (S. 1933-347). Perjanjian Warsawa itu adalah perjanjian yang bertujuan untuk mempersatukan beberapa ketentuan dalam hal pengangkutan udara termasuk dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (S. 1939-100, disingkat: OPU).¹⁰”

Ketika kegiatan pengangkutan udara berlangsung berarti ada kesepakatan antara pengangkut dan penumpang yang dapat dibuktikan dengan tiket penumpang yang bersangkutan. Dari adanya bukti kesepakatan berupa tiket tersebut, makalahir hubungan hukum antara pengangkut dan penumpang.

⁹Rahayu Hartini, **Hukum Pengangkutan**, UMM Press, Malang, 2007, hlm 194

¹⁰H.M.N.Purwosutjipto,**Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (3 Hukum Pengangkutan)**, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003, hlm 914

Pengangkut dan penumpang memiliki hak dan kewajiban pada sebelum, saat, dan sesudah kegiatan pengangkutan berlangsung. Hak dan kewajiban merupakan substansi yang lahir dan diatur dalam perjanjian. Perjanjian pengangkutan sangat diperlukan sebagai adanya status resmi/ legal bahwa akan, masih, dan sudah terjadi kegiatan pengangkutan antara kedua belah pihak. Jika kegiatan pengangkutan tersebut ternyata ada kerugian dari pihak penumpang maka pengangkut memiliki kewajiban untuk mempertanggung jawabkan kerugian yang dialami penumpang. Menurut Hartini Rahayu pengangkutan ialah pemindahan barang dan/atau penumpang dari tempat pemberangkatan hingga menuju ke tempat tempat tujuan dengan menggunakan alat angkut tertentu.

Arti dari pengangkutan niaga adalah pengangkutan untuk umum dengan memungut pembayaran. Yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian antara pihak pengangkut dengan pengirim dan/atau penumpang yang isinya ialah, pengangkut berjanji menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang, sedangkan pengirim dan/atau penumpang berjanji membayar ongkos atau biaya angkutan.¹¹;

Apabila dikaji lebih lanjut dalam perjanjian pengangkutan memiliki sifat-campuran diantaranya sebagai berikut :

1. Sifat Perjanjian Timbal balik., suatu perjanjian dinyatakan sebagai perjanjian timbal balik apabila di dalam perjanjian tersebut menimbulkan kewajiban pokok kepada kedua belah pihak. Baik pengangkut/pengirim dan/ atau penumpang mempunyai kewajiban pokok yang harus dilaksanakan;

¹¹Rahayu Hartini, **Hukum Pengangkutan**, UMM Press, Malang, 2007, hlm 11.

2. Sifat Perjanjian Konsensual, perjanjian pengangkutan disebut perjanjian konsensual yakni merupakan perjanjian yang timbul/ terjadinya sejak adanya kata sepakat (consensus/ Agreement) dari ke dua belah pihak;
3. Sifat Perjanjian Pelayanan (jasa) berkala, hubungan tersebut timbul pada saat pengguna jasa membutuhkan pihak pengangkut untuk mengangkut barang dan/ atau orang.
4. Sifat Perjanjian Sewa Menyewa, bersifat sewa menyewa, hal ini disebabkan karena pengguna jasa angkutan dianggap menyewa alat angkut dari pihak pengangkut untuk waktu tertentu maupun selama perjalanan tertentu.¹²;

2. Asas dan Tujuan Penerbangan.

Agar terjadi kegiatan pengangkutan dengan pesawat udara perlu diadakan perjanjian pengangkutan antara maskapai dengan penumpang/ barang yang dapat dibuktikan dengan tiket penumpang dan tiket bagasi. Diselenggarakannya kegiatan penerbangan juga didasari dengan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, dan keseimbangan, kepentingan umum.

- a. Asas manfaat yaitu, bahwa kegiatan penerbangan harus memiliki manfaat kegunaan luas bagi, masyarakat, pemerintah, dan juga negara, kegiatan penerbangan yang memiliki manfaat untuk menyejahterakan kehidupan masyarakat, pengembangan kelas teknologi, serta bagi negara sebagai sarana pertahanan dan keamanan.
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan untuk meningkatkan pendapatan perkapita dengan membangun badan usaha dalam bidang pengangkutan jalur udara yang

¹²Soekardono, **Hukum Dagang Indonesia, II, Bagian Pertama, Rajawali Pers, Jakarta, 1961, hlm. 15**

memiliki semangat kekeluargaan dalam mengelola, kesejahteraan pekerja, menambah lapangan kerja dan sebagainya

c. Asas adil dan merata adalah adil penyelenggaraan usahanya antara penumpang dan pengangkut, dan adil bagi seluruh lapisan masyarakat Indonesia, tidak membatasi Suku, Ras, dan Agama kepercayaan yang boleh menumpangi, adil dalam penyelenggaraan antara pengangkut dan penumpang yang dimaksud ialah, jika penumpang sudah melakukan kewajiban dengan membayar biaya kepada pihak maskapai maka pihak maskapai juga berkewajiban memberikan pelayanan yang sesuai terhadap penumpang. penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanannya;

d. Asas keseimbangan dan keselarasan adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan, keserasian dan keselarasan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

Sedangkan tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman, dan berdaya guna dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.¹³ Ketika biaya pengangkutan dengan pesawat udara sudah terjangkau oleh daya beli masyarakat tentu hal tersebut juga menunjang pemerataan, pertumbuhan, dan stabilitas pembangunan nasional, dapat menjadi pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional.¹⁴;

¹³Abdul Kadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Niaga**, Adhitya Bakti, Jakarta, 1998, hlm 54

¹⁴Rahayu Hartini, **Hukum Pengangkutan**, UMM Press, Malang, 2007, hlm 197.

B. Pengertian Pengangkutan Barang dan Bagasi Tercatat.

Pengangkutan barang merupakan sarana kegiatan usaha untuk mengantar barang. Fungsi pengangkutan adalah sebagai sarana pengiriman barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna nilai. Meningkatnya daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan.

Kegiatan pengangkutan dapat terlaksana jika dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut:

- a. Ada sesuatu yang diangkut;
- b. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutnya; dan
- c. Ada tempat yang dapat dilalui alat angkutan.¹⁵;

Tahap pengangkutan dimulai sejak pemberangkatan dan berakhir hingga penumpang sampai di tempat tujuan dan barang didapat kembali oleh penumpang.¹⁶; Pengangkutan tidak hanya digunakan di bidang perdagangan saja, tetapi juga berlaku di bidang pemerintahan, politik, sosial, pendidikan, pertahanan dan keamanan negara.

C. Pengertian Barang Hilang.

Barang dianggap hilang ketika wujud dari benda tersebut sudah tidak ada, dapat disebabkan diambil oleh seseorang yang bukan pemilik dari barang bagasi tersebut, bisa karena tertinggal di bandar udara di bandar udara pemberangkatan atau transit. Barang yang hilang karena reaksi kimia/ musnah,

¹⁵Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, Djohari Santoso, **Pengantar Hukum Dagang Indonesia I**, Penerbit Gama Media, Jogjakarta, 2010, Hlm. 194.

¹⁶Muchtaruddin Siregar, **Beberapa Masalah ekonomi dan Manajemen Pengangkutan**, lembaga penerbitan FE UI, Jakarta, 1981, hlm 5.

termasuk barang yang hilang. Tetapi pada pengertian hilang yang dibahas dalam skripsi ini bukan karena reaksi kimia, melainkan karena kurangnya tindakan pencegahan terjadinya barang bagasi tercatat hilang dari maskapai dalam pengawasan barang tersebut, sehingga menjadi sebab barang tersebut tidak ada. Barang bagasi tercatat tidak ada dapat dikarenakan diambil oleh seseorang dengan cara melawan hukum, diserahkan kepada seseorang karena diancam, atau bahkan barang tersebut diambil oleh seseorang tanpa sengaja.

Bagasi kabin yang dibawa oleh penumpang tidak menjadi tanggung jawab pihak pengangkut/ maskapai jika barang tersebut mengalami kehilangan saat penerbangan berlangsung hingga pada saat penumpang tiba di tempat tujuan. Pengangkut hanya bertanggung jawab atau memiliki kewajiban terhadap barang yang memang dari awal diserahkan kepada pihak pengangkut untuk dibawa.

Bagasi tercatat merupakan istilah yang digunakan oleh Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan untuk mengategorikan pemahaman mengenai bagasi. Bagasi tercatat dalam pengertian Undang-undang tidak dicantumkan klausula harus dicatat.

D. Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Nasional.

Tanggung jawab pengangkut berdasarkan pengertian pada Pasal 144 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. 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.

Perusahaan angkutan udara niaga/ maskapai wajib memberikan pelayanan yang layak. Layak yang dimaksud dalam hal ini ialah sesuai dengan standar operasional prosedur dari pelayanan melakukan pengangkutan terhadap setiap calon pengguna jasa angkutan udara. Contohnya kesesuaian penataan barang bagasi milik penumpang di bagasi pesawat sesuai dengan slip barang yang diberikan oleh pihak maskapai, Ketentuan ini dimaksudkan agar calon pengguna jasa angkutan udara niaga memperoleh pelayanan jasa angkutan sesuai dengan jenis jasa angkutan udara yang dikehendaki. Hal tersebut harus dilakukan karena penumpang sudah melakukan kewajibannya kepada pihak maskapai yaitu dengan melakukan pembayaran. Maka dari itu maskapai harus mengutamakan pelayanan baik dalam hal pengangkutan barang karena pemiliknya telah melaksanakan kewajibannya sesuai perjanjian pengangkutan yang disepakati.

Untuk dapat dilaksanakannya kegiatan pengangkutan, penumpang harus menyepakati perjanjian dengan maskapai untuk bersedia diangkut. Bukti dari kesediaan penumpang/ pemilik barang dapat dibuktikan dengan tiket, tiket didapat jika penumpang tersebut sebelum menaiki pesawat untuk ikut dalam pengangkutan harus membayar biaya pengangkutan, berdasarkan penumpang telah lebih dahulu melaksanakan kewajibannya sesuai perjanjian pengangkutan yang disepakati, maka penumpang harus mendapatkan prioritas utama untuk diangkut oleh maskapai yang bersangkutan.¹⁷;

Perkembangan teknologi penerbangan dewasa ini sudah sangat maju dan canggih dan posisi ekonomis perusahaan penerbangan kini sudah sangat kuat, sehingga pemberian perlindungan yang lebih kepada pengangkut dibanding dengan pengguna jasa angkutan seperti di masa lampau dipandang tidak sesuai

¹⁷Rahayu Hartini, **Hukum Pengangkutan**, UMM Press, Malang, 2007, hlm 257.

lagi. Perlindungan kepada kedua pihak (pengangkut dan penumpang) hendaknya diberikan secara proporsional. Salah satu fungsi adanya aturan penerbangan yaitu untuk melindungi pihak yang memiliki hak untuk mendapatkan perlindungan hukum, pihak yang memiliki hak mendapat perlindungan hukum ialah seseorang atau kelompok, sedangkan maskapai merupakan kelompok, maka maskapai juga berhak mendapatkan perlindungan hukum. Perlindungan hukum yang dimaksud dalam subbab ini ialah penerapan pembatasan tanggungjawab dari pengangkut terhadap ganti kerugian barang bagasi tercatat yang hilang milik penumpang.

Adanya prinsip tanggung jawab pengangkut tersebut akan diketahui proses pembayaran biaya ganti kerugian kepada para penumpang yang mengalami kerugian barang bagasi tercatat hilang akibat pengangkutan yang dilaksanakan oleh maskapai yang bersangkutan.¹⁸;

Berdasarkan hal tersebut Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara mengkaji tentang Asuransi Delay Pesawat, Bagasi Hilang dan Kecelakaan, sebagai acuan teknis bagi pihak maskapai untuk melakukan penggantian dalam hal ini barang bagasi tercatat milik penumpang yang hilang.

Pengangkut udara bertanggung jawab untuk kerugian sebagai yang terjadi sebagai akibat kemusnahan, kehilangan atau kerusakan bagasi atau barang muatan bila:

- 1.) Peristiwa menyebabkan kerugian yang terjadi karena adanya pengangkutan udara tersebut/ menggunakan maskapai yang bersangkutan;
- 2.) Bila barang bagasi tercatat milik penumpang yang dibawa oleh pihak maskapai sejak dari bandar udara untuk ditata di bagasi pesawat yang akan

¹⁸E. Saefullah Wiradipradja, **Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional**, Penerbit Liberty, Yogyakarta, 1989, hlm 159.

mengantarkan ternyata sesampainya tujuan barang bagasi tersebut tertukar dengan barang bagasi yang bentuk dan warna dari barang bawaan tersebut sama, maka hal itu dikarenakan *mishandling* dari pihak maskapai yang bersangkutan.

Disebut tidak sesuai dengan pelayanan yang baik dalam pengangkutan barang bagasi tercatat hingga harus melakukan ganti kerugian, jika barang tersebut atau barang muatan itu :

- a.) Hilang seluruhnya atau sebagian, diperhitungkan harga barang yang semacam dan sama sifatnya di tempat tujuan, pada waktu atau barang atau bagasi itu seharusnya diserahkan, dikurangi dengan jumlah uang yang karena barangnya tidak ada itu tidak perlu dibayar, yakni mengenai uang angkutan dan biaya-biaya lain (pasal 26 OPU);
- b.) Bila rusak, diperhitungkan harga barang sebagai di atas, dikurangi dengan harga barang yang rusak, dan sisanya dikurangi pula dengan jumlah uang, yang karena kerusakan itu tidak perlu dibayar, yakni mengenai uang angkutan dan biaya-biaya lain (pasal 27 OPU);
- c.) Terlambat datang di tempat tujuan, hal ini tidak hanya mengenai barang muatan dan bagasi, tetapi juga mengenai penumpang, kecuali ada perjanjian lain (pasal 28 OPU).¹⁹

Prinsip penting dari setiap pembahasan tentang tanggung jawab pengangkut pada umumnya adalah mengenai prinsip tanggung jawab (*liability principle*) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu bergantung kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai dengan perkembangan masyarakat), maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut atau udara).

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab dan satu pembatasan tanggung jawab. Menurut DR. E Syaefulah Wiradpradja dalam buku

¹⁹H.M.N.Purwosutjipto, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (3 Hukum Pengangkutan)**, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003, hlm .103.

“Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional” dituliskan bahwa :

"Setidak-tidaknya ada 3 (tiga) prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal, ialah :

- 1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (fault liability, liability based on fault principle);*
- 2. Principle tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle);*
- 3. Prinsip tanggung jawab mutlak (no-fault liability, absolute or strict liability principle).²⁰;*
- 4. Pembatasan tanggung jawab Pengangkut (Limitation of Liability.)"*

Berikut ini akan dijelaskan apa yang dimaksud dengan prinsip prinsip pertanggung jawaban diatas.

1. Prinsip Tanggung Jawab yang Didasarkan Atas Adanya Unsur Kesalahan

Prinsip tanggung jawab atas adanya unsur kesalahan menjelaskan tentang dua aspek juga. Pertama, bahwa adil bila seorang yang menyebabkan kerugian pada orang lain karena disebabkan kesalahannya, wajib untuk memberikan ganti kerugian kepada pihak yang dirugikan tadi. Kedua bahwa adil bila seseorang yang menyebabkan kerugian pada orang lain tanpa kesalahannya tidak perlu memberikan ganti kerugian kepada pihak yang dirugikan. “prinsip kesalahan” itu, artinya menjelaskan mengenai prinsip dasar dari adanya tanggung jawab karena kesalahan. Pihak yang melakukan kesalahan adalah pihak yang bertanggung jawab, maka jelas pada prinsip ini berarti bahwa adanya kesalahan harus ada fakta bahwa seseorang/ badan hukum yang bersangkutan melakukan kesalahan hingga terjadi kesalahan tersebut.

²⁰Dr. E. Saefullah Wiradipradja, **Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional**, Penerbit Liberty, Yogyakarta, 1989, hlm 19.

Pihak yang dirugikan berhak untuk memperoleh ganti rugi materi maupun non materi, jika tidak terbukti adanya unsur kesalahan, maka ganti rugi tersebut tidak diberikan pada seseorang yang menyebabkan timbulnya kerugian pada orang lain merupakan syarat mutlak bagi adanya perbuatan melawan hukum, prinsip bahwa “ tiada tanggung jawab tanpa kesalahan” (*no liability without fault*) menjadi dogma yang berlaku umum.²¹;

Suatu hal yang sangat penting dalam prinsip tanggung jawab berdasarkan pada adanya unsur kesalahan adalah maskapai bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, karena kelalaian atau kesalahan dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Tanggung jawab pengangkut/ maskapai dimulai sejak diterimanya barang bagasi tercatat yang akan diangkut sampai diserahkan kepada pihak penumpang.

2. Prinsip Tanggung Jawab atas Dasar Praduga.

Menurut prinsip tanggung jawab atas dasar praduga, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian dari pengangkutan yang diselenggarakan. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa pengangkut tidak bersalah/ tidak melakukan kelalaian dan telah melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, maka pengangkut/ maskapai dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian barang yang hilang tersebut. Berikut ini adalah kutipan dari Dr. E Saefullah Wiradipradja yang menjelaskan tentang prinsip tanggung jawab atas dasar praduga ;

“Maskapai bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian tersebut atau bahwa hal tersebut tidak mungkin dilakukannya.. Dengan demikian,

²¹James B. Ames, “Law and Morals”, 1908-09) 22 Harv.L.Rev. Hlm. 79

yang dimaksud bahwa tanggung jawab pengangkut berdasarkan pada “presumption” (praduga) berarti tanggung jawab pengangkut tersebut dapat dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah.²²”

Sebelum pemberangkatan penerbangan maskapai, pengangkut/ maskapai melakukan penataan barang sesuai prosedur, tetapi menurut hasil survei yang peneliti temui masih sering terjadi *mishandling* dalam melakukan penataan, ketika penumpang sudah sampai ke tempat tujuan penumpang masih ada penumpang yang belum bisa menerima barang bagasinya tersebut. Saat penumpang sampai di tempat tujuan dan penumpang tidak seketika menerima barang bagasinya, hal tersebut dapat disebabkan karena tertinggal di tempat transit, tertukar dengan tas yang sama, atau saat pencarian oleh petugas tidak ada. Akan tetapi, pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab jika pihak pengangkut/ maskapai dapat membuktikan bahwa pihak maskapai tidak bersalah, dengan membuktikan bahwa pengangkut/ maskapai sudah melakukan tindakan yang perlu untuk mencegah terjadinya barang hilang.

3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak.

Prinsip tanggung jawab mutlak menjelaskan bahwa sudah jelas pengangkut harus bertanggung jawab karena pengangkut yang membawa yang bertanggung jawab, maka kendala kerugian apapun pengangkutlah yang harus melakukan ganti kerugian, tanpa didasari dengan bukti kesalahan yang lebih teknis, misalnya bukti bahwa petugas maskapai yang menangani barang bagasi tercatat milik penumpang tersebut sudah diberikan nomor barang, penataan sudah teratur dan pengecekan barang bawaan sudah dilakukan oleh pihak maskapai dimaksudkan agar barang bawaan tidak ada yang tertinggal, tanpa adanya

²²*Ibid.*, hlm 30

pembelaan dengan cara pengangkut sudah melakukan tindakan yang perlu untuk mencegah terjadinya kehilangan, maka pengangkut tidak bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun.

Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability or liability without fault*) dikenal dengan “*Absolute liability*” atau “*Strict liability*”. Prinsip tanggung jawab mutlak merupakan tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan.²³; Di dalam prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability or absolute liability*) tergugat atau pengangkut selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah.²⁴;

Prinsip tanggung jawab tidak lepas dari hak dan kewajiban dari pihak yang bersangkutan, pihak-pihak dalam hal ini ialah pengangkut dan penumpang. Kegiatan penerbangan dilakukan setelah penumpang membuktikan bahwa penumpang sudah memiliki tiket, tiket merupakan bukti sah sudah terjadi persetujuan antara penumpang dengan pengangkut untuk melakukan kegiatan penerbangan. Dalam *check in counter* jika penumpang tersebut membawa barang yang akan diangkut dalam bagasi tercatat pesawat oleh maskapai kemudian kegiatan penerbangan berlangsung hingga penumpang sampai ditempat tujuan penumpang, saat penumpang sampai di bandar udara tujuan ternyata barang milik penumpang tersebut yang dimasukkan dalam bagasi pesawat tidak diterima seketika. Dan seandainya pihak maskapai tidak melakukan tindakan yang perlu untuk menemukan barang milik penumpang yang kehilangan tadi maka pihak

²³*Ibid.*, hlm 35

²⁴Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, Djohari Santoso, **Pengantar Hukum Dagang Indonesia I**, Penerbit Gama Media, Jogjakarta, 2010, Hlm. 206

maskapai sudah melakukan wanprestasi. Prestasi tidak lepas dari konsep hubungan timbalbalik.²⁵

4. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Liability*)

Aspek tanggung jawab merupakan hal penting yang harus diketahui bagi semua pihak dalam kegiatan pengangkutan, khususnya bagi pengangkut dalam hal terjadi kerugian dari pihak penumpang, tanggung jawab merupakan tindakan wajib bagi pihak yang melakukan kesalahan, tetapi pihak yang melakukan kesalahan pun juga harus dilindungi haknya dalam melakukan tanggung jawab salah satunya dengan menerapkan prinsip pembatasan tanggung jawab, berikut akan diuraikan beberapa teori tentang pembatasan tanggung jawab:

“Pengangkut bertanggung jawab secara tak terbatas (unlimited liability) jika:

- a. pengangkut menerima penumpang tanpa memberikan slip tiket penumpang;*
- b. pengangkut menerima bagasi tanpa memberikan tiket bagasi atau terdapat kesalahan di dalamnya;*
- c. pengangkut menerima kargo tanpa dibuat surat kargo udara atau surat kargo udara tersebut tidak memuat keterangan-keterangan yang ditentukan;*
- d. pengangkut jelas melakukan kesenjangan (dol, wilful, misconduct) dalam menimbulkan kerugian.²⁶”*

Berdasarkan Protokol Guatemala City 1971 dan Protokol Montreal No. 4, 1975, ketentuan tentang tanggung jawab pengangkut tak terbatas tersebut dihapus, dan dinyatakan bahwa batas tanggung jawab pengangkut tidak dapat dilampaui dalam keadaan apapun (tanggung jawab pengangkut dibatasi). Kemudian Pemerintah menggunakan prinsip dari Ordonansi Pengangkutan Udara, tanggung jawab pengangkut yang disebutkan dalam pasal 24 ayat 2, bersama-sama dibatasi

²⁵Soegijatna Tjakranegara, **Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang**, Jakarta, penerbit Rineka Cipta, 1995, hlm 67

²⁶ E.Saefullah Wiradipradja, **Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional**, Penerbit Liberty, Yogyakarta, 1989, hlm 206.

sampai jumlah dua belas ribu lima ratus (Rp. 12.500,-), dan jika nilai nominal ganti kerugian tersebut juga dicantumkan sistem bunga, maka jumlah uang pokok yang dibungakan tidak boleh melebihi jumlah dua belas ribu lima ratus (Rp. 12.500,-).

“Dari dua prinsip pokok Presumption of Liability dan Limitation of Liability, Pengangkut bertanggung jawab sampai jumlah yang dituntut tadi tidak terikat pada batas maksimum yang ditentukan, apabila ada kesalahan berat dari pengangkut serta perubahan sengaja dari pengangkut untuk menimbulkan kerugian. Pengangkut bebas dari tanggung jawab. Apabilasi pengangkut sudah bertindak apa saja yang diperlukan untuk menghindari kerugian yang berpotensi kerugian. Kerugian timbul karena kesalahan pada pengemudian, dan juga manajemen penjagaan barang.”²⁷”

Seiring pertumbuhan ekonomi global dari pertumbuhan kurs mata uang tiap negara terus mengalami perubahan. Tanggung jawab yang dicantumkan di OPU sudah tidak lagi dijadikan acuan bagi pihak maskapai dalam melakukan tanggung jawab, seiring ditetapkan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pada pasal 149 dijelaskan bahwa ketentuan lain diatur lebih lanjut dengan peraturan menteri karena itu pemerintah menetapkan, teknis penggantian barang yang hilang didasarkan pada Peraturan Menteri perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udarayang mengkaji mengenai asuransi *delay* pesawat, bagasi hilang dan kecelakaan.

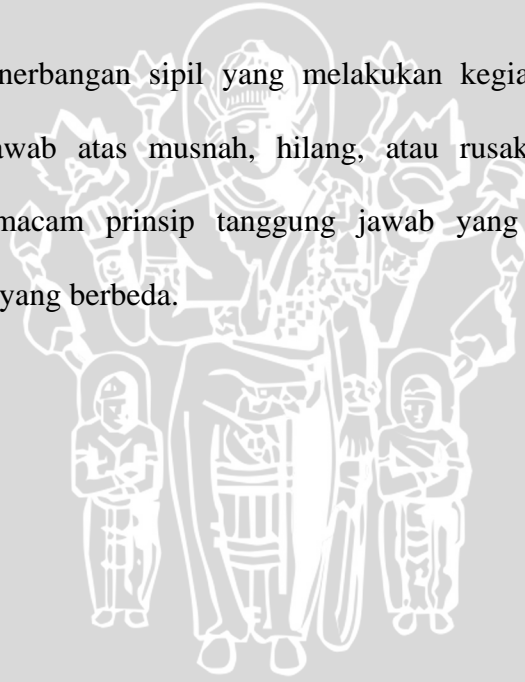
Barang bagasi tercatat yang hilang, maskapai harus memberikan ganti rugi Rp 200 ribu per kilogram, maksimum Rp 4 juta. Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp

²⁷ Balian Zahab, **Pengangkutan Udara Dihubungkan Dengan Asuransi**, E-Law (online), <https://balianzahab.wordpress.com/makalah-hukum/hukum-pengangkutan/pengangkutan-udara-dengan-asuransi/>, (25 Februari 2014)

200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.²⁸

Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Peraturan Menteri perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang mengkaji mengenai asuransi *delay* pesawat, bagasi hilang dan kecelakaan, apabila barang bagasi tercatat milik penumpang tersebut seiring dilakukannya tindakan yang perlu untuk menemukan barang tersebut tidak ditemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang, maka barang tersebut dianggap hilang.

Perusahaan penerbangan sipil yang melakukan kegiatan pengangkutan udara bertanggung jawab atas musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut. Beberapa macam prinsip tanggung jawab yang sudah dijelaskan memiliki karakteristik yang berbeda.



²⁸Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 486

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif yaitu dengan pengumpulan data dari lapangan yang berkaitan dengan permasalahan Tanggung Jawab Maskapai mengenai barang bagasi tercatat milik penumpang yang hilang di PT. Lion Mentari Airlines. Data yang diperoleh akan dianalisis dikaitkan dengan masalah yang dicantumkan tersebut.²⁹;

A. Jenis Penelitian.

Skripsi ini menggunakan metode skripsi hukum empiris (*empirical legal research*). Skripsi hukum empiris berarti skripsi terhadap permasalahan hukum dikonsepsikan sebagai pranata sosial yang secara riil dikaitkan dengan variabel-variabel sosial yang ada dalam masyarakat.³⁰; Didalam skripsi hukum ini, penulis melakukan skripsi berkenaan dengan tindakan maskapai untuk melakukan upaya internal sebagai bentuk pencegahan terjadinya barang bagasi tercatat hilang milik penumpang, kemudian melakukan analisis terhadap hasil skripsi tersebut.³¹;

B. Pendekatan Penelitian.

Metode pendekatan yang digunakan oleh penulis adalah pendekatan yuridis sosiologis, yaitu pendekatan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang dikaitkan dengan ,melihat fakta yang muncul di masyarakat. Berkaitan dengan tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap barang bagasi yang hilang milik

²⁹Try Bimawan Aria Teja Wahab, **Tanggung Jawab PT Herona Express Terhadap Kerugian Konsumen**, Skripsi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2012

³⁰ Amirudin dan Zainal Asikin, **Pengantar Metode Skripsi Hukum**, Raja Grafindo, 2012, Jakarta, hlm 115

³¹Lukman Yuwono, **Upaya Perusahaan Rental Untuk Menyelesaikan Wanprestasi dan Overmacht Yang Berupa Kerusakan Pada Perjanjian Sewa Menyewa Mobil**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2013.

penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan akan dikaitkan dengan fakta di masyarakat.

C. Alasan Pemilihan Lokasi.

PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya merupakan kantor cabang Lion Air yang memiliki lingkup lebih luas dari pada cabang Lion Air di kota lainnya yang berlingkup Jawa Timur. PT Lion Mentari Airlines Kota Surabaya terletak di Jl. Sulawesi no 75 Kota Surabaya. Sedangkan terminal dari Lion Air Terletak di Bandar Udara Juanda Sidoarjo, penulis menilai bahwa di Bandar Udara Juanda, perusahaan maskapai yang dimaksud lebih memiliki informasi yang besar dibanding bandar udara di kota jawa timur yang lain dalam hal ini yaitu di kota Malang Jawa Timur .

D. Jenis Data atau Jenis Bahan Hukum.

- a. Data Primer : Data yang diperoleh melalui skripsi langsung terhadap objek yang diteliti, dimana sumber data ini diperoleh dari pihak-pihak terkait yang berkompeten di bidangnya. Sumbernya berupa data yang berasal dari sumber yang asli dan dikumpulkan secara khusus untuk menjawab pertanyaan peneliti (kuesioner), yaitu sarana pendata kepadastafPT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya data sebanyak 10 orang.
- b. Data Sekunder : Data yang diperoleh oleh penulis melalui peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan kajian, buku-buku, hasil skripsi, dan data lainnya yang diperoleh secara langsung (*hard copy*) maupun yang diperoleh dari hasil pencarian melalui internet. Sumbernya berupa data yang diperoleh dari studi kepustakaan terhadap berbagai macam bahan bacaan yang berkaitan dengan objek kajian antara lain berupa buku, jurnal,

artikel, dan karya-skripsi dalam bentuk yang lain yang diperoleh dari media internet.

E. Teknik Memperoleh Data.

Sebuah sampel adalah pengambilan beberapa contoh dari populasi. Survei sampel adalah cara di mana hanya sebagian dari populasi saja yang diambil dan dipergunakan untuk menentukan sifat serta ciri yang dikehendaki dari populasi dan hasil dari sampel itu sendiri akan dianggap sesuai dengan sampel sampel dari populasi yang tidak diambil.

“Dalam melakukan sampel, para peneliti sering menggunakan probability sample. Probability sample ialah suatu sampel yang ditarik sedemikian rupa, dimana suatu elemen (unsur) individu dari populasi tidak didasarkan pada pertimbangan pribadi, tetapi tergantung pada aplikasi kemungkinan (probabilitas).³²”

Berdasarkan hal diatas penulis akan melakukan teknik pengambilan/pengumpulan data atau tekni penelusuran bahan hukum dengan melakukan pendataan berdasarkan data primer dan data sekunder.

(1) Data Primer

- a. Wawancara, yaitu dialog secara langsung untuk memperoleh informasi dari responden dalam menghimpun informasi yang relevan dengan skripsi.
- b. Kuesioner, yaitu pengumpulan data yang mengajukan sejumlah pertanyaan tertulis yang diberikan kepada responden dengan maksud untuk memperoleh data yang akurat dan valid, dan dalam skripsi ini penulis membagikankuesioner kepada 10 staf yang bekerja di PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya.

³² Moh.Nahzir, *Metode Skripsi, Ghalia Indonesia, Medan 2009, hlm 71*

- (2) Data Sekunder yang berupa skripsi Kepustakaan (*Library Research*), yaitu skripsi terhadap berbagai tulisan-tulisan ilmiah, buku-buku, peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen, serta sumber lain yang terkait dengan materi yang penulis bahas.

F. Populasi, Sample, dan Teknik Sampling.

Dalam skripsi ini diambil beberapa populasi dan sampling :

- a. Mengidentifikasi populasi, populasi disini ialah para staf yang bekerja di PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya dan Ororitas Bandar Udara Wilayah III Kota Sidoarjo.
- b. Menentukan besarnya sampel, dua orang yang akan diwawancari , satu dari pihak maskapai dan satu dari pihak otoritas bandar udara sebagai pengawas di bandar udara tersebut dan 15 kuesioner yang diajukan kepada PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya.
- c. Menentukan sampel yang representatif yaitu petugas yang bekerja di terminal PT Lion Mentari Airlines.

Dalam menentukan besar sampel, penulis perlu menghubungkan dengan tujuan skripsi serta banyaknya variabel yang ingin dikumpulkan. Dalam merencanakan sampling diperlukan teknik-teknik untuk memperoleh sampling yang sifatnya representatif.³³

I. Populasi Skripsi

Yang dimaksud dengan populasi dalam skripsi ini adalah seluruh obyek, atau seluruh individu atau seluruh gejala atau seluruh kejadian atau seluruh unit yang akan di teliti³⁴ atau populasi adalah keseluruhan atau himpunan obyek

³³ *Ibid.*, Hlm. 86.

³⁴ Rony Hanitijo Soemitro, **Metodologi Skripsi Hukum dan Jurimateri**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988, hlm 44.

dengan ciri yang sama.³⁵; Populasi dalam skripsi ini adalah staf dari PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya.³⁶;

II. Sampel Skripsi

Sampel adalah himpunan bagian atau bagian dari Populasi.³⁷ Sampel pada skripsi ini menggunakan *purposive sampling*, yaitu pemilihan sekelompok subyek didasarkan atas ciri-ciri atau sifat-sifat populasi yang sudah diketahui sebelumnya. Adapun yang menjadi sampel sekaligus responden dalam penulisan skripsi ini adalah pihak-pihak terkait dalam hal “Pengawasan Maskapai Terhadap hilangnya Barang bagasi tercatat milik penumpang”. Dalam hal ini responden yang terkait, terdiri dari :

- a. Staff HRD PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya
- b. Kepala Seksi Angkutan Udara Kelayakan dan Pengoperasian Bandar Udara Otoritas Bandar Udara Wilayah III Kota Sidoarjo

G. Teknik Analisis Data atau Analisis Bahan Hukum.

Deskriptif kualitatif, bahan bahan yang sudah dikumpulkan kemudian dianalisis. Setelah penulis mendapatkan data dari hasil wawancara kepada pihak yang diwawancarai, penulis akan melakukan teknik analisis *SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, Threat)*.

“Oleh karena di dalam skripsi hukum tidak diperlukannya adanya hipotesis, di dalam skripsi hukum juga tidak dikenal istilah data. Begitu pula istilah analisis kualitatif dan kuantitatif bukan merupakan istilah yang lazim di dalam skripsi hukum.”

³⁵Bambang Sunggono, **Metode Skripsi Hukum**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1998, hlm 118

³⁶Martina Ratna Paramitha Sari, **Pengawasan BAPPEBTI (Badan Pengawas Perdagangan Berjangka Komoditi) Terhadap Pialang Perdagangan Berjangka Dalam Hal Tindakan Menyalahgunakan Dana Nasabah**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2013.

³⁷Bambang Sunggono, **Metode Skripsi Hukum**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1998, hlm 119

Dengan kata lain semua prosedur yang terdapat di dalam skripsi keilmuan yang bersifat deskriptif bukan merupakan prosedur dalam skripsi hukum. Oleh karena itulah pengguna statistic baik yang parametik maupun non-parametik dalam skripsi hukum tidak mempunyai relevansi.³⁸

Data yang sudah diambil dari kuesioner dan hasil wawancara akan dituliskan di bab pembahasan, di bab tersebut akan dilampirkan wawancara tanggal berapa kepada siapa dan dimana, kemudian data tersebut diparafrasekan agar lebih mudah dipahami oleh pembaca.

H. Definisi Operasional

Istilah dalam penerbangan yang dikutip dari Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

(1) pasal 1 UURI Nomor 1/ 2009 Tentang Penerbangan

- a. Penerbangan adalah satu kesatuan system yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
- b. Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.
- c. Angkutan Udara Niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
- d. 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.
- e. Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
- f. Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.
- g. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.
- h. Perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau kargo dengan

³⁸Ibid., hlm 36

pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

- i. Unit Penyelenggara Bandar Udara adalah lembaga pemerintah di Bandar udara yang bertindak sebagai penyelenggara Bandar udara yang memberikan jasa pelayanan kebandarudaraan untuk Bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.
- j. Otoritas Bandar Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.³⁹;

(2) Pasal 1 UURI Nomor. 8/ 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

- a. Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen;
- b. Klausula Baku adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku udaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen;
- c. Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen adalah badan yang bertugas menangani dan menyelesaikan sengketa antara pelaku udaha dan konsumen;
- d. Badan Perlindungan Konsumen Nasional adalah badan yang dibentuk untuk membantu upaya pengembangan perlindungan konsumen.⁴⁰

³⁹Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁴⁰Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 1999, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Skripsi

1. Sejarah Berdirinya PT. Lion Mentari Airlines.

PT Lion Mentari Airlines didirikan oleh Rusdi Kirana di akhir 1990-an dan penerbangan pertama kali pada tahun 2000. Saat ini Lion Air melayani 42 tujuan 39 tujuan dalam negeri dan 3 tujuan luar negeri dengan mengoperasikan lebih dari 226 kali penerbangan per hari. PT Lion Mentari Airlines resmi dijadikan ketua konferensi Internasional Asia Pacific Regional AVIATION (ARA) yang di acarakn di Singapura tanggal 19 November 2003, prestasi dari PT Lion Mentari Airlines sempat mendapatkan “Best Brand Award 2004” dari SWA. Sebuah perusahaan majalah marketing yang terbit di Indonesia.⁴¹;

Hasil tersebut diperoleh oleh Marketing Research Specialist (MARS) berdasar survei yang dilakukan pada 6000 orang di 5 Kota di Indonesia. Pada tahun 2005 Lion Air mengelola 24 armada pesawat terbang terdiri dari 19 seri McDonnell Douglas MD-82 dan 5 pesawat DHC-8-301, kemudian Lion Air memesan 178 Boeiumg 737-900ER yang bertahap dikelola dari 2007 hingga 2014. PT Lion Mentari Airlines sempat menjadi pembeli pertama dan merupakan operator terbesar dari pesawat Boeing 737-900ER di tahun 2009.

Pada tahun 2013 Lion Air dan Garuda merupakan dua maskapai yang mengoperasikan armada pesawat dengan jumlah yang melebihi Singapore Airlines (SIA) dan Grup AirAsia yang sebelumnya menjadi operator terbesar di Asia Tenggara berdasarkan jumlah armada. Berikut adalah tabel mengenai

⁴¹Wawancara dengan bapak arif, staf HRD PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya tanggal 10 April 2014

gambaran Pt. Lion Mentari Airlines mulai dari jumlah armada dan jenis armadanya, hingga rute perjalanan pesawat Lion Air di tahun 2013.

2. Jasa Layanan.

Dalam kegiatan pengangkutan jalur udara, PT. Lion Mentari Airlines memberikan program pengangkutan yang cukup efisien dengan mengutamakan kepentingan para penumpang agar tujuan pengangkutan dapat tercapai dengan baik. Beberapa layanan tersebut antara lain :

- a) Penerbangan untuk mengangkut orang/ penumpang, merupakan jasa yang diberikan oleh pihak maskapai untuk mengantarkan penumpang dari tempat asal ke tempat yang lain, karena penumpang sudah melakukan kewajiban terhadap pihak maskapai dengan membayar biaya penerbangan yang dapat dibuktikan dengan kepemilikan tiket untuk penerbangan di pesawat yang bersangkutan. Lingkup pelayanan pengangkutan penumpang ini dibagi menjadi dua yaitu pengangkutan /penerbangan domestik dan penerbangan internasional.
- b) Pengangkutan barang bagasi tercatat, barang bagasi tercatat merupakan barang yang semula dibawa oleh penumpang untuk menuju ke terminal tujuan dengan menggunakan pesawat, barang bagasi ini kemudian diserahkan kepada petugas bagasi dari maskapai yang bersangkutan untuk diletakkan di bagasi pesawat yang akan ditumpangi penumpang tersebut.
- c) Pengiriman kargo, pengiriman kargo dikirim oleh pihak maskapai atas permintaan pengirim, perbedaan antara barang kargo dengan barang bagasi tercatat, untuk barang bagasi tercatat diangkut bersamaan dengan keberangkatan penumpang yang memiliki barang tersebut, untuk kargo biasanya tidak disertai dengan keberangkatan penumpang yang mengirimkan

barang kargo tersebut, prinsip dasar dari pengiriman barang kargo ialah, penumpang mengirim dan tidak ikut berangkat, sedangkan barang bagasi yang dicatatkan penumpang yang memiliki barang tersebut juga ikut menaiki pesawat yang bersangkutan.⁴²

3. Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Bagasi Tercatat Milik Penumpang.

Jika dikaji dari peraturan mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang bagasi tercatat milik penumpang, dimulai setelah ada kesepakatan antara pengangkut dan penumpang. Kesepakatan antara pengangkut dan penumpang dapat dibuktikan ketika penumpang sudah memiliki tiket untuk keberangkatan pesawat yang akan ditumpangi. Tiket merupakan tanda bukti bahwa penumpang sudah menyatakan sepakat kepada pengangkut untuk diadakannya kegiatan pengangkutan terhadap penumpang itu sendiri.

Untuk lebih mengetahui profil dari PT. Lion Mentari Airlines akan dicantumkan mengenai jumlah armada di tahun 2014 saat ini dan juga rute rute perjalanan pesawat yang dikelola PT. Lion Mentari Airlines, yang di dapat dari data primer dari pihak maskapai.

TABEL 2

Data jumlah pesawat PT. Lion Mentari Airlines Seluruh Indonesia Tahun 2014

No	Jenis Pesawat	Kuota Tempat Duduk	Kalkulasi kelas tempat duduk	Jumlah Pesawat
1	Boeing 737-900ER	213 Tempat Duduk	10 kelas Bisnis+195 Kelas ekonomi	72 pesawat
2	Boeing 737-800ER	176 Tempat duduk	10 kelas bisnis+ 166 kelas ekonomi	24 pesawat
3	Boeing 737 400 ER	158 Tempat duduk	150 kelas ekonomi+ 8 kelas eksekutif	3 pesawat

⁴² Meity Wulandari, **Tanggung Jawab Ekspediter Terhadap Konsumen Akibat Kerusakan Sebagai Barangnya Dalam Proses Pengangkutan Melalui Udara**, Skripsi tidak diterbitkan, Makassar, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2010.

4	Boeing 737-300 ER	149 Tempat duduk	Kelas ekonomi	1 pesawat
5	Boeing 747-400	161 tempat duduk	8 kelas bisnis + 153 kelas ekonomi	2pesawat
TOTAL PESAWAT				102 buah

Sumber : *Data Primer PT. Lion Mentari Airlines, diolah Mei 2014*

Di Bandar Udara Juanda Surabaya tidak disebutkan berapa armada PT. Lion Mentari Airlines yang memang tetap ditempatkan, tetapi dapat dipastikan untuk penerbangan di Bandar Udara Juanda ada 83 penerbangan setiap harinya dengan 83 tujuan. Jika dikalkulasi jumlah penerbangan setiap bulan hingga setiap tahun maka :

TABEL 3

Jumlah Penerbangan PT. Lion Mentari Airlines Setiap Tahun

No	Bulan	Jumlah hari	Penerbangan	Total penerbangan / bulan
1	Januari	31	83/hari	2573
2	Februari	28	83/hari	2324
3	Maret	31	83/hari	2573
4	April	30	83/hari	2490
5	Mei	31	83/hari	2573
6	Juni	30	83/hari	2490
7	Juli	31	83/hari	2573
8	Agustus	31	83/hari	2573
9	September	30	83/hari	2490
10	Oktober	31	83/hari	2573
11	November	30	83/hari	2490
12	Desember	31	83/hari	2573
Total Per Tahun				30.301 kali pertahun

Sumber : *Data Primer, diolah Mei 2014*

Disetiap tahun disebutkan angka berapa kali penerbangan tetapi jumlah penerbangan ini dapat berubah ketika adanya pembatalan penerbangan ketika ada bencana alam seperti gunung meletus.

TABEL 4

**Data Rute Perjalanan Pesawat PT. Lion Mentari Airlines
Tahun 2014**

No	Kota	Wilayah	Negara	Jenis penerbangan Domestik/Internasional	Rute Tujuan Kota
1	Banda Aceh	Sumatra	Indonesia	Domestik	Jakarta
2	Medan	Sumatra	Indonesia	Domestik	Jakarta
3	Pekan baru	Sumatra	Indonesia	Domestik	Bengkulu / Batam / Jakarta / Surabaya
4	Padang	Sumatra	Indonesia	Domestik	Jakarta
5	Batam	Sumatra	Indonesia	Domestik	Pekan Baru / Jakarta / Surabaya
6	Jambi	Sumatra	Indonesia	Domestik	Jakarta
7	Palembang	Sumatra	Indonesia	Domestik	Jakarta
8	Bengkulu	Sumatra	Indonesia	Domestik	Jakarta
9	Pangkal Pinang,	sumatra	Indonesia	Domestik	-
10	Gunung Sitoli	Sumatra	Indonesia	Domestik	-
11	Lhokseumawe	Sumatra	Indonesia	Domestik	-
12	Neulaboh	Sumatra	Indonesia	Domestik	-
13	Natuna	Sumatra	Indonesia	Domestik	-
14	Silangit	Sumatra	Indonesia	Domestik	-
15	Tanjung Pinang	Sumatra	Indonesia	Domestik	-
16	Tanjung pandan	Sumatra	Indonesia	Domestik	-
17	Bandar Lampung	sumatra	Indonesia	Domestik	-
18	Pontianak	Kalimantan	Indonesia	Domestik	-
19	Balikpapan	Kalimantan	Indonesia	Domestik	Jakarta / Surabaya
20	Banjarmasin	Kalimantan	Indonesia	Domestik	Jakarta / Surabaya
21	Kotabaru	Kalimantan	Indonesia	Domestik	-
22	Berbau	Kalimantan	Indonesia	Domestik	-
23	Palangkaraya	Kalimantan	Indonesia	Domestik	-
24	Tarakan	Kalimantan	Indonesia	Domestik	-
25	Jakarta	Jawa	Indonesia	Domestik	Banda Aceh Medan, Batam / Padang / Jambi / Palembang / Bengkulu / Pangkal Pinang / Semarang / Solo / Yogyakarta / Surabaya / Denpasar / Ambon / Banjarmasin / Makassar / Balikpapan / Manado

26	Semarang	Jawa	Indonesia	Domestik	Jakarta
27	Yogyakarta	Jawa	Indonesia	Domestik	Jakarta/ Surabaya/ Mataram
28	Solo	Jawa	Indonesia	Domestik	Jakarta
29	Surabaya	Jawa	Indonesia	Domestik	Kuala Lumpur/ Pekanbaru/ Jakarta/ Yogyakarta/ Mataram/ Sumbawa/ Ambon/ Makassar/ Manado/ Banjarmasin/ Balikpapan
30	Malang	Jawa	Indonesia	Domestik	-
31	Banyuwangi	Jawa	Indonesia	Domestik	-
32	Bandung	Jawa	Indonesia	Domestik	-
33	Denpasar	Bali	Indonesia	Domestik	Jakarta/ Yogyakarta/ Surabaya/ Makassar/ Mataram/ Bima/ Kupang
34	Sumbawa	Nusa Tenggara	Indonesia	Domestik	Mataram/ Bima
35	Mataram	NTB	Indonesia	Domestik	Denpasar/ Jakarta/ Surabaya/ Sumbawa
36	Bima	Nusa Tenggara	Indonesia	Domestik	Denpasar/ Sumbawa
37	Kupang	Nusa Tenggara	Indonesia	Domestik	Denpasar
38	Lombok	Nusa Tenggara	Indonesia	Domestik	-
39	Labuan Bajo	Nusa Tenggara	Indonesia	Domestik	-
40	Maumere	Nusa Tenggara	Indonesia	Domestik	-
41	Sumbawa Besar	Nusa Tenggara	Indonesia	Domestik	-
42	Waikabubak	Nusa Tenggara	Indonesia	Domestik	-
43	Waingapu	Nusa Tenggara	Indonesia	Domestik	-
44	Ujung Pandang	Sulawesi	Indonesia	Domestik	-
45	Makassar ,	Sulawesi	Indonesia	Domestik	Jakarta/ Surabaya/ Denpasar/ Kendari/ Manado/ Gorontalo/ Palu
46	Kendari	Sulawesi	Indonesia	Domestik	Makassar
47	Bau Bau	Sulawesi	Indonesia	Domestik	-
48	Mamuju	Sulawesi	Indonesia	Domestik	-
49	Pomala	Sulawesi	Indonesia	Domestik	-
50	Palu	Sulawesi	Indonesia	Domestik	Makassar
51	Luwuk	Sulawesi	Indonesia	Domestik	Manado
52	Gorontalo	Sulawesi	Indonesia	Domestik	Makassar
53	Manado	Sulawesi	Indonesia	Domestik	Jakarta/ Surabaya/ Luwuk/ Makassar/

					Sorong/ Tahuna
54	Tahuna	Sulawesi	Indonesia	Domestik	Manado
55	Ternate	Maluku	Indonesia	Domestik	Manado
56	Ambon,	Maluku	Indonesia	Domestik	Jakarta/ Surabaya/ Tual/ Kaimana/ fak Fak/ Sorong
57	Sorong	Papua	Indonesia	Domestik	Manado/ Ambon
58	Tual	Papua	Indonesia	Domestik	Ambon
59	Fak Fak	Papua	Indonesia	Domestik	Ambon/ Kalmana
60	Kaimana	Papua	Indonesia	Domestik	Ambon / Fak Fak
61	Nabire	Papua	Indonesia	Domestik	-
62	Jayapura	Papua	Indonesia	Domestik	-
63	Buli	Papua	Indonesia	Domestik	-
64	Maba	Papua	Indonesia	Domestik	-
65	Langgur-kei	Papua	Indonesia	Domestik	-
66	Merauke	Papua	Indonesia	Domestik	-
67	Manokwari	Papua	Indonesia	Domestik	-
68	Sorong	Papua	Indonesia	Domestik	-
69	Tobelo	Papua	Indonesia	Domestik	-
70	Penang	Malaysia	Malaysia	Internasional	Medan
71	Johor Bahru	Malaysia	Malaysia	Internasional	-
72	Kuching	Malaysia	Malaysia	Internasional	-
73	Kota Kinabalu	Malaysia	Malaysia	Internasional	-
74	Langkawi	Malaysia	Malaysia	Internasional	-
75	Malacca	Malaysia	Malaysia	Internasional	-
76	Penang	Malaysia	Malaysia	Internasional	-
77	Sinabu	Malaysia	Malaysia	Internasional	-
78	Kuala Lumpur	Malaysia	Malaysia	Internasional	Jakarta/ Surabaya
79	Singapore	Singapore	Singapore	Internasional	Jakarta/ Chi Minh City
80	Hp Chi Minh City	Vietnam	Singapore	Internasional	-
81	Bangkok	Thailand	Thailand	Internasional	-
82	Chiang Mai	Thailand	Thailand	Internasional	-
83	Hat Yai	Thailand	Thailand	Internasional	Jakarta / Ho Chi Minh City (Vietnam)

Sumber : *Data Primer PT. Lion Mentari Airlines, diolah Mei 2014*

PT. Lion Mentari Airlines merupakan perusahaan penerbangan yang memiliki 83 rute perjalanan pada tahun 2013 dengan 69 penerbangan domestik dan 14 penerbangan internasional disetiap tempat tujuan rata rata penerbangan dilakukan tiga hingga lima kali penerbangan tabel 1 adalah data jumlah armada

yang dipunyai pihak Lion Air pada tahun 2013 yang tersebar diseluruh Indonesia, 145 armada yang dimiliki Lion Air.⁴³

Barang yang akan diangkut akan dikemas oleh pihak maskapai untuk melindungi isi barang dari kerusakan akibat penanganan selama pengangkutan. Kerugian yang timbul akibat dari pengepakan yang tidak sempurna sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengangkut, biasanya pada saat *Check in* penumpang akan ditanyai adakah barang berharga atau tidak didalam tas yang akan dimasukkan dalam barang bagasi tersebut. Pengangkut bertanggung jawab atas penyimpanan barang bagasi tercatat dalam bagasi pesawat yang akan menuju tempat yang akan dituju.

4. Barang yang dilarang untuk diangkut dalam bagasi.

Barang berbahaya yang dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang penerbangan dapat berupa bahan cair, bahan padat, atau bahan gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa, dan harta benda, serta keselamatan dan keamanan penerbangan, bahan berbahaya tersebut tercantum dalam pasal 136 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan sebagai berikut :

- a. Bahan peledak;
- b. Gas yang dapat dimampatkan, dicairkan, atau gas yang dilarutkan dengan tekanan ;
- c. Cairan yang mudah menyala atau terbakar;
- d. Bahan atau barang padat yang mudah menyala atau terbakar;
- e. Bahan atau barang pengoksidasi;
- f. Bahan atau barang beracun yang mudah menular;

⁴³ Wawancara dengan bapak arif, staf HRD PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya tanggal 10 April 2014

- g. Bahan atau barang radioaktif;
- h. Bahan atau barang perusak;
- i. Cairan, aerosol, dan jelly dalam jumlah tertentu;
- j. Bahan atau zat berbahaya lainnya.

B. Proses Tata Cara Pengajuan Tuntutan Ganti Kerugian Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Dalam pasal 168 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dicantumkan bahwa ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat hanya ditetapkan dengan Peraturan Menteri. Peraturan Menteri yang digunakan sebagai pedoman tanggung jawab disini ialah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara.

Barang bagasi penumpang dikategorikan dalam Pasal 1 angka 24 dan 25 Undang- undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yaitu barang bagasi kabin dan barang bagasi tercatat (ada dua kategori).

barang bagasi kabin hanya diperbolehkan dibawa oleh penumpang sendiri dengan berat maksimal 7 (tujuh) kg yangberdimensi maksimal 40cm x 30cm x 20cmdan satu tas barang pribadi untuk keperluan perjalanan (personal item).

Penerimaan barang bawaan di kabin disesuaikan dengan ketersediaan tempat penyimpanan barang bawaan yang berada di bawah pengawasan penumpang sendiri. hal tersebut sesuai dengan peraturan keamanan penerbangan.⁴⁴ Sedangkan barang bagasi tercatat berkisar antara 10kg-30kg. Saat penumpang sampai di tempat tujuan dan barang bagasi tercatat milik

⁴⁴Anonim, **Lion Air Travel Insurance**<http://www.lionair.co.id/insurance/assets/pdf/id-lionr-en.pdf> (2008),(2 Mei 2014)

penumpang yang terdaftar dalam *airways bill* tersebut tidak ada, maka penumpang tersebut dapat melakukan pengaduan pada unit *lost and found* pengangkut/ maskapai yang bersangkutan. Pengaduan kepada unit *Lost and Found* dapat disertai dengan dokumen terkait kepemilikan dari barang tersebut.

Dokumen tersebut antara lain, identitas diri, surat keterangan ahli waris sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, tiket pesawat yang tadi digunakan untuk *check in*, surat klaim/ *claim tag/ airways bill* atau bukti pendukung lainnya. Surat keterangan hilang dapat diperoleh dari pihak yang berwajib yaitu Polres setempat. Sesudah data-data tersebut didapat oleh penumpang, penumpang dapat menuju ke terminal pesawat/ bandar udara dimana penumpang seharusnya mendapatkan barang bawaannya kembali di unit *lost and found* maskapai yang bersangkutan. Jika penumpang sudah menerima barang bagasi tercatat yang semula hilang tadi, kemudian tidak ada keluhan dari penumpang kembali, maka penyelesaian tersebut sudah dianggap selesai (tidak ada yang cacat). Berbeda saat barang yang didapat sesudah barang bagasi tercatat tersebut ditemukan mengalami kerusakan, dan atau ada isi dari bagian tas yang semula ada ternyata hilang, maka penumpang dapat mengajukan tuntutan tertulis terhadap pengangkut di unit *Lost and Found* kembali untuk mendapatkan tahap pertanggung jawaban dari pihak pengangkut/ maskapai.

Pada pasal 19 Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 tahun 2011 pengangkut tidak bisa dituntut jika, kejadian hilang tersebut bukan disebabkan oleh pihak maskapai, misalnya akibat kelalaian penumpang atau adanya akibat dari pihak ketiga (pencurian) dan Maskapai tidak bisa dituntut pertanggung jawaban jika maskapai sudah melakukan tindakan yang perlu untuk mencegah terjadinya kehilangan, kerusakan dan kerugian lainnya.

C. Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan dalam Hal Terjadinya Kehilangan Barang Dalam Bagasi Milik Penumpang Berdasar UU No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Tanggung jawab hukum dianggap ada sejak adanya perikatan yang melahirkan hak dan kewajiban. Menurut ketentuan pasal 1233 KUH Perdata hak dan kewajiban (perikatan) bersumber dari perjanjian dan Undang-undang.

Dalam pasal 168 (1) dijelaskan bahwa jika terjadi kehilangan barang bagasi tercatat, sesuai dengan pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang hingga merugikan penumpang maka jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat ditetapkan dengan Peraturan Menteri. Peraturan Menteri yang dimaksud disini ialah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara yang mengkaji mengenai asuransi delay pesawat, bagasi hilang, dan kecelakaan. Menurut W.J.S Purwadarminta dalam kamus bahasa Indonesia pengertian tentang tanggung jawab dijelaskan bahwa ;

“Secara etimologi tanggung jawab adalah adalah suatu keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, kalau ada sesuatu yang boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan”.⁴⁵;

Pengangkut diwajibkan bertanggung jawab atas kerugian penumpang karena musnah, rusak atau bahkan hilangnya barang bagasi tercatat selama barang tersebut seharusnya berada dalam pengawasan pengangkut. Menurut hasil survei penulis, sewaktu penumpang melakukan *check in*, penumpang jarang ditanya adakah barang berharga yang akan diangkut ke bagian bagasi.⁴⁶;

⁴⁵WJS. Purwadarminta, 1976, *Kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta : Balai Pustaka, Hal. 1014

⁴⁶Wawancara dengan bapak arif, staf HRDPT. Lion Mentari Airlines Tanggal Kota Surabaya Tanggal 10 April 2014

Ketikapenumpang menyatakan tidak ada, maka pengangkut akan membawa tas/barang milik penumpang tersebut ke bagasi pesawat setelah diberikan *arways bill* dari barang tersebut. Umumnya pihak maskapai menghimbau penumpang untuk tidak meletakkan barang berharga atau barang yang memiliki nilai jual relatif tinggi untuk diletakkan di tas yang akan diletakkan di bagian bagasi.

Maskapai harus memberikan ganti rugi Rp 200 ribu per kilogram, maksimum Rp 4 juta. Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara yang mengkaji mengenai asuransi delay pesawat, bagasi hilang dan kecelakaan, barang dianggap hilang apabila barang bagasi tersebut tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan.

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 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.⁴⁷;

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 ini dicantumkan juga mengenai pertanggung jawaban maskapai yang diatur sebagaimana dalam Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara. Berdasarkan hal tersebut penulis akan menjelaskan tentang langkah teknis dari hasil survei dan juga kajian mengenai Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara Pada Pasal 5 (2) dijelaskan bahwa , barang bagasi tercatat akan dianggap hilang jika sudah 14 hari semenjak tanggal kedatangan penumpang di terminal bandara tujuan sudah tidak ditemukan, tetapi

⁴⁷Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 486

pada hasil survei, maskapai selalu melakukan tindakan yang perlu untuk mencegah terjadinya kehilangan dan juga melakukan tindakan yang perlu untuk menemukan barang bagasi tercatat milik penumpang tersebut.

Barang bagasi hilang hal tersebut sering disebut dengan sebutan *mishandling* dimana para petugas maskapai terkadang juga tidak cermat dalam menata barang untuk dikembalikan lagi nantinya kepada penumpang. Maskapai sudah memasang peringatan untuk menghimbau para penumpang agar tidak memasukkan barang berharga dalam barang bagasi. Dari peringatan tertulis maupun himbauan lisan, dari pihak maskapai sendiri juga tidak mau melakukan pengeledahan kepada penumpang apakah benar ada barang berharga yang ada di tas untuk diangkut dalam bagasi. Pengeledahan untuk menemukan barang berharga tersebut juga tidak perlu dilakukan karena terkait dengan hak privasi dari penumpang. Pengeledahan dilakukan hanya untuk mengetahui apakah calon penumpang membawa barang-barang yang memang membahayakan keselamatan penumpang lain, keselamatan penerbangan maupun barang-barang yang dilarang oleh Undang-Undang. Pihak maskapai menganggap semua penumpang pesawat tahu bahwa barang berharga sebaiknya jangan diletakkan dalam tas yang akan dimasukkan dalam bagasi pesawat.

Pencegahan terjadinya kehilangan sudah banyak dilakukan oleh pihak maskapai tetapi. Ada kalanya pencurian tersebut terjadi. Saat barang bagasi tersebut ternyata tidak ada ketika penumpang sudah ditempat tujuan (terminal tujuan) seketika itu penumpang biasanya melapor ke bandara tepatnya di unit *Lost and Found*, penumpang biasanya diberikan *PIR Property Irregularity Report* atau formulir untuk penumpang yang mengalami kehilangan barang bagasi tercatat. Dengan formulir tersebut penumpang dapat menuliskan ciri ciri barang tersebut,

warna, dan menuliskan nomor *airways bill* untuk mengambil barang tersebut.

Pihak pengangkut/ maskapai langsung menghubungi semua terminal yang ada jaringan di maskapai tersebut dalam hal ini PT. Lion Mentari Airlines, kemudian langsung dijawab melalui email bahwa barang tersebut diketemukan, di terminal wilayah kota lain, pulau lain atau ternyata tidak diketemukan. *Mishandling* berkaitan dengan para personal/ petugas dalam menangani kehilangan bagasi tersebut, ketika barang yang dicari tersebut sudah dicari di gudang penyimpanan barang tidak ada, di lain hari ternyata ada.⁴⁸;

Ada kalanya penumpang tidak memperdulikan anjuran dari pihak maskapai untuk tidak memasukkan barang berharga dalam tas yang akan dimasukkan di bagasi pesawat, ada juga penumpang yang memang sadar akan kehilangan tersebut memang dikarenakan adanya *mishandling*. Jika barang tersebut memang tidak ada selama 14 (empat belas) hari semenjak kedatangan penumpang ditempat tujuan tidak ada maka pengangkut melakukan pertanggung jawaban sesuai dengan pasal 5 di bab II mengenai Jenis tanggung jawab pengangkut dan besaran ganti rugi.⁴⁹;

Tanggung jawab pengangkut dalam hal ini dimulai sejak barang bagasi tercatat diterima oleh pengangkut saat pelaporan (*Check In*).⁵⁰;

Pengangkut juga melakukan konsorseum dengan pihak asuransi untuk melakukan pengasuransian terhadap barang bagasi tercatat. Pada pasal 165(2) UURI NO. 1 Tahun 2009 Tentang penerbangan.

“Jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud dengan ayat 1 adalah jumlah ganti kerugian yang diberikan oleh badan usaha

⁴⁸ Wawancara dengan bapak arif, staf HRD PT. Lion Mentari Airlines Tanggal Kota Surabaya Tanggal 10 April 2014

⁴⁹ Wawancara dengan bapak arif, staf HRDPT. Lion Mentari Airlines Tanggal Kota Surabaya Tanggal 10 April 2014

⁵⁰ **Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara** Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 486

angkutan udara niaga di luar ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga asuransi yang ditetapkan oleh pemerintah.⁵¹”

Mengenai asuransi terdapat lembaran asuransi perjalanan Lion Air yang disediakan oleh PT. Asuransi Sinar Mas, mengenai kehilangan bagasi dan harta pribadi, nilai dasar untuk melakukan pertanggung jawaban kepada tertanggung dalam hal ini penumpang maksimal sebesar Rp 6.500.000 (enam juta limaratus ribu rupiah) untuk total semua barang yang hilang, sedangkan untuk setiap klaim sebesar Rp 1.000.000 (satu juta rupiah) untuk setiap item yang dicuri, atau rusak karena usaha pencurian tersebut selama kegiatan pengangkutan berlangsung.

Dalam Polis ini dicatatkan dalam Bab 2 poin D.2 kehilangan dan harta pribadi bahwa bagasi dan barang berharga pribadi (barang berharga) harus dibawa bersama dengan tertanggung/ penumpang. Dalam pasal 6 Permenhub nomor 77 Tahun 2011, dicantumkan bahwa;

“Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang atau barang yang berharga milik penumpang yang keberangkatan (check-in), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya.⁵²”

Pada pasal ini jelas tertulis bahwa jika pengangkut setuju untuk mengangkut barang berharga tersebut. Tetapi juga jelas tertulis bahwa maskapai tidak menyetujui untuk mengangkut ke dalam bagasi barang berharga milik penumpang tersebut.

Jika kejadian kehilangan tersebut tetap terjadi, maka dasar penyelesaiannya adalah dengan menerapkan cara nilai pembelian yang sebenarnya

⁵¹**Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan,** Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁵²**Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara**Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 486

dikurangi dengan nilai penyusutan barang yang serupa, sejenis dan semodel. Pengangkut boleh memilih opsi membayar ongkos perbaikan, sebagaimana oleh pengangkut. Nilai penyusutan harga (barang yang rusak) ditentukan oleh penanggung/ pengangkut seperti tertera dalam ikhtiar polis,

“Polis ialah surat yang dikeluarkan oleh Penanggung sebagai bukti bahwa seseorang/ suatu perusahaan/ suatu badan hukum telah menutup pertanggungngan dengan perusahaan asuransi (pertanggungan).”⁵³

Polis merupakansurat kontrak perjanjian asuransi perjalanan yang diterbitkan oleh penanggung berdasarkan pengajuan dari tertanggung.

Penanggung yang dimaksud disini ialah PT. Sinarmas. Lembaran asuransi bagi penumpang akan terbit antara pengangkut dan penumpang jika penumpang menghendaki adanya surat asuransi ini. Asuransi perjalanan ini memiliki dana pengamanan barang yang diasuransikan. Lembaran Asuransi Perjalanan Lion Air ini meliputi asuransi keterlambatan, barang bagasi hilang dan juga kecelakaan, cdera yang diterima oleh penumpang, kehilangan pendengaran, penglihatan, dan luka fisik lainnya.

Ketika dalam kerugian pada sepasang atau seperangkat barang tersebut, penanggung boleh memilih antara perbaikan atau mengganti bagian yang rusak, atau penanggung boleh memilih untuk membayar selisih harga antara harga sebelum rusak, kemudian dikurangi dengan harga barang sewaktu sudah rusak.

Barang sepasang diperlakukan sebagai satu kesatuan contohnya sepatu, maka jika sepatu salah satu hilang maka, dianggap sepatu hilang sebagian. Ketika terjadi kerugian harus seketika itu dilaporkan kepada polisi dan perusahaan

⁵³C.S.T. Kansil, **Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia**, Sinar Grafika, Jakarta, 2002, hlm 180

penerbang dalam hal ini di PT. Lion Mentari Airlines di terminal tujuan itu dalam kurun waktu 24 jam dari sejak terjadinya insiden tersebut.

Dalam lembaran asuransi bagasi yang hilang terdapat pengecualian penggantian barang yang hilang. Barang-barang yang dikecualikan dalam jaminan sebagai berikut :

1. Semua perhiasan, perak emas, platinum yang dibuat menggunakan bahan mulia, batu mutiara;
2. Komputer (termasuk piranti lunak, data dan aksesorisnya) Personal Digital Assistance (PDA);
3. Dokumen – dokumen, identitas sendiri diri, kartu kredit, karcis perjalanan, uang tunai, saham dan surat berharga;
4. Kunci;
5. Alat ski, sepeda, papan selancar, alat golf, raket tenis dan peralatan olah raga lainnya kecuali apabila dimasukkan sebagai bagasi;
6. Peralatan mobil, trailer dan karavan, kapal dan fasilitas transportasi lainnya;
7. Peralatan untuk profesional/ peralatan musik, barang kesenian, barang antik, barang kolektor, perabot dll;
8. Kaca mata, lensa kontak, alat bantu pendengaran, anggota badan buatan, gigi palsu atau pegangan untuk gigi palsu; dan atau barang yang cepat rusak dan barang penggunaan lain termasuk makanan, minuman terhadap barang milik yang ditanggung dengan polis asuransi lain atau diganti rugi/ digantikan dengan cara lain oleh tertanggung dan atau barang selundupan atau terlarang;
9. Kerusakan yang disebabkan karena aus pemakaian, secara perlahan lahan, karena ngengat, kutu, sifat/ keadaan barang itu sendiri, atau kerusakan yang terjadi karena suatu proses atau akibat dari barang tersebut sedang digunakan;

10. Kerugian atau kerusakan barang-barang dagangan, atau dengan contoh-contoh barang dagang, perlengkapan dagang dalam bentuk apapun;
11. kerugian atau kerusakan data-data yang ada dan disimpan dalam kaset, kartu, disket dan lain-lain;
12. sebagai akibat tertanggung/ penumpang kurang hati-hati dan kurang pengawasan untuk menyimpan dan mengamankan barang tersebut;
13. kerugian atau kerusakan harta benda yang ditanggung.⁵⁴;

Nilai penggantian barang yang diasuransikan memang diluar dari penggantian dari penggantian atas tanggung jawab pihak maskapai, maskapai tetap mengganti apabila sudah diasuransikan.

Wajib asuransi tanggung jawab pengangkut tertera dalam pasa 16 Permenhub nomor 77 tahun 2011, tanggung jawab pengangkut wajib diasuransikan kepada pihak asuransi dalam bentuk konsorsium asuransi.

*“Konsorsium merupakan kumpulan sejumlah perusahaan asuransi sebagai suatu kesatuan yang terdiri dari ketua dan anggota yang dibentuk berdasarkan perjanjian sebagai penanggung asuransi tanggung jawab pengangkutan udara, jadi perjanjian antara pengangkut dengan perusahaan asuransi dalam mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga”.*⁵⁵

Konsorsium ini harus bersifat terbuka, memenuhi syarat perundang-undangan dan diakui pemerintah, perusahaan asuransi melaporkan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang pengawasan perasuransian. Nilai pertanggungan asuransi sebagaimana dimaksud, minimal nilai nominalnya harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang dicantumkan dalam peraturan perundang-undangan ini.

⁵⁴ Anonim, **Lion Air Travel Insurance**<http://www.lionair.co.id/insurance/assets/pdf/id-lionrt-en.pdf> (2008), (2 Mei 2014)

⁵⁵ **Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara** Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 486

Pada pasal 19 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang mengkaji tentang asuransi *delay* pesawat, bagasi hilang. Jika maskapai sudah mengambil tindakan yang perlu dalam mencegah terjadinya kehilangan, dan ternyata kejadian kehilangan tersebut terjadi akibat kelalaian penumpang sendiri, atau adanya faktor pihak ketiga/ pencurian. dalam hal ini pengangkut tidak bisa dituntut karena kejadian kehilangan yang terjadi terbukti kesalahan dari pihak pengangkut/ maskapai.

Untuk faktor *mishandling*, dari uraian diatas dapat dikategorikan mengenai beberapa faktor kelalaian dari pihak maskapai/ *mishandling* dalam melakukan pengangkutan barang bagasi tercatat milik penumpang. Beberapa faktor *mishandling* ialah sebagai berikut :

- a. kelalaian dalam menata barang bagasi di bagasi pesawat
- b. kelalaian dalam mengambil barang di bagasi pesawat / kurang telitinya petugas.
- c. kesalahan dalam menyantumkan *airway bill* pencantuman data.

Airway bill merupakan hal yang penting, pada hasil survei suatu kesalahan atau kelalian yang dilakukan PT. Lion Mentari Airlines dalam mencantumkan data *airway bill* dapat mengakibatkan barang bagasi tercatat tersebut terkirim di terminal/ bandar udara yang berbeda dengan tempat tujuan penumpang.

Akibatnya penumpang akan dirugikan jika terjadi hal tersebut. Pernah dikemukakan oleh salah satu staff PT. Lion Mentari Airlines Surabayamengenai akibat kehilangan sebelumnya, barang yang dikirim adalah pakaian untuk menghadiri acara pernikahan dari kerabat penumpang yang kehilangan tersebut dan ternyata semua perlengkapan pakaian penting

untuk acara tersebut salah alamat yang tadinya harus dikirim ke medan ternyata sampai di Jakarta. Kelalaian tersebut terjadi pada saat dari Kota Surabaya menuju Medan, melakukan pendaratan transit ke Kota Jakarta sebelum menuju Kota Medan.⁵⁶

D. Upaya Yang Dilakukan Oleh Maskapai Sebagai Bentuk Pencegahan Terjadinya Barang Bagasi Tercatat Hilang.

Dalam proses penumpang akan memasuki pesawat untuk memasukkan barang dalam bagasi pesawat, penumpang akan melalui proses *check in Counter*, pada proses ini penumpang akan ditanyai, apakah ada barang berharga yang akan dimasukkan barang bagasi tercatat, tetapi pada survei yang penulis temui, untuk maskapai PT. Lion Mentari Airlines jarang ditanyai apakah ada barang berharga atau tidak. Penumpang dianggap sudah mengetahui tentang resiko meletakkan barang berharga/ barang yang bernilai jual mahal di bagian bagasi pesawat. Seperti yang sudah tertera di sub bab sebelumnya bahwa maskapai melakukan konsorsium dengan perusahaan asuransi, hal tersebut merupakan salah satu bentuk dari cara untuk menanggulangi jika terjadi kehilangan barang bagasi hilang di pesawat tersebut.

Dalam prinsip pertanggung jawaban atas praduga (*presumption liability*) dinyatakan bahwa pengangkut akan bebas dari tanggung jawab jika sudah melakukan tindakan yang perlu untuk melakukan pencegahan. Prinsip tersebut tertera dalam Pasal 168 Undang Undang RI nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan jugapasal 5 Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

⁵⁶Menurut wawancara dengan bapak arip selaku staf HRD di PT. Lion Mentari Airlines, Kota Surabaya pada tanggal 10 April 2014

Pada hasil penelitian pihak maskapai dinilai kurang tanggap dalam menghimbau penumpang yang akan masuk pesawat untuk tidak meletakkan barang berharga dalam bagasi pesawat, dan juga kurang pengetahuan dari pihak penumpang juga sering terjadi. Ada penumpang yang mengabaikan pengetahuan tentang resiko tersebut, penumpang hanya memperhatikan bahwa barang yang dibawa berat, maka berharga atau kurang berharga dimasukkan dalam tas yang akan ditata dalam bagasi pesawat, atau memang penumpang tersebut baru pertama menaiki pesawat dan tidak mengetahui adanya pemilahan penyimpanan antara barang berharga yang sangat mahal dengan barang berharga yang memang tidak lebih mahal dari barang yang berharga yang dinilai mahal tersebut.

Ada beberapa maskapai yang memasang spanduk sebagai himbauan resiko memasukkan barang berharga dalam tas yang akan dimasukkan di bagasi pesawat. Maskapai yang memasang spanduk diantaranya, Citilink dan Garuda Indonesia. Akan tetapi tetap barang berharga atau selain barang berharga jika hilang dalam kegiatan pengangkutan di pesawat tersebut harus tetap diganti. Barang berharga diharapkan dibawa oleh penumpang agar kerugian penumpang tersebut mengenai barang bagasi tercatat yang hilang tidak sangat tinggi. Karena pengantiannya tetap antara barang berharga maupun tidak berharga per kilogram sudah diatur kisaran dalam penggantian barang hilang tersebut.

Perlu diketahui bahwa peran pengertian dari pihak penumpang sangatlah penting untuk terhindarnya dari kejadian barang bagasi hilang, meskipun penumpang sudah melakukan kewajiban berupa membayar biaya pengangkutan, dan menurut peraturan memang penumpang nantinya akan mendapat ganti kerugian yang sudah diatur dalam perundang-undangan, tetapi dalam hasil survei yang ditemui, situasi seperti apapun dari pihak pengangkut maupun penumpang

tidak dapat memprediksi jika akan ada terjadinya kehilangan tersebut, entah disebabkan oleh pihak ke tiga/ pencurian, atau karena *mishandling* dari petugas maskapai sendiri.

Menurut data hasil penelitian hal yang dijelaskan sebelumnya juga tidak mengurangi banyak angka dari kehilangan yang dialami oleh pihak maskapai sendiri, *mishandling* merupakan kelalaian yang tidak luput dari kebiasaan seseorang, tetapi jika kebiasaan luput akan hal penting, maka akan berdampak negatif bagi orang yang dirugikan tersebut.

Barang yang memang merupakan rentan akan guncangan pihak maskapai akan memberikan label “mudah pecah”, “jangan dibanting”, “jangan dibalik” dan lain sebagainya pada barang tersebut. hal itu merupakan tindakan pencegahan agar barang bagasi yang disimpan tidak rusak saat sedang terjadi kegiatan pengangkutan dalam bagasi pesawat.

Pencegahan yang sangat efektif disini ialah dengan menanyai penumpang apakah ada barang berharga saat di penumpang berada di *check in counter*, kemudian juga perlu pengetahuan dari pihak penumpang juga untuk tidak memasukkan barang berharga dalam bagasi pesawat, untuk menghindari kerugian yang lebih besar. Pencurian memang terkadang tidak bisa dihindarkan dari situasi, dan dari pihak maskapai pun sudah melakukan tindakan yang perlu untuk mengantisipasi dari tindakan usaha pencurian tersebut, seharusnya pihak maskapai melakukan kejelian dalam melakukan pendataan barang bagasi tercatat milik penumpang, dan adanya penjagaan yang lebih ketat dari pihak maskapai. Dari hasil di atas dapat diuraikan beberapa langkah yang telah diambil oleh pihak maskapai dalam hal terjadinya kehilangan bagasi tercatat.

Tabel 5
Kendala dan Upaya Sebagai Bentuk Pencegahan Terjadinya Barang
Bagasi Tercatat Hilang.

No	Kendala <i>Mishandling</i> barang bagasi tercatat	Upaya pencegahan
1	Petugas kurang teliti menemukan barang bagasi pesawat	Petugas hendaknya memeriksa di tempat penyimpanan barang bagasi penumpang pada saat penataan dan pada saat pengambilan untuk di kembalikan pada penumpang
2	Sering tertinggal di terminal transit/ kesalahan alamat penngangkutan barang	Petugas hendaknya lebih teliti pada saat melakukan pendataan barang bagasi tercatat/ pada saat memberikan <i>airway bill</i> saat akan pemberangkatan
3	Adanya pencurian/ usaha pencurian	Tidak bisa dihindarkan jika sudah terjadi, pencurian bisa terjadi pada saat akan penerbangan, saat penerbangan, maupun sesampainya di tempat terminal, Seharusnya di sisi dalam bagasi pesawat terpasang kamera pengaman untuk memudahkan petugas dalam memantau kegiatan penataan barang saat akan pemberangkatan, waktu penerbangan berlangsung, dan pada saat pengembalian barang bagasi tersebut.
4	Penumpang mengabaikan himbuan dari pihak maskapai mengenai risiko memasukkan barang berharga pada tas yang akan dimasukkan ke dalam bagasi pesawat	Seharusnya dari pihak penumpang mencari tahu terlebih dahulu mengenai resiko memasukkan barang berharga pada tas yang akan dimasukkan dalam bagasi pesawat.

Sumber : Data primer *Hasil Survei Penulis* diolah april 2014.

Kelalaian dari pihak maskapai dapat mengakibatkan kerugian kepada pihak penumpang. Dalam hal kehilangan, penumpang hendaknya melakukan protes kepada pengangkut segera setelah kehilangan selambat-lambatnya dalam waktu tiga hari untuk bagasi tercatat.

Protes harus diajukan secara tertulis dengan cara mengisi formulir *PIR Property Irregularity Report* atau formulir untuk penumpang yang mengalami kehilangan barang bagasi tercatat. Jika dalam waktu empat belas hari tidak

diajukan protes, hak menuntut terhadap pengangkut hapus, kecuali jika ada penipuan oleh pengangkut. Gangguan keamanan dan ketertiban pada pengangkutan udara merupakan hambatan yang serius.⁵⁷ Gangguan keamanan dan kelalaian akan menimbulkan kesan tidak baik pada penumpang mengenai ketidakmampuan pengangkut udara/ maskapai mengamankan barang bagasi tercatat milik penumpang

Pemahaman mengenai resiko memasukkan barang dalam tas bagasi tercatat merupakan hal penting yang harus di ketahui oleh calon penumpang pesawat yang hendak melakukan penerbangan.

E. Pengaturan Mengenai Klausula Baku Eksonerasi dalam *Airways Bill* Barang Bagasi Tercatat yang Dikaji dari Undang Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan Undang Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Kegiatan pengangkutan udara untuk barang bagasi tercatat merupakan kegiatan ekonomi yang bertujuan untuk mencari keuntungan/ laba. Dalam hal ini pengangkut merupakan pelaku usaha yang membuat perjanjian atau aturan yang disebut perjanjian baku. Dengan klausula yang mengandung syarat- syarat yang telah disiapkan oleh pelaku usaha misalnya terdapat dalam dokumen angkutan (tiket dan *airways bill*).⁵⁸ Syarat –syarat tersebut mengakibatkan penumpang sebagai konsumen hanya mendapat kesempatan untuk menyetujui maupun menolak isi perjanjian tersebut.

⁵⁷Abdulkadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Niaga**, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm 221

⁵⁸C.S.T. Kansil, **Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia**, Sinar Grafika, Jakarta, 2002, hlm 110

Dalam Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan bersubyek utama penumpang dan pengangkut, lain penyebutan subyek dengan Undang Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen tetapi memiliki makna yang sama dengan subyek Undang Undang RI No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yaitu penumpang sebagai konsumen dan pengangkut sebagai pelaku usaha/ produsen. Dalam hal ini kepentingan pelaku usaha/ pengangkut ialah untuk memperoleh laba dari pembayaran penumpang terhadap pengangkut/ maskapai sedangkan kepentingan penumpang sebagai konsumen ialah memperoleh fasilitas pengangkutan terhadap dirinya sendiri dan barang bagasi tercatat. Dalam berbagai alasan kondisi tertentu calon penumpang akan menerima atau menandatangani begitu saja perjanjian yang berisi klausul baku tersebut. Menurut angka 10 pasal 1 Undang-Undang RI Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen bahwa klausula baku adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha/ maskapai yang dituangkan dalam suatu dokumen.⁵⁹

Klausula baku yang tercatat dalam tiket penumpang boleh dibuat namun didalam klausula baku tersebut tidak diperbolehkan mencantumkan klausula eksonerasi. Hal ini dikarenakan klausula eksonerasi merupakan klausula yang bermakna membatasi kondisi atau bahkan menghapus sama sekali tanggung jawab yang semestinya disebabkan karena terjadinya penyelenggaraan jasa dalam hal ini

⁵⁹Ahmad Hidayatullah, **Hukum Perlindungan Konsumen**, E-Law (online), https://www.academia.edu/7082764/Hukum_perlindungan_konsumen, (3 Juli 2014).

pengangkutan oleh pihak pengangkut /maskapai / pelaku usaha.⁶⁰ Dengan demikian dapat dipahami bahwa klausula eksonerasi yang dicantumkan didalam dokumen angkutan udara (tiket/ airway bill) adalah pihak pengangkutan mengalihkan tanggung jawab pada pihak penumpang atau bahkan tidak bertanggung jawab sama sekali, yang mana seharusnya tanggung jawab tersebut dibedakan kepada pihak pengangkut dan hal ini merugikan penumpang selaku konsumen angkutan udara seandainya terjadi peristiwa kehilangan barang bagasi tercatat.

Tiket merupakan tanda bukti bahwa penumpang menyepakati/ setuju untuk menerima jasa angkutan oleh pihak pengangkut yang terkait. Adanya kata “persetujuan atau perjanjian pengangkutan” sangat penting karena menentukan hubungan hukum antara pengangkut dengan penumpang sehingga jelas apa yang menjadi hak dan kewajiban dari masing- masing pihak.

Dalam UURI No. 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, hak-hak konsumen diatur dalam pasal 4 yaitu :

1. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan /atau jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
3. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;

⁶⁰Ahmad Hidayaturrahman, **Hukum Perlindungan Konsumen**, E-Law (online), https://www.academia.edu/7082764/Hukum_perlindungan_konsumen , (3 Juli 2014).

8. Hak untuk mendapatkan kompesasi, ganti rugi dan/ atau pengantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana;
9. Hak-hak yang diatur ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Menurut pasal 1 angka 3 UURI No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan

Konsumen;

“Pelaku usaha adalah setiap orang perseorang atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.”

Beberapa kewajiban yang harus dilakukan oleh pelaku usaha sebagaimana yang diatur dalam pasal 7 UURI No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan

Konsumen yaitu :

- a. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya ;
- b. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan ;
- c. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- d. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
- e. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
- f. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- g. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Untuk menghindari agar tidak terjadi kerugian pada salah satu pihak dalam perjanjian maka konsumen berkewajiban untuk (Pasal 5 UURI no. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen) yaitu:

- a. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
- b. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
- c. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
- d. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Selain mempunyai kewajiban, pelaku usaha juga mempunyai hak sebagaimana yang ditentukan dalam pasal 6 UURI No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yaitu:

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- b. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
- d. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- e. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Pengertian Klausula Baku menurut pasal 1 angka 10 UURI No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, klausula baku adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen. klausula baku dalam suatu dokumen dan atau perjanjian boleh dibuat namun tidak boleh bertentangan dengan ketentuan pasal 18 Ayat 1 UURI No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Pasal 18 Ayat 1 UURI No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menentukan bahwa pelaku usaha dalam menawarkan barang dan atau

jasa ditunjukkan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan atau perjanjian apabila:

- a. Menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku saha;
- b. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen;
- c. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan/atau yang dibeli oleh konsumen;
- d. Menyatakan pemberian kuasa dari konsumenh kepada pelaku uasaha baik secara langsung maupun tidak langsung untuk melakukan segala tindakan sepihak yang berkaitan dengan barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran ;
- e. Mengatur perihal pembuktian atas hilangnya kegunaan barang atau pemanfaatan jasa yang dibeli oleh konsumen;
- f. Memberi hak kepada pelaku usaha ntuk mengurangi manfaat jasa atau mengurangi harta kekayaan konsumen yang menjadi obyek jual beli jasa;
- g. Menyatakan tundukan konsumen kepada peraturan yang berupa aturan baru tambahan, lanjutan dan/atau pengubahan lanjutan yang dibuat sepihak oleh pelaku usaha dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang dibelinya;
- h. Menyatakan bahwa konsumen memberi kusa kepada pelaku usaha untuk pembedaan hak tanggung, hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang yang dibeli oleh konsumen angsuran.

Faktor-faktor penyebab sehingga sering kali kontrak baku memberatkan salah satu pihak adalah sebagai berikut :

- a) Kurang adanya atau bahkan tidak adanya kesempatan bagi salah satu pihak untuk melakukan tawar menawar sehingga pihak yang kepadanya disondorkan kontrak tidak banyak kesempatan untuk mengetahui isi kontrak tersebut, apalagi ada kontrak yang ditulis dengan huruf-huruf yang sangat kecil
- b) karena penyusunan kontrak yang sepihak maka pihak penyedia dokumen biasanya memiliki cukup banyak waktu untuk memikirkan mengenai klausula-klausula dalam dokumen tersebut bahkan ada kemungkinan pihak tersebut telah berkonsultasi dengan para ahli atau dokumen tersebut justru

dibuat oleh para ahli. sedangkan pihak yang kepadanya disodorkan dokumen tidak banyak kesempatan membaca klausula-klausula tersebut.

Beberapa ciri dari klausula-klausla yang memberatkan salah satu pihak sebagai berikut :

- a) Tulisan klausula dicetak dengan huruf kecil;
- b) Tulisan klausula bahasa yang tidak jelas artinya;
- c) Tulisan klausula yang kurang jelas dan susah dibaca;
- d) Kalimat klausula yang kompleks.⁶¹

Berdasarkan ketentuan pasal 3 UURI No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen bertujuan untuk:

1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;
2. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari akses negative pemakaian barang dan\jasa;
3. Meningkatkan pemerdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;
4. Menciptakan system perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;
5. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha
6. Meningkatkan kualitas barang dan\atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan\atau jasa, kesehatan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

Ketentuan dasar tanggung jawab pengangkut terhadap ganti kerugian barang bagasi tercatat dalam Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dicantumkan dalam pasal 144, sedangkan dalam Undang Undang RI

⁶¹Ahmad Hidayaturrahman, **Hukum Perlindungan Konsumen**, E-Law (online), https://www.academia.edu/7082764/Hukum_perlindungan_konsumen , (3 Juli 2014).

Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen dicantumkan dalam pasal 7 huruf g yang menentukan bahwa bahwa pelaku usaha wajib memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau pengganti apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Pada prinsipnya kontrak yang tidak ditandatangani oleh kedua belah pihak dapat dianggap sah, banyak hal atau fakta yang dapat menyebabkan kontrak yang hanya ditandatangani oleh salah satu pihak atau bahkan tanpa ditandatangani sama sekali tersebut tidak sah atau diragukan keabsahannya.

Beberapa faktor yang harus diperhatikan agar suatu kontrak yang tidak ditandatangani atau yang hanya ditandatangani oleh salah satu pihak saja dapat menikat pihak lainnya adalah sebagai berikut :

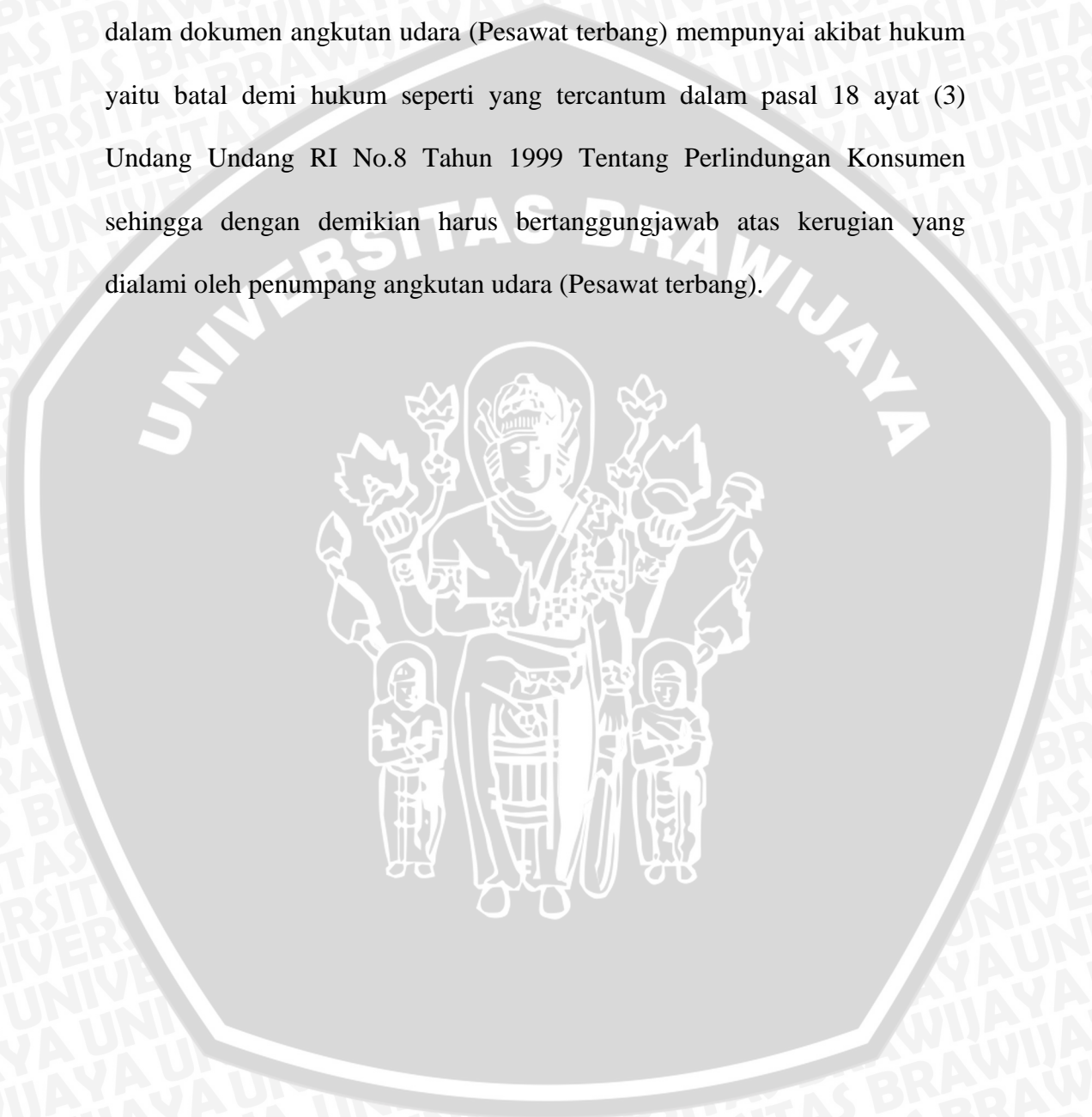
- a) Perumusan dari kata-kata dalam naskah tersebut harus jelas
- b) Naskah tersebut harus dapat dibaca
- c) Naskah tersebut harus cukup menarik perhatian pihak tersebut
- d) Isi naskah tersebut tidak boleh memberatkan salah satu pihak
- e) Apakah naskah tertulis tersebut merupakan bagian dari suatu kontrak (yang ditandatangani) atau tidak.

Dari penjelasan tersebut dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Perlindungan hukum bagi penumpang angkutan udara (Pesawat terbang) yang mengalami kerugian akibat klausula eksonerasi dalam dokumen angkutan udara melalui pemberian sanksi terhadap sebagaimana yang ditentukan dalam pasal 62 ayat (1) dan pasal 63 Undang Undang RI No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Pemberian sanksi pada pengangkut, merupakan perlindungan hukum yang diberikan pada

penumpang angkutan udara dalam hal kehilangan barang bagasi tercatat adalah ganti kerugi sebagaimana yang diatur pada pasal 144 Undang Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

2. Adanya Perjanjian klausula baku yang mengandung klausula eksonerasi dalam dokumen angkutan udara (Pesawat terbang) mempunyai akibat hukum yaitu batal demi hukum seperti yang tercantum dalam pasal 18 ayat (3) Undang Undang RI No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen sehingga dengan demikian harus bertanggungjawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang angkutan udara (Pesawat terbang).



BAB V

PENUTUP

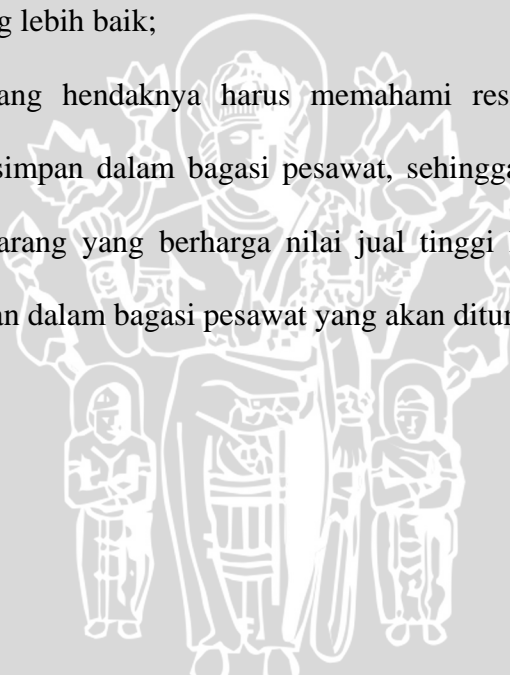
A. KESIMPULAN

Berdasarkan skripsi dan pembahasan yang sudah dilakukan maka kesimpulan yang dapat diambil :

1. Pengawasan dari pemerintah terkait dengan tanggung jawab maskapai sebagai bentuk ganti kerugian terhadap barang bagasi tercatat milik penumpang yang hilang dapat dilihat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, akibatnya banyak penumpang maskapai pesawat yang banyak mengalami kehilangan barang bagasi tercatat.
2. Bentuk pencegahan dari maskapai maupun Pemerintah sudah dilakukan. Dalam terminal pesawat/ bandar udara, terdapat satuan pengamanan dari pihak pengelola Bandar Udara untuk di Bandar Udara Juanda Kota Surabaya dikelola oleh PT. Angkasa Pura, selain ada satuan pengamanan dari pihak operator/ bandar udara sendiri, untuk melakukan upaya pencegahan masuknya barang yang dapat membahayakan keselamatan orang banyak dalam penerbangan dan sebagai pencegahan tindak upaya pencurian dalam maskapai hal tersebut difungsikan untuk mencegah terjadinya kehilangan barang bagasi tercatat milik penumpang maupun barang yang rusak akibat upaya pencurian.

B. SARAN

1. Pemerintah diharapkan, diharapkan dapat membuat kebijakan yang tegas mengenai penegakkan hukum atas barang bagasi tercatat yang hilang dalam penerbangan sipil;
2. PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya perlu meningkatkan pelayanan kepada penumpang dan meminimalisir resiko hilangnya barang bagasi tercatat milik penumpang dengan manajemen penataan yang baik, peninjauan fungsi dan tugas karyawan/ petugas dan perlu membuat standar pengiriman yang lebih baik;
3. Calon penumpang hendaknya harus memahami resiko barang bagasi tercatat saat disimpan dalam bagasi pesawat, sehingga penumpang tidak memasukkan barang yang berharga nilai jual tinggi ke dalam tas yang akan dimasukkan dalam bagasi pesawat yang akan ditumpangi.



DAFTAR PUSTAKA

LITERATUR

- Abdul Kadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara**, Citra Asitya Bakti, Bandung, 2002
- Abdul Kadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Niaga**, Adhitya Bakti, Jakarta, 1998.
- Amir. M.S, **Seluk Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri**. Penerbit PPM. Jakarta, 2000
- Amirudin dan Zainal Asikin, **Pengantar Metode Skripsi Hukum**, Raja Grafindo, Jakarta, 2012,
- Ashofa, Burhan, **Metode Penelitian Hukum**. Penerbit Rineka Cipta. Jakarta, 2004
- Badruzaman, Mariam Daus, **Pembentukan Hukum Nasional dan Permasalahannya**, Penerbit Alumni. Bandung 1981
- Bambang Sunggono, **Metode Skripsi Hukum**, Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Binoto Nadapdap, **Hukum Perseroan Terbatas**, Penerbit Permata Aksara, Jakarta 2012.
- Dirdjosisworo, Soedjono, **Pengantar Ilmu Hukum**, Penerbit Rajawali, Jakarta, 1988
- E. Saefullah Wiradipradja, **Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional**, Liberty, Yogyakarta, 1989.
- Endang Sri Wahyuni, **Aspek Hukum Sertifikasi dan Keterkaitannya dengan Perlindungan Konsumen**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003
- Erman Rajagukguk, **Peranan Dalam Pembangunan Pada era Globalisasi**, badan penerbit FHUI Jakarta, 1997.
- H.M.N.Purwosutjipto, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (3 Hukum Pengangkutan)**, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003.
- Ilhami Bisri, **Sistem Hukum Indonesia (Prinsip-Prinsip dan Implementasi Hukum di Indonesia)**, Rajawali Pers, Jatinangor, 2004.
- James B. Ames, *Law and Morals*, (1908-09) 22 Harv.L.Rev.
- Moh.Nahzir, **Metode Skripsi, Ghalia Indonesia, Medan 2009**.
- Peter Mahmud Marzuki, *Skripsi Hukum*, Kencana, Jakarta : 2008
- Pridjodikoro, wirjono, **Asas Asas Umum Hukum Perjanjian**, Bandung, 2002.

- Rahayu Hartini, **Hukum Pengangkutan**, UMM Press, Malang, 2007.
- Rony Hanitijo Soemitro, **Metodologi Skripsi Hukum dan Jurimateri**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988
- Rudhy Prasetya, **kedudukan Mandiri Perseroan Terbatas, Disertai Ulasan Menurut Undang-undang No.1 Tahun 1995**, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1995.
- Satjipto Rahardjo, **Hukum Dagang Indonesia Jilid II**, Rajawali, Jakarta, 1996.
- Soegijatna Tjakranegara, **Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang**, Jakarta, penerbit Rineka Cipta, 1995.
- Soekardono, **Hukum Dagang Indonesia, II, Bagian Pertama,, Rajawali Pers, jakarta, 1961.**
- Yetty Komalasari Dewi, **Pemikiran Baru Tentang Commanditaire Vennontschap (CV)**, Jakarta, Badan Penerbit FHUI, 2011.

KARYA ILMIAH/ SKRIPSI

- Louis Adi Putra, **Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara**, Skripsi tidak diterbitkan, Makassar, Fakultas Hukum Universitas Hassanuddin, 2013.
- Lukman Yuwono, **Upaya Perusahaan Rental Untuk Menyelesaikan Wanprestasi dan Overmacht Yang Berupa Kerusakan Pada Perjanjian Sewa Menyewa Mobil**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2013.
- Martina Ratna Paramitha Sari, **Pengawasan BAPPEBTI (Badan Pengawas Perdagangan Berjangka Komoditi) Terhadap Pialang Perdagangan Berjangka Dalam Hal Tindakan Menyalahgunakan Dana Nasabah**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2013.
- Try Bimawan Aria Teja Wahab, **Tanggung Jawab PT Herona Express Terhadap Kerugian Konsumen**, Skripsi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2012

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen**, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 1999, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 486

INTERNET

Balian Zahab, **Pengangkutan Udara Dihubungkan Dengan Asuransi**, E-Law (*online*), <https://balianzahab.wordpress.com/makalah-hukum/hukum-pengangkutan/pengangkutan-udara-dengan-asuransi/> , (25 Februari 2014).

Laurencius Simanjutak, **5 kasus bagasi hilang saat terbang dengan PT. Lion Mentari Airlines Kota Surabaya** (*online*), <http://www.merdeka.com/peristiwa/5-kasus-bagasi-hilang-saat-terbang-dengan-lion-air/dokter-dari-minahasa-kehilangan-bagasi-saat-naik-lion-air.html> (minggu, 5 Jnuari 2014 06:01) 2014

Ahmad Hidayatullah, **Hukum Perlindungan Konsumen**, E-Law (*online*), https://www.academia.edu/7082764/Hukum_perlindungan_konsumen , (3 Juli 2014).





