

**PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PERUSAHAAN
PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN BARANG
PENUMPANG DI DALAM KABIN**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Program Studi Ilmu Hukum*

Oleh:

ULFA LAFISHA SINAGA
NPM. 1406200438



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

Siapa, Cerdas dan Terpercaya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Jum'at, tanggal 06 April 2018, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : ULFA LAFISHA SINAGA
NPM : 1406200438
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PERUSAHAAN
PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN BARANG
PENUMPANG DI DALAM KABIN

Dinyatakan : (A) Lulus Yudisium dengan predikat Istimewa
() Lulus Bersyarat, memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam BAGIAN HUKUM PERDATA.

PANITIA UJIAN

Ketua

IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIDN: 0003036001

Sekretaris

FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. EKA N.A.M. SIHOMBING, S.H., M.Hum
2. IRFAN, S.H., M.Hum
3. Dr. T. ERWINSYAHBANA, S.H., M.Hum
4. FAISAL RIZA, S.H., M.H

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____



Keagamaan, Cerdas dan Tanggungjawab

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Strata I bagi:


NAMA : ULFA LAFISHA SINAGA
NPM : 1406200438
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PERUSAHAAN
PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN BARANG
PENUMPANG DI DALAM KABIN

PENDAFTARAN : Tanggal 04 April 2018


Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Komprehensif, penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM
BAGIAN HUKUM PERDATA

Diketahui
Dekan


IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIDN: 0003036001

Pembimbing I


Dr. T. ERWINSYAHBANA, S.H., M.Hum
NIDN: 0006076814

Pembimbing II


FAISAL RIZA, S.H., M.H
NIDN: 0112068204



Siapa, Cerdas dan Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : ULFA LAFISHA SINAGA
NPM : 1406200438
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PERUSAHAAN
PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN BARANG
PENUMPANG DI DALAM KABIN

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian

Medan, 04 April 2018

Pembimbing I

Dr. T. ERWINSYAHBANA, S.H., M.Hum
NIDN: 0006076814

Pembimbing II

FAISAL RIZA, S.H., M.H
NIDN: 0112068204

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ulfa Lafisha Sinaga
NPM : 1406200438
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Perdata
Judul : PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PERUSAHAAN
PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN BARANG
PENUMPANG DIDALAM KABIN

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata di kemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, April 2018

Saya yang menyatakan



ULFA LAFISHA SINAGA



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

Nama Lengkap : ULFA LAFISHA SINAGA
NPM : 1406200438
Program Studi : ILMU HUKUM /HUKUM PERDATA
Judul Skripsi : PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PERUSAHAAN
PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN BARANG PENUMPANG DI
DALAM KABIN


Pembimbing I : Dr. T. ERWINSYAHBANA, S.H., M.Hum.
Pembimbing II : FAISAL RIZA, S.H., M.H.

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	KONS. LANJUTAN	PARAF
5-3-2018	Terima Skripsi		
12-3-2018	Perbaiki tulisan/kedua bab II.		
15-3-2018	Isi bab III dan bab IV yang pedoman dan bab IV yang.		
20-3-2018	Edit kembali footnote.		
		lanjut ke pembimbing I	
23-3-2018	Abstrak		
23-3-2018	Dasar Hukum BAB II.		
27-03-2018	Perbaiki Footnote.		
04-04-2018	Analisis Pulasan		

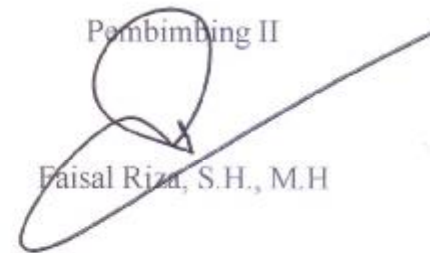
Diketahui Dekan


Ida Harifah, S.H., M.H.

Pembimbing I


Dr. T. Erwinsyahbana, S.H., M.Hum.

Pembimbing II


Faisal Riza, S.H., M.H.

ABSTRAK

PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PERUSAHAAN PENERBANGAN ATAS KEHILANGAN BARANG PENUMPANG DI DALAM KABIN

Ulfa Lafisha Sinaga

NPM : 1406200438

Pertanggungjawaban Hukum dalam penerbangan menggunakan istilah *Liability based on fault* (tanggung jawab atas dasar kesalahan) yang menjelaskan bahwa tanggung jawab baru memperoleh ganti kerugian apabila ia berhasil membuktikan adanya kesalahan pada pihak tergugat. Kesalahan merupakan unsur yang menentukan pertanggungjawaban yang berarti bila tidak terbukti adanya kesalahan, tidak ada kewajiban memberikan ganti rugi. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan terhadap kehilangan barang penumpang di dalam kabin yang diakibatkan dari disparitas pertimbangan hakim yang terjadi dalam Putusan Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017 terhadap putusan sebelumnya yaitu BPSK, PN dan Kasasi.

Metode Penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum yang bersifat deskriptif analisis dan menggunakan jenis penelitian yuridis Normatif. Melalui penelitian deskriptif, peneliti berusaha mendiskripsikan peristiwa dalam analisis Putusan Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017 yang membuat pusat perhatian tanpa memberikan perlakuan khusus terhadap peristiwa tersebut. Penelitian ini menggunakan data sekunder dengan mengolah data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan atas kehilangan barang di dalam kabin diketahui melalui konsep dasar tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan. Kasus posisi kehilangan barang penumpang pada maskapai *Qatar Airways* yaitu terjadi di dalam kabin pesawat selama penerbangan berlangsung dari Jenawa ke Jakarta sebesar Rp. 12.000.000 (dua belas juta rupiah). Tanggung jawab maskapai *Qatar Airways* berdasarkan Putusan Nomor 117 PK/ Pdt.Sus-BPSK/2017 bahwa dari ke empat poin *judex juris* ditemukan disparitas. Hal itu terlihat jelas pada poin ke 4 yaitu hakim melakukan kekeliruan dalam menerapkan Ketentuan Mengenai *Precautionary Principle* atau dikenal dengan prinsip kehati-hatian yang seharusnya hanya digunakan pada aktivitas yang menimbulkan kerusakan atau gangguan terhadap lingkungan hidup namun hakim menggunakan prinsip tersebut dalam memutus perkara sengketa konsumen pada kasus *Qatar Airways*.

Kata Kunci : **Tanggung Jawab Hukum, Perusahaan Penerbangan, Barang**

Penumpang

KATA PENGANTAR



Puji dan Syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi dengan judul “Pertanggungjawaban Hukum Perusahaan Penerbangan Atas Kehilangan Barang Penumpang di Dalam Kabin”. Skripsi diajukan untuk memenuhi persyaratan akademis bagi setiap mahasiswa yang akan menyelesaikan studinya dalam meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Penghargaan yang setinggi-tingginya serta terima kasih yang sebesar-besarnya disampaikan kepada orangtua, yang tercinta Bapak Ahmad Husin Sinaga telah bekerja keras memenuhi kebutuhan perkuliahan penulis. Ibunda Rosita Damanik yang telah mencurahkan kasih sayang dengan merawat, membesarkan, mendidik penulis dan yang selalu memberikan doa restunya untuk penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Tak lupa keluarga yang selalu mendukung penulis Nek Semi, Kak Ratih Dambayani Sinaga, Bona Bogen Fella Sinaga, Alima Aldafa Sinaga, dan sepupu penulis Muhammad Zulfikar Harahap, dan Muamar Qadafi dalam membantu penulis selama masa perkuliahan.

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah diucapkan terima kasih kepada Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani, S.Sos M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Program Sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibunda Ida Hanifah S.H., M.H atas

kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya terima kasih kepada Wakil Dekan I Bapak Faisal S.H., M.Hum dan Wakil Dekan III Bapak Zainuddin S.H., M.H.

Terima kasih yang tak terhingga pula penulis ucapkan kepada Bapak Dr. Tengku Erwin Syahbana. S.H., M. Hum., selaku dosen pembimbing I dan Bapak Faisal Riza, S.H., M.H., selaku dosen pembimbing II yang dengan penuh perhatian dan kesabaran telah memberikan dorongan, bimbingan dan saran sehingga skripsi ini selesai serta seluruh Staf Pengajar dan Pegawai Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, yang telah banyak membantu penulis dalam hal yang berhubungan dengan administrasi dan penyempurnaan skripsi ini.

Terima Kasih Buat sahabat-sahabat penulis yang selalu ada dan mendukung penulis, terima kasih untuk Sonya Kusumawati yang selalu menasehati penulis untuk tetap semangat dalam mengerjakan semua tugas, untuk teman seperjuangan sekaligus teman kos melati yaitu Sri Mardiani, Waryuli, Rizky Aswita, Fitria Risky, Julia Maharani, Fadhilatul Wafda, Ayu Eta dan Mhd Yudhi Permana yang selalu memberikan motivasi kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Terima kasih juga untuk kebersamaan dan kerja samanya buat teman-teman yang lain yang tidak dapat di sebutkan satu persatu yang telah memberikan dukungan bagi penulis dalam perkuliahan dan semua pihak-pihak yang telah banyak membantu penulis dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini baik langsung maupun tidak langsung.

Semoga penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembaca pada umumnya dan bagi penulis khususnya. Sesungguhnya dalam penyusunan Skripsi ini, penulis menyadari banyak kekurangan dan kelemahan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan saran dan kritikan yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini ke masa yang akan datang dan menghasilkan tulisan yang lebih baik lagi. Tidak ada yang sempurna, karena kesempurnaan hanya milik Allah SWT. Dan penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya apabila banyak kesalahan karena penulis masih dalam tahap belajar dan masih kurang pengalaman, semoga pembaca dapat memakluminya dan menerima tulisan ini dengan baik, akhir kata penulis mengucapkan banyak terima kasih. semoga kiranya mendapat balasan dari Allah Swt dan semuanya selalu dalam lindungan-Nya. Amin.

Medan, 20 Maret 2018
Penulis

ULFA LAFISHA SINAGA

1406200438

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah	6
2. Manfaat Penelitian	7
B. Tujuan Penelitian	8
C. Metode Penelitian	8
1. Sifat Penelitian	9
2. Sumber Data	9
3. Alat Pengumpul Data	10
4. Analisis Data	11
D. Definisi Oprasional	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Pertanggungjawaban Hukum	13
B. Perusahaan Penerbangan	24
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	37
A. Bagaimana Tanggung jawab Perusahaan Penerbangan atas Kehilangan barang Penumpang di dalam kabin pesawat	37

B. Kasus Posisi Kehilangan Barang Penumpang Pada Maskapai <i>Qatar Airways</i>	48
C. Tanggung Jawab Maskapai <i>Qatar Airways</i> Dalam Kasus Kehilangan Barang Penumpang Berdasarkan Putusan Nomor 117PK/Pdt.Sus-BPSK/2017.....	56
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	76
A. Kesimpulan.....	76
B. Saran.....	78

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara hukum (*Rechtstaat*) yang demokratis berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, menjunjung tinggi hak asasi manusia dan menjamin semua warga negaranya mempunyai kedudukan yang sama dihadapan hukum dan pemerintah tanpa terkecuali. Oleh karena itu, pemerintah memberikan berbagai pilihan sarana pelayanan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat diantaranya untuk kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata dan berbagai urusan lainnya sehingga dapat mendukung pertumbuhan ekonomi dan mempererat hubungan antarbangsa dengan memberikan pelayanan jasa transportasi. Sistem transportasi yang saat ini efektif dan efisien adalah angkutan udara khususnya pesawat terbang yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu yang cepat, menggunakan teknologi yang tinggi dan memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal.

Dewasa ini industri maskapai penerbangan domestik nasional semakin berkembang pesat. Hal ini dapat dilihat dengan semakin banyaknya perusahaan penerbangan yang bermunculan.¹ Begitu pun penerbangan Internasional sehingga banyak perusahaan penerbangan yang memberikan pilihan bagi masyarakat untuk memilih angkutan udara yang diinginkan salah satunya ditandai dengan

¹ Baskoro Santorizki. 2010. "*Struktur dan pelaku Maskapai Penerbangan di Indonesia*". Melalui <http://media.neliti.com> . Jurnal Media Ekonomi Vol 18, No. 3, halaman 2.

banyaknya angkutan udara niaga. Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UU Penerbangan) menyatakan bahwa angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Angkutan ini menyediakan rute baik domestik maupun luar negeri. Beberapa di antaranya adalah maskapai Garuda Indonesia, *Citilink*, Air Asia, Batik Air, Air China, *Cathay Pasific*, *Singapore Airline*, *Etihad Airways*, lion Air, Lufthansa, Korean Air, *Qatar Airways*, *Saudia Arabian Airlines*, *Qantas Airways* dan masih banyak lainnya.² Dalam mengikuti perkembangan dan perubahan yang terjadi di pasar, sebuah perusahaan termasuk maskapai penerbangan harus dapat menampung berbagai macam bentuk komitmen agar selalu dapat memanfaatkan keuntungan-keuntungan yang kompetitif berkembangnya suatu usaha akan dipengaruhi oleh meningkatnya jumlah pesaing yang ada dan tuntutan konsumen yang semakin kritis, sehingga mau tidak mau pengusaha harus bersaing didalamnya.³

Munculnya berbagai maskapai tersebut mengakibatkan banyaknya persaingan pada maskapai penerbangan sehingga setiap maskapai membuat keunggulan masing-masing berupa fasilitas yang beragam sesuai aturan standar dan kapasitas yang ditetapkan oleh perusahaan penerbangan yang bersangkutan dengan tidak melupakan kewajibannya dalam memberikan pelayanan terbaik bagi

² Angkasapura II, "Daftar Nama Maskapai Penerbangan yang Beroperasi di Indonesia", melalui <http://bandarasoekarnohatta.com>, diakses Rabu, 07 Februari 2018, Pukul 11.12 wib.

³ Irene Wisnu Wardhani. *Pelaksanaan Sosialisasi Pelayanan Baru "Garuda Indonesia Eksperience" PT Garuda Indonesia Tahun 2009/2011*. (Skripsi), Program Studi Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Admajaya Yogyakarta.

penumpang maupun barang milik penumpang dengan selamat sampai tujuan. Namun hal ini akan berjalan dengan baik apabila di iringi dengan sistem angkutan udara yang baik pula. Oleh karena itu, Pemerintah mendukung hal tersebut di tandai dengan dikeluarkannya aturan penerbangan agar menjamin hak dan kewajiban bagi setiap masyarakat yang menggunakan angkutan udara serta membatasi maskapai penerbangan itu sendiri agar tidak sewenang-wenang dalam menjalankan usahanya. Berdasarkan Pasal 2 UU Penerbangan menyatakan bahwa Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas: manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, keserasian dan keselarasan, kepentingan umum, keterpaduan tegaknya hukum, kemandirian, keterbukaan dan anti monopoli, berwawasan lingkungan hidup, kedaulatan negara, kebangsaan dan kenusantaraan. Dapat disimpulkan bahwa dalam pasal ini harus berdasarkan asas diatas guna melindungi hak dan kewajiban antara pihak perusahaan penerbangan dan penumpang dalam menggunakan jasa angkutan udara.

Hakikatnya angkutan udara adalah perjanjian timbal balik secara lisan maupun tertulis antara perusahaan penerbangan dengan penumpang dan/atau pengirim barang. Perusahaan penerbangan mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutan sebagai imbal jasa. Perusahaan penerbangan maupun penumpang dan/atau pengirim barang masing-masing mempunyai hak dan kewajiban. Penumpang dan/atau pengirim barang wajib membayar ongkos angkutan udara yang merupakan hak bagi perusahaan penerbangan dan sebaliknya perusahaan penerbangan mempunyai kewajiban mengangkut penumpang dan/atau barang sampai ditempat tujuan dengan selamat, karena itu apabila penumpang

dan/atau barang tidak sampai ditempat tujuan dengan selamat, maka perusahaan penerbangan bertanggung jawab memberi ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Perusahaan penerbangan dapat digugat perdata didepan pengadilan oleh penumpang dan/atau pengirim barang.⁴

Berdasarkan Pasal 55 UU Penerbangan menyatakan bahwa selama terbang, Kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban dan keamanan penerbangan. Sehingga jika terjadi permasalahan pada pesawat saat penerbangan kapten penerbangan yang berhak mengambil dan memutus tindakan apa yang harus dilakukan. Jika terjadi kehilangan barang penumpang pada kabin pesawat saat penerbangan berlangsung maka penanganan tersebut tergantung keputusan kapten penerbangan.

Merujuk pada pengaturan Pasal 143 UU Penerbangan, bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Sedangkan dalam Pasal 167 UU Penerbangan menyatakan jumlah ganti kerugian untuk bagasi kabin sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 143 UU Penerbangan ditetapkan setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

Faktanya dalam perkara yang terjadi antara Leo Mualdy Christoffel melawan PT. *Qatar Airways* dalam Putusan Peninjauan Kembali Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017. Kronologi kasus bermula saat penumpang bernama Leo

⁴ H. K. Martono dan Ahmad Sudiro. 2010. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta: Raja Grafindo, halaman 199.

Mualdy Christoffel hendak pulang dari Jenewa ke Jakarta pada 12 Mei 2015. Penerbangan transit di Doha, Qatar dan penerbangan dilanjutkan pada pukul 02.20 waktu setempat. Dalam penerbangan itu Leo kehilangan sejumlah uang di dalam tas yang ditaruh di kabin pesawat *Qatar Airways*. Leo komplain kepada kru pesawat saat masih belum mendarat tetapi tidak mendapat tanggapan yang memuaskan. Setibanya di Jakarta, Leo menggugat kehilangan uangnya ke Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) Tanggal 10 Desember 2015, Putusan BPKS DKI Jakarta Nomor 006/A/BPSK-DKI/XII/2015 menghukum *Qatar Airways* untuk membayar kerugian Leo sebesar 50 persen dari harga barang yang hilang. *Qatar Airways* keberatan dan mengajukan permohonan ke Pengadilan Negeri Jakarta Barat Tetapi pada Putusan Nomor 10/Pdt.Sus-BPSK/2016/PN.JKT.BRT tidak berubah. Kemudian pihak Qatar tidak terima dan kembali melakukan permohonan di tingkat Kasasi.

Terhadap Putusan Nomor 649K/Pdt.Sus-BPSK/2016, Majelis Hakim menolak dan memutus dengan putusan yang sama yaitu *Qatar Airways* bertanggungjawab terhadap kerugian yang dialami Leo sebesar 50 persen dari barang yang hilang. *Qatar Airways* tetap menolak amar putusan Pengadilan dan kembali mengajukan permohonan pada tingkat Peninjauan Kembali. Pada putusan kali ini memberikan angin segar kepada pihak *Qatar Airways* dengan dikeluarkannya Putusan Nomor 117PK/Pdt.Sus-BPSK/2017 yang menyatakan bahwa mengabulkan permohonan Peninjauan Kembali dari Permohon Peninjau Kembali *Qatar Airways* untuk tidak bertanggungjawab terhadap kehilangan barang milik Leo dan membatalkan ketiga tingkat Putusan sebelumnya yaitu

tingkat BPSK, PN, Kasasi dan menghukum Termohon Peninjauan Kembali/ Termohon Kasasi/Termohon Keberatan untuk membayar biaya perkara dalam pemeriksaan peninjauan kembali.

Berdasarkan hal diatas, terlihat jelas adanya disparitas antara ke empat putusan pengadilan di mulai pada putusan BPSK, PN, Kasasi yang pada awalnya menyatakan *Qatar Airways* harus bertanggungjawab mengganti 50 persen dari barang penumpang yang hilang sedangkan putusan terakhir yaitu PK menyatakan *Qatar Airways* tidak bertanggungjawab. Disparitas yang merupakan kesenjangan yang terjadi pada setiap pertimbangan hakim di dalam putusan BPSK, PN, Kasasi, sampai tingkat PK. Sehingga, hal ini sangat menarik untuk diteliti bagaimana pertimbangan hakim dalam memutuskan perkara pada ketiga tingkat pengadilan dan bagaimana sebenarnya putusan PK terkait tanggungjawab perusahaan penerbangan. Putusan demikian juga dapat menimbulkan indikasi dalam pandangan masyarakat terhadap putusan pengadilan yang dianggap tidak tepat dan menimbulkan reaksi kontroversial. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengkaji secara mendalam mengenai **“Pertanggungjawaban Hukum Perusahaan Penerbangan Atas Kehilangan Barang Penumpang Di Dalam Kabin”**.

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka yang menjadi permasalahan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan atas Kehilangan Barang Penumpang di dalam Kabin ?

- b. Bagaimana Kasus Posisi Kehilangan Barang Penumpang pada Maskapai Qatar Airways?
- c. Bagaimana TanggungJawab Maskapai *Qatar Airways* dalam Kasus Kehilangan Barang Penumpang Berdasarkan Putusan Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017?

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian di dalam pembahasan ini ditunjukkan kepada berbagai pihak terutama:

- a. Secara Teoritis

Melalui penelitian hukum ini, diharapkan bisa memberikan gambaran mengenai Ganti Kerugian atas Kehilangan Barang Penumpang di dalam Kabin Pesawat Maskapai *Qatar Airways*, terkhusus pada Putusan Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017 serta dengan adanya penelitian ini diharapkan akan menambah literatur ilmiah, diskusi hukum seputar perkembangan hukum mengenai ganti kerugian atas kehilangan barang penumpang di dalam kabin pesawat maskapai *Qatar Airways* dapat di laksanakan guna memberikan titik terang untuk menjatuhkan putusan, terkhusus pada Putusan Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017 tersebut.

- b. Secara Praktis

Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat memberikan masukan ataupun informasi bagi pihak-pihak mengenai ganti kerugian atas kehilangan barang penumpang di dalam kabin pesawat maskapai *Qatar Airways* dapat dilaksanakan guna memberikan titik terang untuk menjatuhkan putusan,

terkhusus pada Putusan Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017 yang dianggap kontroversial menurut masyarakat sehingga masyarakat dapat memahami bagaimana seharusnya hakim menerapkan hukum dalam memutus suatu perkara.

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka yang menjadi tujuan penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Atas Kehilangan Barang Penumpang Di Dalam Kabin;
2. Untuk mengetahui Kasus Posisi Kehilangan Barang Penumpang Pada Maskapai *Qatar Airways*;
3. Untuk mengetahui Tanggung Jawab Maskapai *Qatar Airways* Dalam Kasus Kehilangan Barang Penumpang Berdasarkan Putusan Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017.

C. Metode Penelitian

Penelitian merupakan sarana yang digunakan oleh manusia untuk memperkuat, membina serta mengembangkan ilmu pengetahuan.⁵ Penelitian sebagai upaya untuk memperoleh kebenaran, harus didasari oleh proses berfikir ilmiah yang dituangkan dalam metode ilmiah. Agar mendapatkan hasil yang maksimal, maka metode yang dipergunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

⁵ Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, halaman 3

1. Sifat penelitian

Sifat penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah penelitian deskriptif, dimana penelitian ini bersifat memaparkan dan menggambarkan lengkap tentang yang keadaan hukum yang terjadi di masyarakat dengan jenis yuridis normatif atau *doctrinal research*, ialah penelitian yang bertujuan untuk memberikan eksposisi yang bersifat sistematis mengenai aturan hukum yang mengatur bidang hukum tertentu, menganalisis hubungan antara aturan hukum yang satu dengan yang lain, menjelaskan bagian-bagian yang sulit untuk dipahami dari suatu aturan hukum bahkan mungkin juga mencakup prediksi perkembangan aturan hukum. Penelitian ini berbasis kepustakaan yang fokus menganalisis bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.⁶ Kemudian penelitian ini menggunakan pendekatan normatif tipe *judicial case study* yaitu bertujuan untuk mempelajari putusan hakim yaitu Putusan Nomor 117PK/Pdt.Sus-BPSK/2017 dan peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk menemukan hukum.⁷

2. Sumber data

Sumber data yang digunakan dalam sebuah penelitian dibagi menjadi 2 (dua) macam yaitu data primer dan data sekunder. Pada penelitian ini, menggunakan data sekunder yaitu data yang diperoleh dari studi kepustakaan atau studi literatur yang terdiri atas:

⁶ Dyah Ochtorina Susanti. 2013. *Penelitian Hukum Legal Research*. Jakarta: Citra Aditya Bakti, halaman 11.

⁷ *Ibid.*,

- a. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat yakni berupa Undang-Undang Dasar 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, Peraturan Pemerintah No. 77 Tahun 2001 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 203/PMK.04/2017 tentang ketentuan Ekspor dan Impor Barang, serta dalam penelitian ini menggunakan Putusan Nomor 117PK/Pdt.Sus-BPSK/2017
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti: buku literature atau bahan-bahan bacaan, hasil karya dari kalangan umum, karya-karya tulisan ilmiah lainnya yang relavan dengan penelitian ini;
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti: Kamus Hukum, Ensklopedia, Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, surat kabar, internet dan lain sebagainya.

3. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah studi dokumentasi atau melalui penelusuran literatur (*library riset*) yang dilakukan di Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU) dalam melakukan metode studi dokumentasi, penulis hanya menganalisa benda-benda tertulis seperti: buku-buku literatur terkait, studi

Putusan Nomor117PK/Pdt.Sus-BPSK/2017, Peraturan Perundang-undangan yang terkait dan sumber data lainnya.

4. Analisis Data

Dalam penelitian ini, analisis data dilakukan secara kualitatif yakni pemilihan asas-asas, norma-norma, doktrin dan pasal-pasal di dalam undang-undang yang relevan dengan permasalahan, membuat sistematika dari data-data tersebut sehingga akan menghasikan kualifikasi tertentu yang sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas. Dalam penelitian ini akan melakukan analisis hukum terhadap putusan pengadilan mengenai pertanggungjawaban Hukum perusahaan penerbangan atas kehilangan barang penumpang di dalam kabin. Data yang dianalisis tersebut secara kualitatif akan dikemukakan dalam bentuk uraian secara sistematis pula, selanjutnya semua data diseleksi, diolah kemudian dinyatakan secara deskriptif sehingga dapat memberikan solusi terhadap permasalahan yang dimaksud.

D. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi khusus yang akan diteliti. Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan yaitu “Pertanggungjawaban Hukum Perusahaan Penerbangan Atas Kehilangan Barang Penumpang Di Dalam Kabin”, maka dapat diterangkan definisi operasional penelitian, yaitu:

1. Pertanggungjawaban hukum adalah pertanggungjawaban perusahaan penerangan untuk memberikan ganti kerugian akibat adanya kehilangan barang penumpang.
2. Perusahaan Penerbangan adalah maskapai penerbangan *Qatar Airways*.
3. Penumpang adalah Penumpang maskapai *Qatar Airways* yang kehilangan barang.
4. Barang adalah barang bergerak milik penumpang *Qatar Airways* yang di simpan di dalam abin.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pertanggungjawaban Hukum

Tanggung jawab merupakan kesediaan dasariah untuk melaksanakan apa yang menjadi kewajibannya. “*Respondeo ergo sum*” (aku bertanggung jawab, jadi aku ada), demikian tegas Emmanuel Levinas. Adapun uraiannya sebagai berikut: kebebasan memberikan pilihan bagi manusia untuk bersikap dan berperilaku. Oleh karena itu, manusia wajib bertanggung jawab atas pilihan yang telah dibuatnya. Pertimbangan moral, baru akan mempunyai arti apabila manusia tersebut mampu dan mau bertanggung jawab atas pilihan yang dibuatnya. Dengan bahasa yang lebih sederhana dapat di katakan, bahwa pertimbangan-pertimbangan moral hanya mungkin ditujukan bagi orang yang dapat dan mau bertanggung jawab. Itulah sebabnya kita pernah meminta pertanggungjawaban atas sikap dan perilaku orang gila atau anak di bawah umur, sekalipun kita mengetahui menurut moralitas kita yang wajar, sikap dan perilaku orang itu tidak dapat diterima.⁸

Menurut K. Bertens, dalam “tanggung jawab” terkandung pengertian “penyebab”. Orang bertanggung jawab atas sesuatu yang disebabkan olehnya. Tetapi untuk bertanggung jawab, tidak cukuplah orang menjadi penyebab, perlu juga orang menjadi penyebab bebas. Kebebasan adalah syarat mutlak untuk bertanggung jawab.⁹ Sedangkan menurut K Bertens telah membedakan tanggung jawab itu atas tanggung jawab langsung, tanggung jawab tidak langsung,

⁸ Muhammad Erwin. 2013. *Filsafat Hukum*. Jakarta:Rajawali Pers, halaman 259.

⁹ *Ibid.*, halaman 260

tanggung jawab retrospektif, dan tanggung jawab prospektif. Tanggung jawab bersifat langsung, bila si pelaku sendiri bertanggung jawab atas perbuatannya sendiri. Sementara yang tidak langsung berarti seseorang bertanggung jawab atas perbuatan yang dilakukan oleh subjek yang menjaditanggung jawabnya. Kemudian terhadap tanggung jawab *retrospektif*, pada dasarnya merupakan tanggung jawab atas perbuatan yang telah berlangsung dan segala konsekuensinya. Sedangkan tanggung jawab prospektif merupakan tanggung jawab atas perbuatan yang akan datang.¹⁰

Seorang filsafat besar dalam bidang hukum abad ke-20, Roscou Pound, dalam "*An Introduction to the philosophy of law*", telah mengemukakan pendapatnya: "*I...use the simple word "liability" for the situation whereby one exact legally and other is legally subjected to the exaction*".¹¹ Secara sistematis, Pound mengartikan *liability* sebagai suatu kewajiban untuk membayar pembalasan yang akan diterima pelaku dari seseorang yang telah "dirugikan" sejalan dengan semakin efektifnya perlindungan undang-undang terhadap kepentingan masyarakat akan suatu kedamaian dan ketertiban, dan adanya keyakinan bahwa "pembalasan" sebagai suatu alat penangkal, makapembayaran "ganti rugi" bergeser kedudukannya, semula sebagai suatu "hak istimewa" kemudian menjadi suatu "kewajiban". Ukuran "ganti rugi" tersebut tidak lagi dari nilai suatu pembalasan yang harus "dibeli", melainkan dari sudut kerugian atau penderitaan yang ditimbulkan oleh perbuatan pelaku yang

¹⁰ *Ibid.*,

¹¹ Hanafi Amrani dan Mahrus Ali. 2015. *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 16-17

bersangkutan. Oleh karena itu, konsepsi “*liability*”, dari “*composition for vengeance*” menjadi “*reparation for injury*”. Perubahan bentuk wujud ganti rugi dengan sejumlah uang kepada ganti rugi dengan penjatuhan hukuman, secara historis merupakan awal dari “*liability*” atau “pertanggungjawaban”.¹²

Teori tanggung jawab hukum, yang dalam bahasa Inggris disebut dengan *the theory of legal liability*, bahasa Belandanya, disebut *de theorie van wettelijke aansprakelijkheid*, sedangkan dalam bahasa jermannya, disebut dengan *de die theorie der hafting* merupakan teori yang menganalisis tentang tanggung jawab subjek hukum atau pelaku yang telah melakukan perbuatan melawan hukum atau perbuatan pidana sehingga menimbulkan kerugian atau cacat, atau matinya orang lain. Ada tiga unsur yang terkandung dalam teori tanggung jawab hukum, yang meliputi: Teori, Tanggung jawab dan Hukum.

Dalam bahasa Indonesia, kata tanggung jawab berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya). Menanggung diartikan sebagai bersedia memikul baiya (mengurus, memelihara), menjamin, menyatakan keadaan kesediaan untuk melaksanakann kewajiban. Pengertian tanggung jawab secara rinci, disajikan berikut ini. Sedangkan Algra & dkk, mengartikan tanggung jawab atau *verantwoordelijkheid* adalah “kewajiban memikul pertanggungjawaban dan memikul kerugian yang diderita (bila dituntut), baik dalam hukum maupun dalam bidang administrasi”.¹³ Tanggung jawab hukum adalah jenis tanggung jawab yang

¹² *Ibid.*,

¹³ H. Salim & Erlies Septiana. 2014. *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertasi dan Tesis*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 207

dibebankan kepada subjek hukum atau pelaku yang melakukan perbuatan melawan hukum atau tindak pidana. Sedangkan tanggung jawab administrasi adalah suatu tanggung jawab yang dibebankan kepada orang yang melakukan kesalahan administratif, seperti misalnya dokter yang telah melakukan pelanggaran administratif, maka yang bersangkutan dapat dicabut izin praktiknya.

Pengertian di atas, tidak tampak pengertian teori tanggung jawab hukum. Teori tanggung jawab hukum merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang kesediaan dari subjek hukum atau pelaku tindak pidana untuk memikul biaya atau kerugian atau melaksanakan pidana atas kesalahannya maupun karena kealpaannya. Tanggung jawab hukum dapat dikategorikan dalam tiga bidang tanggung jawab, yaitu: Perdata, Pidana dan Administrasi.

Munculnya tanggung jawab dibidang perdata adalah disebabkan karena subjek hukum tidak melaksanakan prestasi dan/atau melakukan perbuatan melawan hukum. Prestasi subjek hukum berupa melakukan sesuatu, berbuat sesuatu dan tidak berbuat sesuatu. Apabila subjek hukum itu tidak melaksanakan prestasinya, maka ia dapat digugat atau dimintai pertanggung jawaban perdata, yaitu melaksanakan prestasi dan/atau membayar ganti rugi kepada subjek hukum yang dirugikan sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1346 KUH Perdata, yaitu: a) Kerugian yang telah dideritanya yaitu berupa penggantian biaya-biaya dan kerugian ; dan b)Keuntungan yang sedianya akan diperoleh.¹⁴

Subjek hukum melakukan perbuatan melawan hukum, maka subjek hukum yang bersangkutan dapat dituntut membayar ganti kerugian, sebagaimana yang

¹⁴ *Ibid.*,

diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Timbulnya ganti rugi ini disebabkan subjek hukum yang bersangkutan melakukan kesalahan terhadap subjek hukum lainnya. kesalahannya berupa subjek hukum melakukan perbuatan melawan hukum. Menurut H. R 1919 yang diartikan dengan perbuatan melawan hukum adalah berbuat atau tidak berbuat yaitu:¹⁵

1. Melanggar hak orang lain ialah yang dimaksud dengan hak orang lain, bukan semua hak, tetapi hanya hak-hak pribadi, seperti integritas tubuh, kebebasan, kehormatan, dan lain-lain, dan hak-hak absolute, seperti hak kebendaan, oktroi, nama perniagaan, hak cipta, dan lain-lain;
2. Bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku kewajiban hukum hanya kewajiban yang dirumuskan dalam aturan undang-undang;
3. Bertentangan dengan kesusilaan, artinya perbuatan yang dilakukan oleh seseorang itu bertentangan dengan sopan santun yang tidak tertulis yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat;
4. Bertentangan dengan kecermatan yang harus diindahkan dalam masyarakat. Aturan tentang kecermatan terdiri atas dua kelompok, yaitu:
 - (a) aturan-aturan yang mencegah orang lain terjerumus dalam bahaya, dan
 - (b) aturan-aturan yang melarang merugikan orang lain ketika hendak menyelenggarakan kepentingannya sendiri.

Prinsip tanggung jawab hukum dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu: *Liability based on fault* dan *Strict liability*. *Liability based on fault*, baru memperoleh ganti kerugian apabila ia berhasil membuktikan adanya kesalahan

¹⁵ *Ibid.*, halaman 208-210

pada pihak tergugat. Kesalahan merupakan unsur yang menentukan pertanggungjawaban, yang berarti bila tidak terbukti adanya kesalahan, tidak ada kewajiban memberikan ganti rugi.¹⁶

Perintah untuk membuktikannya ini diintrodusir dalam Pasal 1865 KUH Perdata. Pasal 1865 KUH Perdata berbunyi: “Barang siapa mengajukan peristiwa-peristiwa atas mana ia mendasarkan sesuatu hak, diwajibkan membuktikan peristiwa-peristiwa itu; sebaliknya barang siapa mengajukan peristiwa-peristiwa guna membantah hak orang lain, diwajibkan membuktikan peristiwa-peristiwa itu”. Ketentuan ini membuat pihak penggugat membuktikan adanya kesalahan-kesalahan yang telah dilakukan oleh tergugat. Untuk membuktikan adanya kesalahan itu, maka pihak penggugat harus membuktikannya berdasarkan alat-alat bukti, sebagaimana yang diintrodusir dalam Pasal 1866 KUH Perdata. Alat bukti terdiri atas lima macam, yaitu:

1. Tulisan
2. Saksi-saksi
3. Persangkaan-persangkaan
4. Pengakuan
5. Sumpah (Pasal 1866 KUH Perdata)

Pembuktian dengan tulisan dilakukan dengan akta aotentik dan akta di bawah tangan. Akta aotentik adalah suatu akta yang dibuat oleh atau di hadapan pejabat umum yang berkuasa untuk itu di tempat di mana akta dibuat (Pasal 1868 KUHPerdata). Sedangkan akta dibawah tangan adalah suatu akta yang dibuat oleh para pihak, tanpa bantuan notaris. Saksi-saksi adalah orang yang mengetahui tentang adanya peristiwa-peristiwa atau perbuatan melawan hukum yang

¹⁶ *Ibid.*,

dilakukan pihak tergugat maupun pihak penggugat. Yang diartikan dengan *strict liability* (tanggung jawab mutlak) sebagai kewajiban mutlak yang dihubungkan dengan ditimbulkannya kerusakan. Salah satu ciri utama tanggung jawab mutlak tidak adanya persyaratan tentang perlunya kesalahan. Pihak penggugat tidak perlu membuktikan tergugat bersalah, namun pihak tergugatlah yang harus membuktikannya. Teori tanggung jawab hukum (*legal liability*) telah dikembangkan oleh Hans Kelsen, Wright, Maurice Finkelstein, dan Amad Sudiro. Hans Kelsen mengemukakan sebuah teori yang menganalisis tentang tanggung jawab hukum, yang ia sebut dengan teori tradisonal. Di dalam teori tradisonal, tanggung jawab dibedakan menjadi dua macam, yaitu:

1. Tanggung jawab yang didasarkan kesalahan

Tanggung jawab yang didasarkan kesalahan adalah tanggung jawab yang dibebankan kepada subjek hukum atau pelaku yang melakukan perbuatan melawan hukum atau perbuatan pidana karena adanya kekeliruan atau kealpaanya (kelalaian atau kelengahan). Kelalaian adalah suatu keadaan di mana subjek hukum atau pelaku tengah, kurang hati-hati, tidak mengindahkan kewajibannya atau lupa melaksanakan kewajibannya. Tanggung jawab mutlak bahwa perbuatannya menimbulkan akibat yang dianggap merugikan oleh pembuat undang-undang, dan ada suatu hubungan eksternal antara perbuatannya dengan akibatnya. Tiadanya keadaan jiwa si pelaku dengan akibat perbuatannya.

2. Tanggung jawab mutlak

Tanggung jawab mutlak dibedakan menjadi dua macam, yang meliputi:

- a. Tanggung jawab mutlak dalam masyarakat primitif; dan

b. Tanggung jawab mutlak dalam masyarakat modern.

Wright mengembangkan teori tanggung jawab, yang disebut dengan *interactive justice*. *Interactive justice* merupakan teori yang membicarakan tentang “kebebasan negatif seseorang kepada orang lain dalam hubungan interaksinya satu sama lain. Esensi dari *interactive justice* adalah adanya kompensasi sebagai perangkat yang melindungi setiap orang dari interaksi yang merugikan (*harmful interaction*), yang umum ditetapkan dalam perbuatan melawan hukum (*tort law*), hukum kontrak dan hukum Pidana. Menurut Wright, limitasi pertanggung jawaban hukum perdata ditentukan dari ada atau tidaknya suatu standar objektif tertentu (*specified standard of conduct*) untuk menjadi dasar penilaian yang terdiri dari (1) *no worseoff limitation*, (2) *superseding cause limitation*, (3) *risk play-out limitation*”.¹⁷

Suatu badan hukum seperti Perseoran maka tanggung jawab ditinjau dari segi hukum perdata, terdapat beberapa tanggung jawab yang melekat pada diri setiap perseroan sebagai badan hukum yang terpisah (*Sprate*) dan berbeda (*Distinct*) dari pemegang saham dan pengurus Perseroan. Tanggung jawab perdata, disebut tanggung jawab hukum perdata yakni tanggung jawab Perseroan yang menyangkut domain bidang hukum perdata dalam arti luas. Pada dasarnya tanggung jawab bidang hukum perdata, tidak menimbulkan problema hukum, diakui memiliki “kapasitas” melakukan perbuatan hukum seperti membuat “kontrak” atau “transaksi” dengan pihak ketiga sepanjang hal itu sesuai dengan

¹⁷ *Ibid.*, halaman 211-213

maksud dan tujuan serta kegiatan usaha yang ditentukan dalam Anggaran Dasar.¹⁸ Perseroan dapat juga melakukan perikatan yang timbul dari undang-undang atau dari undang sebagai akibat perbuatan Perseroan berdasarkan Pasal 1352 KUH Perdata. Bisa berupa perbuatan yang halal sesuai ketentuan Pasal 1354 KUH Perdata seperti mewakili urusan orang lain tanpa perintah dan persetujuan orang tersebut. Bisa juga merupakan “perbuatan melawan hukum” (*onrechmatige daad, wrongful act*) yang merugikan orang lain, seperti yang ditentukan pada Pasal 1365 KUH Perdata. Kedua jenis tanggung jawab perdata tersebut yaitu:

a. Tanggung jawab kontraktual Perseroan

Pada diri Perseroan sebagai subjek hukum yang independen terpisah dan berbeda dari pemegang saham dan pengurus, melekat tanggung jawab kontraktual atas perjanjian atau transaksi yang diperbuatnya untuk dan atas nama Perseroan. Tanggung jawab kontraktual lahir dan melekat pada diri Perseroan dari perjanjian yang dibuatnya dengan pihak lain.¹⁹ Dalam hal demikian, apabila Perseroan mengadakan “kesepakatan” atau “Perikatan” dengan pihak lain, maka menurut Pasal 1338 KUH Perdata, perjanjian itu “mengikat” sebagai undang-undang kepada Perseroan, dan harus dilaksanakan pemenuhannya dengan itikad baik. Apabila Perseroan “cedera janji” atau wanprestasi dikualifikasi melakukan pelanggaran perjanjian/kontrak (*breach of contract*) atau dikatakan tidak memenuhi kewajiban sehingga dapat dituntut memenuhi perjanjian serta

¹⁸ Yahya Harahap. 2011. *Hukum Perseroan Terbatas*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 117.

¹⁹ *Ibid.*,

membayar penggantian biaya (*cost*), ganti kerugian (*sehade, damage*), dan bunga (*interest*) berdasarkan Pasal 1243 jo. Pasal 1267 KUH Perdata.²⁰

b. Tanggung jawab Perbuatan Melawan Hukum (PMH) Perseroan

Tanggung jawab atau PMH Perseroan, dapat diklasifikasikan yaitu :²¹

- 1) Berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata adalah “kesalahan” (*schuld, wrongful act*) yang dilakukan dengan “sengaja” (*opzet, intentional*) atau karena “kelalaian” (*culpoos, negligence*) sehingga Perseroan dapat dituntut pertanggungjawaban. hal ini juga dipertegas dalam “teori organ” (*organen theorie, organ theory*) yang diajarkan oleh von Gierke. Menurut teori ini disamping Perseroan tersebut terdapat orang yang terdiri dari pemegang saham dan pengurus. Orang itu bukan fiksi, tetapi orang yang sesungguhnya yang memiliki “kecakapan” untuk berbuat serta mempunyai kehendak sendiri. Memang kehendak Perseroan itu dibentuk dalam fikiran para anggotanya. Pada saat anggota itu membentuk dan memformulasikan kehendak tersebut, mereka bertindak sebagai “organ” Perseroan, yakni sebagai bagian dari organisme yang berwujud orang. dengan demikian, kehendak dimaksud merupakan kehendak dari Perseroan itu sebagai badan hukum. Umumnya yang dimaksud dengan organ Perseroan menurut hukum dan peraturan perundang-undangan adalah orang yang diberikan hak dan wewenang “mewakili” perseroan selanjutnya fungsi

²⁰ *Ibid.*, halaman 118-119

²¹ *Ibid.*, halaman 122-130

kewenangan mewakili atau pengurusan itu, “distrukturkan” dalam AD Perseroan.

2) Tanggung jawab PMH yang dikonstruksikan dari Pasal 1367 ayat (3) KUHPerdara, disebut “tanggung jawab orang yang mewakili” *vicarious liability* atau *vicarious responsibility* maknanya, tanggung jawab perdata yang “dipaksakan hukum” (*imposed by law*) kepada seseorang atas PMH yang dilakukan orang lain. Sebab perbuatan atau kelakuan pelaku dianggap berlaku atau dikonstruksi berhubungan dengan orang lain itu. Sistem pertanggungjawaban yang demikian, dikonstruksi berdasar asas principal bertanggung jawab atas PMH yang dilakukan agen atau bawahan”. Berdasarkan teori *culpa in aligando* “kekurangan hati-hatian” dan *profit theory* “teori keuntungan”, tanggung jawab Perseroan sebagai majikan atas PMH yang sengaja dilakukan bawahan/karyawan berdasarkan Pasal 1367 ayat (3) KUHPerdara, cukup mempunyai dasar alasan yuridis dan rasa keadilan yang kuat. Dalam praktik, sering disepakati pembatasan tanggung jawab majikan atas PMH yang dilakukan bawahan/ karyawan. Caranya dengan jalan menyepakati klausula dalam perjanjian, bahwa majikan tidak bertanggung jawab atas PMH yang sengaja dilakukan bawahan. Pada dasarnya dapat dibenarkan berdasar prinsip “kebebasan berkontrak” digariskan Pasal 1338 KUH Perdata lagi pula klausul yang demikian tidak melanggar undang-undang, dan ketertiban umum serta kesusilaan maupun kepatutan, sehingga klausul itu tidak bertentangan

dengan Pasal 1337 KUH Perdata.²² Asas kebebasan berkontrak yang dimaksud meliputi bentuk dan isi perjanjian. Bentuk perjanjian berupa kata sepakat (*consensus*) saja sudah cukup, dan apabila dituangkan dalam suatu akta (surat) hanyalah dimaksud sekedar sebagai alat pembuktian semata saja. Sedangkan mengenai isinya, para pihak yang dasarnya bebas menentukan sendiri apa yang mereka ingin tuangkan.²³

B. Perusahaan Penerbangan

Dalam berbagai kepustakaan dikatakan bahwa perusahaan merupakan suatu istilah perekonomian yang dikenal dalam KUHD dan peraturan lainnya di luar KUHD. Namun demikian secara eksplisit, apa yang dimaksud dengan perusahaan tidak ada dijumpai dalam KUHD itu sendiri. berdasarkan menteri kehakiman Belanda (*Minister van Justitie Nederland*) dalam memori jawaban kepada Parlemen menafsirkan pengertian perusahaan sebagai berikut: “barulah dapat dikatakan adanya perusahaan, apabila pihak yang berkepentingan bertindak secara tidak terputus-putus, terang-terangan serta di dalam kedudukan tertentu untuk memperoleh laba sebagai dirinya sendiri.”²⁴

Secara jelas pengertian perusahaan ini dijumpai dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 Tentang Wajib Daftar Perusahaan yang menyatakan sebagai berikut: “Perusahaan adalah setiap bentuk badan usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus-menerus didirikan,

²² *Ibid.*, halaman 131

²³ Richard Burton. 1996. *Aspek Hukum dalam Bisnis*. Jakarta: Rineka Cipta, halaman 38.

²⁴ Zaeni Asyhadie dan Budi Sutrisno. 2012. *Hukum Perusahaan dan Kepailitan*. Jakarta: Erlangga, halaman 36.

bekerja, serta berkedudukan dalam wilayah negara Indonesia dengan tujuan memperoleh keuntungan/laba”. Dari pengertian tersebut ada 2 (dua) unsur pokok yang terkandung dalam suatu perusahaan, yaitu:²⁵

1. Bentuk badan usaha yang menjalankan setiap jenis usaha, baik berupa suatu persekutuan atau badan usaha yang didirikan, bekerja, dan berkedudukan di Indonesia
2. Jenis usaha yang berupa kegiatan dalam bidang bisnis, yang dijalankan secara terus-menerus untuk mencari keuntungan.

Dengan demikian suatu perusahaan harus mempunyai unsur-unsur antara lain:²⁶

- a. Terus-menerus atau tidak terputus-putus;
- b. Secara terang-terangan (karena berhubungan dengan pihak ketiga);
- c. Dalam kualitas tertentu (karena dalam lapangan perniagaan);
- d. Mengadakan perjanjian perdagangan;
- e. Harus bermaksud memperoleh laba.

Dari unsur-unsur perusahaan sebagaimana dikemukakan di atas, dapat dirumuskan bahwa suatu perusahaan adalah setiap badan usaha yang menjalankan kegiatan dalam bidang perekonomian secara terus-menerus, bersifat tetap dan terang-terangan dengan tujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba yang dibuktikan dengan pembukuan.²⁷ Perusahaan sendiri di bagi menjadi lima kategori, antara lain: Perusahaan Industri (*industry company*), Perusahaan Dagang (*trading company*), Perusahaan jasa (*service company*), Perusahaan agraris (*agrarian company*) dan Perusahaan ekstraktif (*extractive company*). Perusahaan

²⁵ *Ibid.*, halaman 32

²⁶ *Ibid.*,

²⁷ *Ibid.*, halaman 37

jasa (*service company*) adalah Perusahaan yang menerima uang jasa dari kegiatannya menyediakan aset (harta) tenaga untuk pelayanan kepada konsumen (pelanggan).²⁸

Perusahaan sebagai wahana/pilar pembangunan perekonomian ini telah diatur dalam KUH Perdata, KUH Dagang dan peraturan perundang-undangan lainnya terdiri dari tiga jenis, yaitu sebagai berikut:²⁹

- a. Perusahaan perseorangan, atau disebut perusahaan individu, adalah badan usaha yang kepemilikannya dimiliki satu orang. individu dapat membuat badan usaha perseorangan tanpa izin dan tata cara tertentu. Umumnya perusahaan perseorangan bermodal kecil, jenis serta jumlah produksi terbatas. misalnya toko swalayan atau biro konsultan.
- b. Perusahaan persekutuan badan hukum yang dapat berbentuk Perseroan Terbatas (PT), koperasi dan BUMN memiliki badan hukum resmi yang dimiliki oleh minimal dua orang dengan tanggung jawab yang hanya berlaku pada perusahaan tanpa melibatkan harta pribadi atau perseorangan yang ada didalamnya dan dibutuhkan sejumlah modal minimal dalam jumlah tertentu dan berbagai persyaratan lainnya.
- c. Perusahaan persekutuan bukan badan hukum atau disebut juga perusahaan persekutuan yang artinya badan usaha yang dimiliki oleh dua orang atau lebih yang secara bersama-sama bekerja sama untuk mencapai tujuan bisnis. Badan usaha yang termasuk dalam badan usaha persekutuan adalah persekutuan firma, dan perseroan komanditer.

PT (Perseoran Terbatas) adalah suatu bentuk usaha yang berbadan hukum, yang pada awalnya dikenal dengan nama *Naamloze Vennootschap* (NV). Istilah “terbatas” didalam perseroan terbatas tertuju pada tanggung jawab pemegang saham yang hanya terbatas pada nilai nominal dari semua saham yang dimilikinya.³⁰ Menurut Pasal 1 huruf 1 Undang-Undang Nomor 40. Tahun 2007, yang dimaksud dengan perseroan terbatas, adalah sebagai berikut: “badan hukum

²⁸ M. Nafarin. 2007. *Penganggaran Perusahaan*. Jakarta: Salemba Empat, halaman 14.

²⁹ H. Zaeni Asyhadie & Budi Sutrisno. *Op. Cit.*, halaman 38

³⁰ Zaeni Asyhadie. 2016. *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 39

yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini.”³¹ PT yang saat ini berkembang pesat adalah perusahaan penerbangan. Perusahaan diartikan dengan istilah kata “maskapai” yang berasal dari Bahasa Belanda *maatschappij*. Maskapai penerbangan adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.³²

Organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang dan barang juga memiliki aturan yang menimbulkan kewajiban dan hak bagi penumpang dan aturan barang yang diperbolehkan untuk dibawa kedalam pesawat. Aturan tersebut tidak secara jelas memberikan pengertian tentang penumpang, namun dalam semua undang-undang pengakuan dipakai istilah penumpang untuk pengakuan orang tetapi rumusan mengenai penumpang secara umum tidak diatur. Setiap orang, pada suatu waktu, dalam posisi tunggal/sendiri maupun berkelompok bersama orang lain, dalam keadaan apa pun pasti menjadi konsumen untuk suatu produk barang atau jasa tertentu. Keadaan yang universal ini pada beberapa sisi menunjukkan adanya berbagai kelemahan pada konsumen sehingga konsumen tidak mempunyai kedudukan yang “aman”. Oleh karena itu, secara mendasar konsumen juga membutuhkan perlindungan hukum yang sifatnya

³¹ *Ibid.*,

³² Wikipedia, “*Pengertian Maskapai Pesawat*”, melalui <http://id.m.wikipedia.org>, diakses Selasa, 19 Desember 2017, Pukul 08.23 wib.

universal. Mengingat lemahnya kedudukan konsumen pada umumnya dibandingkan dengan kedudukan produsen yang relatif lebih kuat dalam banyak hal, maka pembahasan perlindungan konsumen akan selalu terasa aktual dan selalu penting untuk dikaji ulang.

Perlindungan terhadap konsumen dipandang secara material maupun formal makin terasa sangat penting. Mengingat makin lajunya ilmu pengetahuan dan teknologi yang merupakan motor penggerak bagi produktivitas dan efisiensi produsen atas barang atau jasa yang dihasilkannya dalam rangka mencapai sasaran usaha. Dalam rangka mengejar dan mencapai kedua hal tersebut, akhirnya baik langsung atau tidak langsung, konsumenlah yang pada umumnya akan merasakan dampaknya. Dengan demikian, upaya-upaya untuk memberikan perlindungan yang memadai terhadap kepentingan konsumen merupakan suatu hal yang penting dan mendesak untuk segera dicari solusinya, terutama di Indonesia, mengingat demikian kompleksnyapermasalahan yang menyangkut perlindungan konsumen.³³

1. Penumpang

Undang-Undang penerbangan tidak dijumpai rumusan pasal mengenai pengguna jasa. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengakuan orang. penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. Dalam perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian, dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian

³³ Celina Tri Siwi Kristiyanti. 2014. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Sinar Grafika. Halaman 5

pengangkutan, penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian.

Penumpang menurut definisi para ahli memiliki arti yang berbeda-beda, untuk itu adapun definisi penumpang menurut para ahli yaitu sebagai berikut: Menurut Suherman E. Adi, menyatakan bahwa dalam penerbangan teratur (*schedule*) definisi penumpang adalah setiap orang yang diangkut dengan pesawat udara oleh pengangkut berdasarkan suatu perjanjian angkutan udara dengan atau tanpa bayaran³⁴ sedangkan menurut Hartono H. Soeprapto, penumpang pesawat udara adalah pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan perusahaan penerbangan, penumpang bersedia membayar harga tiket dan pengangkut sanggup membawa penumpang ketempat tujuan.³⁵

Salah satu Kewajiban seorang penumpang adalah membeli tiket. Tiket Penumpang adalah suatu tanda bukti bahwa seseorang telah membayar uang angkutan dan akibatnya berhak naik pesawat udara sebagai penumpang. Tiket penumpang juga merupakan tanda bukti telah di tutupnya perjanjian pengangkutan antara penumpang dan pengangkut. Tiket penumpang merupakan bukan syarat mutlak, sebab tidak adanya tiket tidak berarti tidak adanya perjanjian pengangkutan udara. jadi, perjanjian pengangkutan udara bersifat konsensual,

³⁴ Bobby Ferdinal Purwanto. 2016. *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Atas Tertundanya Penerbangan (Delay) Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Pengangkutan Angkutan Udara*, (Skripsi). Fakultas Hukum Universitas Udayana, Denpasar. halaman 15.

³⁵ *Ibid.*,

artinya jika hilang dapat dibuktikan dengan alat pembuktian yang lain. Adapun tiket penumpang itu berisi:³⁶

1. Tempat dan tanggal pemberian;
2. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
3. Pendaratan yang direncanakan dengan mengikat hak pengangkut untuk mengadakan perubahan-perubahan bila perlu;
4. Nama dan alamat pengangkut udara;
5. Pemberitahuan bahwa pengangkutan udara tunduk pada ketentuan ketentuan tanggung jawab yang diatur dalam OPU dan perjanjian warsawa.

Jika kewajiban penumpang telah terpenuhi maka begitu juga hak yang diterima penumpang harus sesuai. Kepuasan penumpang adalah suatu keadaan dimana keinginan, harapan dan kebutuhan penumpang dipenuhi. Suatu pelayanan dinilai memuaskan bila pelayanan tersebut dapat memenuhi kebutuhan dan harapan penumpang. Pengukuran kepuasan penumpang merupakan elemen penting dalam menyediakan pelayanan yang lebih baik, lebih efisien dan lebih efektif. Apabila penumpang merasa tidak puas terhadap suatu pelayanan yang disediakan, maka pelayanan tersebut dapat dipastikan tidak efektif dan tidak efisien. Hal ini terutama sangat penting bagi pelayanan publik. Tingkat kepuasan penumpang terhadap pelayanan merupakan faktor yang penting dalam mengembangkan suatu sistem penyediaan pelayanan yang tanggap terhadap kebutuhan penumpang, meminimalkan biaya dan waktu serta memaksimalkan

³⁶ Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan, halaman 95.

dampak pelayanan terhadap populasi sasaran. Ada beberapa faktor yang dapat dipertimbangkan oleh penumpang dalam menilai suatu pelayanan, yaitu:³⁷

1. Ketepatan waktu,
2. Dapat dipercaya,
3. Kemampuan teknis diharapkan berkualitas,
4. Harga yang sepadan.

Menurut Majid Probo, penumpang dibagi menjadi 2 (dua) yaitu sebagai berikut:³⁸

1. Penumpang biasa, yakni penumpang yang dapat melakukan perjalanan dan melakukan proses keberangkatan sendiri tanpa membutuhkan bantuan siapa pun.
2. Penumpang khusus, yakni penumpang yang memiliki kondisi fisik dan mental, status sosial ekonomi, kedudukan, jabatan, pengaruhnya dikarenakan latar belakang penumpang yang bersangkutan.

Jika dilihat secara umum penumpang dapat dibedakan menjadi beberapa jenis penumpang yaitu penumpang pesawat angkutan udara dalam negeri, penumpang angkutan udara transit dan penumpang angkutan udara transfer. Penumpang pesawat udara angkutan udara dalam negeri adalah penumpang pesawat udara yang melakukan perjalanan antarbandar udara di dalam wilayah Indonesia dengan atau tanpa melakukan transit atau transfer, sedangkan penumpang transit adalah penumpang pesawat udara yang tiba disuatu Bandar udara dalam rangka melanjutkan penerbangan ke bandar udara tujuan dengan pesawat udara yang sama, sedangkan penumpang transfer adalah penumpang

³⁷ Desi Levasari. 2011. *Evaluasi Kepuasan Penumpang Angkutan Umum Antarkota Antarprovinsi (AKAP) Lorena Jurusan Yogyakarta/ Palembang/ PP*, (Skripsi). Fakultas Teknik Universitas Admajaya, Yogyakarta.

³⁸ Bobby Ferdinal Purwanto. *Op. Cit.*, halaman 18

pesawat udara yang tiba di suatu Bandar udara dalam rangka melanjutkan penerbangannya ke Bandar udara tujuan dengan pesawat udara yang berbeda.³⁹

Dalam aspek hukum perdata, angkutan penumpang oleh perusahaan penerbangan adalah suatu perjanjian dimana penumpang mempunyai kewajiban membayar biaya pengangkutan yang merupakan hak bagi perusahaan penerbangan, sebaliknya perusahaan penerbangan wajib mengangkut penumpang dengan selamat sampai ditempat tujuan yang merupakan hak bagi penumpang maupun pengirim barang, karena itu bilamana penumpang tidak selamat sampai ditempat tujuan, maka perusahaan penerbangan bertanggung jawab mengganti kerugian.⁴⁰ Begitu juga dengan barang-barang yang dibawa oleh penumpang kedalam pesawat memiliki aturan yang harus diperhatikan sehingga dapat terlindungi jika terjadi masalah kehilangan didalam pesawat.

2. Barang

Pengaturan mengenai hukum benda dalam kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat ditemukan dalam buku kitab KUH II Perdata dan sebagian dalam buku IV KUH Perdata mengenai daluwarsa. Dengan rumusan Pasal 499 KUH Perdata yaitu: "Menurut paham undang-undang yang dinamakan kebendaan ialah, tiap-tiap barang dan tiap-tiap hak, yang dapat dikuasai oleh Hak Milik". Jelas menunjukkan pada kita semua bahwa yang dinamakan dengan benda adalah segala barang dan hak yang dapat dikuasai dengan Hak Milik, atau dengan kata lain yang disebut dengan benda adalah barang dan hak yang dapat dimiliki. Selanjutnya jika dibaca lebih lanjut ketentuan yang di atur dalam Pasal 519 dan

³⁹ H. K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Op. Cit.*, halaman 81.

⁴⁰ *Ibid.*, halaman 303.

Pasal 520 KUH Perdata, yang menyatakan “ada kebendaan yang bukan milik siapapun juga; kebendaan lainnya adalah milik negara, milik badan kesatuan atau milik seseorang”. Dan “pekarangan dan kebendaan tak bergerak lainnya yang tidak terpelihara dan tidak ada pemiliknya, sepertipun kebendaan mereka yang meninggal dunia tanpa ahli waris atau yang warisannya telah ditinggalkan, adalah milik Negara”.Dapat diketahui bahwa:

- a. Seluruh benda tidak bergerak adalah milik negara, kecuali dapat dibuktikan bahwa atas benda tidak bergerak tersebut terdapat Hak Milik orang-perorangan yang bebas, maupun dalam bentuk Hak Milik bersama, baik yang bebas maupun yang terikat;
- b. Seluruh benda bergerak adalah bebas, kecuali dapat dibuktikan bahwa atas benda bergerak tersebut terletak Hak Milik orang –perorangan yang bebas, maupun dalam bentuk Hak Milik bersama, baik yang bebas maupun yang terikat.

Dengan konteks dan konsepsi hukum yang demikian berarti KUH Perdata secara tegas membedakan antara benda bergerak dan benda tidak bergerak, sebagai dasar dan basis bagi kepemilikan orang-perorangan, baik secara mandiri maupun terikat. Pembendaan tersebut kemudian berkembang ke dalam pembendaan lebih lanjut dalam beberapa pranata hukum kebendaan, yang antara lain meliputi sebagai berikut.⁴¹

- a. Cara peroleh suatu benda
- b. Cara penyerahannya
- c. Cara pembebanannya
- d. Mengenai Daluwarsa.

Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dalam Pasal 503-505 mengelompokkan jenis-jenis benda yaitu meliputi: Benda berwujud dan tidak berwujud, benda bergerak dan tidak bergerak, benda yang dapat dihabiskan dan

⁴¹ Gunawan Widjaja. 2007. *Memahami Prinsip Keterbukaan (Aanvullend Recht) dalam Hukum Perdata*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, halaman 17.

benda yang tidak dapat dihabiskan. menurut arti pentingnya benda dapat diklasifikasikan menjadi beberapa jenis dalam hubungan perbuatan hukum terhadap benda. pada umumnya ada tujuh klasifikasi benda yaitu : Benda berwujud dan tidak berwujud, Benda bergerak dan tidak bergerak, Benda dipakai habis dan tidak dipakai habis, Benda sudah ada dan benda akan ada, Benda dalam perdagangan dan luar perdagangan, Benda dapat dibagi dan tidak dapat dibagi, benda terdaftar dan tidak terdaftar.⁴² Sedangkan menurut Subekti membagi benda-benda dalam berbagai macam:⁴³

- 1) Benda yang dapat diganti (contoh: uang) dan yang tak dapat diganti (contoh: seekor kuda);
- 2) Benda yang dapat diperdagangkan (praktis tiap barang dapat diperdagangkan) dan yang tidak dapat diperdagangkan atau “di luar perdagangan” (contoh: jalan-jalan dan lapangan umum);
- 3) Benda yang dapat dibagi (contoh: beras) dan yang tidak dapat dibagi (contoh: seekor kuda);
- 4) Benda yang dapat bergerak (contoh: perabot rumah) dan yang tak bergerak (contoh: tanah).

Uang adalah termasuk benda yang dapat diganti dan benda yang dapat bergerak. Uang juga berfungsi sebagai alat pembayaran atau tukar dan bisa juga sebagai penimbun harta kekayaan Sehingga uang adalah barang yang sangat berharga. karena sifat yang mudah dibawa kemana-kemana tidak heran jika saat berpergian uang menjadi salah satu barang utama yang harus dibawa. Khususnya saat berpergian menggunakan transportasi angkutan udara, barang-barang yang dibawa oleh penumpang dalam perjanjian dibagi menjadi 2(dua) macam, yaitu:⁴⁴

⁴² Abdulkadir Muhammad. 2014. Hukum Perdata Indonesia. Bandung: PT Citra Aditya, halaman 133.

⁴³ Subekti. 2001. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: Intermasa, halaman 61.

⁴⁴ Purwosutjipto, *Op. Cit.*, halaman 96.

1. Barang bawaan, ialah barang-barang kecil, yang dapat dibawa serta oleh penumpang dalam tempat duduknya, misalnya: koper tangan (*handback*). Adanya barang-barang ini tidak perlu dilaporkan kepada pengangkut dan terhadap barang-barang ini tidak dipungut biaya;
2. Barang-barang bagasi, ialah barang-barang yang dilaporkan kepada pengangkut dan untuk ini penumpang mendapat tiket bagasi sampai berat tertentu penumpang dapat melaporkan barang bagasi tanpa biaya.

Perkembangan saat ini menimbulkan banyaknya pilihan bagi penumpang mulai dari fasilitas kelas bisnis maupun kelas ekonomi yang juga memiliki aturan khusus dalam penyimpanan barang penumpang pada setiap perusahaan saat beroperasi. Perusahaan Penerbangan yang beroperasi di Indonesia memiliki berbagai jenis diantaranya adalah Maskapai Penerbangan Berjadwal, Niaga Kargo Berjadwal, Niaga tidak berjadwal dan juga maskapai Penerbangan Non Niaga. Maskapai Penerbangan yang digunakan untuk melakukan perjalanan antar negara umumnya adalah Maskapai Penerbangan Niaga Berjadwal yaitu Maskapai penerbangan yang melayani rute penerbangan tertentu secara tetap dan teratur.⁴⁵ salah satunya Qatar Airways.

Qatar Airways didirikan pada tanggal 22 November 1993 dan memulai operasinya pada tanggal 20 Januari 1994. Pada awalnya maskapai ini dimiliki oleh anggota keluarga kerajaan Qatar. Pada bulan April 1997, sebuah manajemen baru di bawah pimpinan Akbar Al Baker menjalankan maskapai ini. Saat ini komposisi kepemilikan Qatar Airways adalah 50 % oleh pemerintah Qatar dan

⁴⁵ Anonim, “*Jenis - jenis Maskapai Penerbangan*”, melalui <http://www.ilmupengetahuanumum.com>, diakses rabu, 07 Desember 2018, Pukul 01.07 wib.

sisanya investor swasta. Qatar Airways adalah nama penerbangan Qatar, yang memiliki basis utama di Bandara Internasional Doha. Qatar Airways melayani 75 tujuan Internasional dan merupakan salah satu dari 5 maskapai penerbangan yang mendapatkan status five star airlines dari Skytrax 2011. Pada tahun 2013 Qatar Airways menempati posisi ke dua sebagai “*World’s best airline*” dan mendapatkan penghargaan sebagai maskapai penerbangan kelas bisnis terbaik di dunia versi skytrax. Tujuan destinasi yaitu bandara-bandara yang dilayani oleh Qatar Airways meliputi: Afrika, Asia, Eropa dan Amerika Utara.⁴⁶

⁴⁶ Wikipedia, “*Qatar Airways*”, melalui http://id.m.wikipedia.org/wiki/Qatar_Airways. diakses Senin 05 Februari 2018, Pukul 16.27 wib.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan atas Kehilangan Barang Penumpang di dalam Kabin

Konsep tanggung jawab hukum berdasarkan ketentuan Pasal 1233 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) mengungkapkan bahwa “perikatan, lahir karena suatu persetujuan atau karena undang-undang”. Sehingga dari ketentuan tersebut, melahirkan hak dan kewajiban yang bersumber dari perjanjian dan undang-undang. Teori tanggung jawab hukum dalam bidang perdata muncul karena adanya subjek hukum tidak melaksanakan prestasi dan/atau melakukan perbuatan melawan hukum. Prestasi subjek hukum berupa melakukan sesuatu, berbuat sesuatu dan tidak berbuat sesuatu. Apabila subjek hukum itu tidak melaksanakan prestasinya, maka ia dapat digugat atau dimintai pertanggungjawaban perdata, yaitu melaksanakan prestasi dan/atau membayar ganti rugi kepada subjek hukum yang dirugikan sebagaimana yang tercantum di dalam Pasal 1346 KUHPerdata, yaitu: kerugian yang telah dideritanya yaitu berupa penggantian biaya-biaya dan kerugian; dan keuntungan yang sedianya akan diperoleh.

Transportasi udara 3(tiga) macam konsep dasar tanggung jawab hukum, yakni (1) konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), (2) konsep tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*) dan (3) konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah

liability without fault). Adapun penjelasan mengenai konsep-konsep tanggung jawab hukum tersebut ialah sebagai berikut:⁴⁷

1. Tanggung Jawab Hukum Atas Kesalahan

Tanggung jawab hukum atas kesalahan (*based on fault liability*) terdapat dalam pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal tersebut yang dikenal sebagai tindakan melawan hukum (*onrechtmatigdaad*) berlaku umum terhadap siapa pun, termasuk perusahaan penerbangan. Menurut pasal tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan perbuatan melawan hukum terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian (*to compensate the damage*). Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab (*liable*) secara hukum atas perbuatan sendiri. Artinya, apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain, orang tersebut harus bertanggung jawab (*liable*) untuk membayar ganti kerugian yang diderita.

Menurut Pasal 1367 KUHPerdata tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas pada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Pada prinsipnya, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan berlaku (*based on fault liability*) terhadap semua perusahaan transportasi. Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur: adanya kesalahan, kerugian dan kerugian tersebut

⁴⁷ H. K Martono. 2007. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, halaman 146-154.

ada hubungannya dengan kesalahan. Tanggung jawab berdasarkan kesalahan harus memenuhi tiga unsure yakni: (a) ada kesalahan, (b) ada kerugian dan (c) kerugian tersebut ada hubungan dengan kesalahan. Apabila ada kesalahan, tetapi tidak mengakibatkan kerugian perusahaan tidak akan bertanggung jawab. Demikian pula ada kerugian, tetapi kerugian tersebut tidak ada hubungannya dengan kesalahan, perusahaan juga tidak akan bertanggung jawab.

Apabila penumpang dan pengirim barang mampu membuktikan adanya kesalahan perusahaan penerbangan, ada kerugian dan kerugian tersebut akibat kesalahan, maka perusahaan penerbangan harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan pengirim barang. Perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam arti berapa pun kerugian yang diderita oleh penumpang dan/ pengirim barang harus dibayar penuh oleh perusahaan penerbangan, kecuali atas dasar kesepakatan kedua belah pihak. Konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan dirasa adil apabila kedudukan kedua belah pihak, baik penumpang dan pengirim barang dengan perusahaan penerbangan, mempunyai kemampuan yang sama sehingga mereka dapat saling membuktikan kesalahannya. Dalam perkembangannya, tanggung jawab hukum atau *legal liability* berdasarkan kesalahan tidak dapat diterapkan dalam transportasi udara mengingat perusahaan penerbangan dengan penumpang dan pengirim barang tidak seimbang, karena perusahaan penerbangan menguasai teknologi tinggi. Sementara itu, penumpang dan pengirim barang tidak menguasai teknologi tinggi.⁴⁸

⁴⁸ *Ibid.*, 148

2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah

Tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) tidak dapat diterapkan dalam transportasi udara karena kedudukan antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan tidak seimbang. Dalam transportasi udara, khususnya perusahaan penerbangan menguasai teknologi tinggi, sementara itu penumpang dan/atau pengirim barang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan, sehingga apabila penumpang dan/atau pengirim barang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan pasti tidak akan berhasil. Oleh karena itu, sejak tahun 1929 dikenalkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*).

Konsep tanggung jawab hukum (*legal liability concept*) atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*) mulai diterapkan dalam *konvensi Warsawa 1929*. Menurut konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*), perusahaan penerbangan dianggap (*presumed*) bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah. Penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, cukup memberi tahu adanya kerugian yang terjadi pada saat pendaratan darurat atau kecelakaan sehingga penumpang dan/atau pengirim barang tidak harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan. Sebagai imbalan, perusahaan penerbangan berhak menikmati batas maksimum (*limited liability*) ganti kerugian yang telah ditetapkan dalam konvensi.

Artinya, berapa pun kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, perusahaan penerbangan tidak akan bertanggung jawab membayar semua kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

Konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability concept*), penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sebab perusahaan penerbangan telah dianggap bersalah. Apabila penumpang dan/atau pengirim barang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sudah pasti tidak akan mungkin berhasil karena penumpang dan/atau pengirim barang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan. Dalam konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*) yang harus membuktikan adalah perusahaan penerbangan yang sering disebut beban pembuktian terbalik atau biasa disebut juga pembuktian negatif. Perusahaan penerbangan harus membuktikan tidak bersalah (pembuktian negatif).⁴⁹

3. Tanggung jawab Hukum Tanpa Bersalah

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*legal liability without fault concept*) atau tanggung jawab hukum mutlak (*absolute liability atau strict liability*). Menurut konsep tanggung jawab tanpa bersalah (*legal liability without fault concept*), perusahaan penerbangan (*air carrier*) bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang timbul akibat pendaratan darurat atau jatuhnya barang dan atau orang dari pesawat udara, tanpa memerlukan adanya pembuktian lebih dahulu. Konsep tanggung jawab hukum

⁴⁹ *Ibid.*, halaman 150-152

tanpa bersalah (*legal liability without fault*) atau tanggung jawab hukum mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability* diterapkan terhadap tanggung jawab operator pesawat udara kepada pihak ketiga. Dalam konsep tanggung jawab tanpa bersalah atau tanggung jawab mutlak operator tidak dapat membebaskan diri kewajiban membayar ganti kerugian (*damages*).⁵⁰

Hubungan hukum antara penumpang dengan pengangkut yang dilakukan melalui perjanjian masuk dalam bidang hukum perdata (*privat*), sehingga pada hakekatnya hubungan hukum yang terjadi antara penumpang dengan pengangkut (perusahaan penerbangan) bersifat individu dengan individu, dimana pemerintah seharusnya tidak terlibat, sesuai dengan asas kebebasan berkontrak yang dianut dalam hukum privat, maka seharusnya pemerintah tidak boleh turut campur tangan terhadap hubungan antara penumpang dengan pengangkut yang telah bersepakat. Akan tetapi pada perkembangannya, pengangkut sering kali menyalahgunakan kebebasan berkontrak yang akhirnya menimbulkan kerugian kepada penumpang atau pengguna jasa penerbangan.

Kewajiban pengangkut ialah sebagai konsekuensi kewajiban kontraktual (*strict contractual duty*) yaitu mengangkut penumpang dan mengirim barang sampai di tempat tujuan dengan selamat, sehingga dalam hal ini kewajiban pengangkut yaitu bertujuan untuk mencapai suatu hasil (*obligation de resultant*), bukan hanya sekedar untuk menyelenggarakan pengangkutan (*obligation de movens*).⁵¹ Apabila selama dalam penyelenggaraan pengangkutan, ternyata

⁵⁰ *Ibid.*, halaman 156

⁵¹ Baiq Setiani. 2016. *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan*. Vol 7, No. 1, halaman 8.

penumpang mengalami kecelakaan (meninggal dunia, luka-luka, atau cacat) dan bagasi/kargo hilang atau rusak, maka sudah cukup membuktikan adanya pelanggaran perjanjian atau wanprestasi. Kewajiban pengangkut adalah menjamin bahwa penumpang dan/atau bagasi atau kargo yang diangkutnya sampai di tempat tujuan dengan selamat.³³Jadi kewajiban pengangkut untuk mencapai sesuatu hasil (*obligation de resultat*), dan bukan hanya untuk sekedar menyelenggarakan kegiatan pengangkutan (*obligation de movens*).⁵²

Pelaksanaan pengangkutan penumpang, maskapai penerbangan membuat terlebih dahulu suatu bentuk perjanjian berupa tiket kepada penumpang terdapat di dalam ketentuan Pasal 1 angka (27) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UU Penerbangan) yang memberikan pengertian tiket sebagai “dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara”. Suatu perjanjian dapat terlaksana dengan baik apabila para pihak telah memenuhi prestasinya masing-masing seperti apa yang telah diperjanjikan, baik oleh pihak pengangkut maupun pihak penumpang tanpa ada pihak yang dirugikan. berdasarkan dalam pelaksanaannya, terkadang perjanjian tersebut tidak terlaksana sesuai dengan apa yang diharapkan karena adanya wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak. Ketentuan Pasal

⁵² Ahmad Sudiro. 2013. “Konsep Keadilan” melalui <https://law.uii.ac.id/>, Vol. 9, No. 3, halaman 449.

140 UU Penerbangan menyatakan bahwa kewajiban pengangkut adalah sebagai berikut:

1. Badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/ atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan;
2. Badan usaha angkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati;
3. Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.

Tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan sesuai ketentuan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (PP Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara) menyatakan bahwa jenis tanggung jawab pengangkut dan besaran ganti kerugian pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap:

1. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
2. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
3. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
4. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
5. Keterlambatan angkutan udara; dan
6. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Tanggung jawab atas kerugian terhadap hilang atau rusaknya bagasi kabin diatur lebih lanjut di dalam Pasal 143 UU Penerbangan menyatakan bahwa “pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya”. Sedangkan di dalam Pasal 167 UU Penerbangan dikatakan bahwa “jumlah ganti

kerugian untuk bagasi kabin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 143 ditetapkan setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata penumpang”.

Pengajuan gugatan terhadap pengangkut diatur secara rinci di dalam Pasal 176 UU Penerbangan yang berbunyi “penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia”.

Batasan barang bawaan penumpang diatur di dalam Pasal 12 Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 203/PMK.04/2017 Tentang Ketentuan Ekspor dan Impor Barang Yang Dibawa Oleh Penumpang dan Awak Sarana Pengangkut menyatakan:

1. Terhadap barang pribadi Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a yang diperoleh dari luar Daerah Pabean sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (3) huruf a, dengan nilai pabean paling banyak FOB USD500.00 (lima ratus United States Dollar) per orang untuk setiap kedatangan, diberikan pembebasan bea masuk.
2. Dalam hal nilai pabean barang pribadi Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a yang diperoleh dari luar Daerah Pabean sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (3) huruf a melebihi batas nilai pabean sebagaimana dimaksud pada ayat (1) , atas kelebihan tersebut dipungut bea masuk dan pajak dalam rangka impor.

Barang pribadi penumpang yang tiba sebelum atau setelah kedatangan penumpang, dapat dibuktikan kepemilikannya dengan menggunakan paspor dan *boarding pass* yang bersangkutan. Biasanya, penumpang atau awak sarana pengangkut yang melakukan perjalanan dari luar negeri, ketika masih berada di dalam pesawat akan diberikan *customs declaration* yaitu berupa dokumen pabean tersebut mereka diwajibkan mengisi dan menginformasikan barang bawaannya

saat tiba di tanah air. Apabila penumpang atau awak sarana pengangkut tidak memberitahukan barang yang dibawa (yang seharusnya dikenakan bea masuk dan pajak dalam rangka impor), dianggap sebagai pelanggaran dan akan dikenakan sanksi administratif. Berdasarkan regulasi yang sama, setiap penumpang maupun awak sarana pengangkut yang datang dari luar negeri diberikan fasilitas perpajakan. Fasilitas yang dimaksud berupa pembebasan bea masuk dan cukai atas barang pribadi penumpang dengan ketentuannya tertentu.⁵³ Dalam Pasal 24 PMK Nomor 203/PMK.04/2017 Pembebasan bea masuk diberikan sebesar:

1. Terhadap barang impor bawaan Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a yang memiliki nilai pabean melebihi FOB USD500.00 (lima ratus United States Dollar), berlaku ketentuan sebagai berikut: tarif bea masuk ditetapkan sebesar 10 % (sepuluh persen); dan nilai pabean ditetapkan berdasarkan keseluruhan nilai pabean barang impor bawaan Penumpang dikurangi dengan FOB USD500,00 (lima ratus United States Dollar).
2. Terhadap barang impor bawaan Awak Sarana Pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a yang memiliki nilai pabean melebihi FOB USD50.00 (lima puluh United States Dollar), berlaku ketentuan sebagai berikut: tarif bea masuk ditetapkan sebesar 10 % (sepuluh persen); dan nilai pabean ditetapkan berdasarkan keseluruhan nilai pabean barang impor bawaan Awak Sarana Pengangkut dikurangi dengan FOB USD50,00 (lima puluh United States Dollar).
3. Terhadap barang impor sebagaimana dimaksud pada Pasal 7 ayat (1) huruf b, berlaku ketentuan sebagai berikut: tarif bea masuk atas barang yang bersangkutan ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pembebanan tariff bea masuk umum dan nilai pabean ditetapkan berdasarkan keseluruhan nilai pabean barang impor.

Impor barang pribadi penumpang dapat dilayani tanpa melalui pemeriksaan fisik (jalur hijau), namun dapat juga dikenakan pemeriksaan fisik (jalur merah) dalam hal membawa barang impor berdasarkan Pasal 17 PMK yaitu:

⁵³ Sandi Putra, 2017. "Mengapa Bawa Barang dari luar Negeri harus Bayar Pajak Di Bandara RP". melalui. www.kemenkeu.go.id/, diakses Tanggal 28 Februari 2018, Pukul 15.46 wib.

1. Berdasarkan pemberitahuan pabean sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2), Penumpang atau Awak Sarana Pengangkut mengeluarkan barang impor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dalam 2 (dua) jalur, yakni:
 - a. Jalur merah, dalam hal penumpang atau awak sarana pengangkut membawa barang impor berupa:
 - 1) barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (3) huruf a, dengan nilai pabean melebihi batas yang dapat diberikan pembebasan bea masuk dan/atau melebihi jumlah barang kena cukai yang dapat diberikan pembebasan bea masuk dan/ atau cukai;
 - 2) hewan, ikan, dan/ atau tumbuhan, termasuk produk yang berasal dari hewan, ikan, dan/ atau tumbuhan;
 - 3) narkotika, psikotropika, prekursor, obatobatan, senjata api, senjata angin, senjata tajam, amunisi, bahan peledak, atau benda/ publikasi pornografi;
 - 4) uang tunai dan/atau instrumen pembayaran lain dengan nilai paling sedikit Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah) atau dengan mata uang asing yang nilainya setara dengan itu; dan/ atau
 - 5) barang yang dikategorikan se bagai barang impor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf b; dan
 - b. Jalur hijau, dalam hal penumpang atau awak sarana pengangkut tidak membawa barang impor sebagaimana dimaksud dalam huruf a.
 - 1) Setelah menerima pemberitahuan pabean sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2);
 - 2) Pejabat Bea dan Cukai:memberikan persetujuan pengeluaran barang, dalam hal barang impor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a termasuk dalam kategoripengeluaran barang melalui Jalur Hijau;
 - 3) Melakukan pemeriksaan fisik, dalam hal barang impor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a termasuk dalam kategori pengeluaran barang melalui Jalur Merah; atau menyerahkan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a angka 2 kepada instansi yang menngam urusan pemerintahan di bidang karantina.
 - 4) Pengeluaran barang "*Lost and Found*" sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1) huruf b, harus melalui Jalur Merah.

B. Kasus Posisi Kehilangan Barang Penumpang pada Maskapai Qatar Airways

Kehilangan barang penumpang yang terjadi di dalam maskapai *Qatar Airways* telah diputus dalam empat tahapan persidangan yaitu meliputi: Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK), Pengadilan Negeri (PN), Kasasi serta Peninjauan Kembali (PK). Perkara Peninjauan Kembali (PK) Nomor 117/ Pdt. Sus-BPSK/2017 antara pemohon keberatan semula tergugat Qatar Airways Q.C.S.C., yang diwakili oleh *Country Manager* Indonesia, Ravindra Goonetilleke, berkedudukan di *Qatar Airways Tower, Airport Road, PO Box 22550, Doha, Qatar*, yang berkantor perwakilan di Lantai 38 Suite 3802, Grand Indonesia, Jalan M.H Thamrin Nomor 1, Jakarta Pusat, dalam hal ini memberikan kuasa kepada Ivan F. Baely, S.H., LL.M., dan kawan-kawan, Para Advokat, beralamat di Intiland Tower lantai 9, Jalan Jenderal Sudirman 32, Jakarta Pusat. Melawan Leo Mualdy Christoffel (Konsumen), bertempat tinggal di Jalan Masjid Nomor 11, RT 002/RW 006, Kelurahan Pegadungan, Kecamatan Kalideres, Jakarta Barat, dalam hal ini memberikan kuasa kepada Sabam, S.H., dan kawan, Para Advokat, beralamat di Graha 701, Jalan Danau Toba Nomor 151, Bendungan Hilir, Jakarta Pusat. Kronologi tentang duduk perkara dalam putusan Arbitrase Nomor 006/A/BPSK-DKI/XII/2015 menjelaskan bagaimana kehilangan barang tersebut bisa terjadi yaitu:

Pada hari Jumat tanggal 15 Mei 2015, konsumen memulai perjalanan dari Jenewa menuju Jakarta dengan penerbangan *Qatar* pada pukul 16.00 waktu setempat dan sempat delay karena cuaca buruk selama satu jam di dalam pesawat untuk kemudian pesawat terbang menuju DOHA, *Qatar*. Setelah tiba, konsumen

transit di Doha untuk kemudian melanjutkan perjalanan dengan QR 956 pada pukul 02.20 waktu setempat menuju Jakarta. Di dalam perjalanan konsumen membawa tas yang di dalamnya terdapat sebuah jam Rolex GMT Master II warna biru hitam lengkap dengan kartu garansi dan uang tunai di dalam agenda senilai US 8.500.00 (delapan ribu lima ratus dolar amerika) dengan pecahan 100, 50, 20, 10, yang konsumen letakkan di dalam amplop *money changer* korea dengan motif dan warna putih serta ada aksent garis biru dibawah dan beberapa uang pecahan 1 dollar. Dalam tas tersebut juga terdapat dompet berisikan uang tunai senilai pecahan besar Rp 3.200.000,-(tiga juta dua ratus ribu rupiah) ditambah beberapa lembar pecahan 50 ribu, 10 ribu, 5 ribu dan 2 ribu rupiah, serta uang sebesar CHF 50 dengan empat nomor seri terakhir 3774 yang konsumen simpan selalu di dalam dompet bersamaan dengan pecahan rupiah.

Ketika pesawat mulai *descend* (turun ketinggian) di daerah wilayah Indonesia dan lampu dinyalakan, konsumen melakukan pengecekan atas barang bawaannya dan menemukan jam tangan konsumen sudah hilang. Konsumen kemudian melaporkan kepada kru kabin dan mereka melakukan kontak kepada kapten dan kapten melakukan kontak kepada *ground*. Di dalam kabin tersebut, kru kemudian mengambil foto atas jam konsumen yang hilang dan disarankan agar konsumen kembali ke tempat duduk. Namun, ketika konsumen kembali ke tempat duduk, konsumen temukan jam tersebut tergeletak diatas tas begitu saja dan kembali konsumen melaporkan kepada kru kabin. Dengan rasa curiga kemudian konsumen mengecek keberadaan barangnya yang lain dan mengetahui bahwa uang konsumen yang disimpan dalam amplop sudah diambil dan uang milik

konsumen yang lainnya di dalam dompet sudah hilang. Konsumen kemudian melaporkan kembali ke kru kabin dan meminta dilakukan pemeriksaan kepada penumpang sebelum penumpang turun. Kemudian kru kabin menghubungi kapten dan konsumen diberikan penjelasan bahwa kru kabin tidak memiliki kewenangan untuk melakukan pemeriksaan. tetapi *airport security* yang akan naik dan melakukan pemeriksaan. Konsumen sembari menegaskan apakah *Indonesian National Police will be on board?* (Kepolisian Republik Indonesia akan naik ke pesawat untuk memeriksa?), mereka jawab iya dan konsumen disarankan untuk tenang dan kembali duduk. Namun, setelah pesawat mendarat, seluruh penumpang dipersilahkan turun.

Cara mereka menemukan pelaku tidak ada yang tahu, tetapi tiba-tiba satu orang penumpang di tangkap dan ditahan atas kecurigaan petugas *security* bandara. Ketika konsumen tanyakan kepada *ground crew* yang bertugas kenapa seluruh penumpang dilepaskan karena sebelumnya konsumen sudah meminta dilakukan pemeriksaan sebelum turun, pihak *ground* (petugas darat) menanyakan kembali apakah konsumen memiliki penumpang yang dicurigai. Konsumen kemudian memberikan jawaban bahwa karena konsumen tidak memiliki orang yang dicurigai, maka konsumen meminta pemeriksaan kepada seluruh penumpang. Namun secara mengejutkan, jawaban/respon dari *ground crew* (Petugas darat) adalah tidak etis jika dilakukan pemeriksaan tanpa adanya orang yang dicurigai dan konsumen harus berempati kepada penumpang yang sudah lelah, kemudian mereka melepaskan seluruh penumpang tanpa adanya pemeriksaan sebagaimana yang dijanjikan sebelumnya oleh pihak kru kabin

ketika masih didalam pesawat, kecuali satu orang yang ditahan mencurigakan *security* bandara dan petugas darat. Akibat dari tindakan tersebut, konsumen kehilangan kesempatan untuk menemukan kembali uang milik konsumen yang pasti berada di dalam pesawat dan/atau melakukan pembuktian perpindahan tangan dari uang yang konsumen miliki karena para tersangka sudah keluar dari pesawat tanpa dilakukan pemeriksaan apapun.

Dengan latar belakang pada kasus posisi tersebut maka pihak konsumen mengajukan tuntutan nya ke Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) dengan menuntut ganti kerugian atas kehilangan barang bawaanya di pesawat. Menyertakan barang bukti berupa bukti-bukti surat asli yaitu K-1 sampai K-9 sebagai berikut: Dokumen penarikan uang (*Withdrawal*) dari Bank UBS di Jenawa sebesar USD 12.500,- pada tanggal 12 Mei 2015, Dokumen surat tanda penerimaan barang bukti di Kepolisian pada bulan Mei 2015 sesaat setelah kejadian, Surat Keterangan Domisili Termohon Keberatan tanggal 5 Agustus 2015 (Scan Copy Dari Asli), Surat Tanda Penerimaan Laporan Pengaduan Kepolisian di Resor Kota Bandara (Asli), dan Surat Tanda Penerimaan Boarding Pass Pesawat Qatar 956 DOHA dan Termohon (Asli). Hakim memutuskan dengan Putusan Nomor 006/A/BPSK-DKI/XII/2015, tanggal 10Desember 2015 yang amarnya sebagai berikut:

1. Mengabulkan sebagian permohonan/gugatan konsumen;
2. Kerugian ditanggung kedua belah pihak masing-masing 50% (lima puluh perseratus);
3. Menolak biaya hidup Konsumen, selama cuti 2 (dua) minggu di Jakartasebesar Rp15.000.000,00 (lima belas juta rupiah);
4. Mengabulkan jasa hukum pengacara sebesar Rp10.000.000,00 (sepuluhjuta rupiah);

5. Menghukum Tergugat (*Qatar Airways*) membayar 50% dari kehilangan uang sebesar 8,500.00 US Dolar, Rp3.200.000,00 dan 50 Swis Franc ditambah jasa hukum pengacara sebesar Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

Amar Putusan BPSK tersebut tidak diterima begitu saja. *Qatar Airways* mengajukan keberatan dengan alasan-alasannya dalam putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat dengan Nomor 10/Pdt.Sus-BPSK/2016/PN. JKT BRT yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Pengajuan keberatan dari pemohon keberatan masih dalam tenggang waktu yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan
2. Majelis Arbitrase Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Provinsi DKI Jakarta tidak menyebutkan dasar atau alasan untuk mengabulkan permohonan/gugatan dari termohon keberatan (konsumen)
3. Pemohon Keberatan Tidak Bertanggung Jawab Atas Hilangnya Barang Bawaan Penumpang mengenai tanggung jawab dari Pemohon Keberatan terhadap barang bawaan dari penumpang selaku pengangkut hal ini diatur dalam *Condition of Carriage Section* pada Article 9 poin 12, yang berbunyi sebagai berikut:

Personal Belongings: "We will not accept liability for damage to and or loss or destruction of any of your personal property in consequence of your leaving it unattended in any of our aircraft and or in any property, airport facilities or vehicles we use" (Kami tidak akan bertanggung jawab atas kerugian dan atau kehilangan atau kerusakan dari setiap barang pribadi Anda karena Anda meninggalkannya tanpa pengawasan di pesawat dan atau di properti kami, fasilitas bandara atau kendaraan yang kami gunakan)
4. Berdasarkan peraturan dan perundang-undangan di Indonesia dalam bidang atau mengenai penerbangan tidak memberi hak kepada konsumen untuk menuntut ganti rugi kepada penerbangan atas hilang atau rusaknya barang bawaan penumpang.

Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 ayat 25 yang berbunyi sebagai berikut: "Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri". Pasal 143 yang berbunyi sebagai berikut: "Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya barang kabin, kecuali apabila penumpang dapat

membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya”.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Pasal 1 ayat (9) Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 berbunyi sebagai berikut: “Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri”. Pasal 4 ayat (1) Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 berbunyi sebagai berikut: “Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya barang kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya”.

Pasal 4 ayat (2) Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 berbunyi sebagai berikut: “Apabila pembuktian penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum yang tetap (*inkracht*) dinyatakan bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata penumpang” dan Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara bahwa pengangkut hanya bertanggung jawab terhadap bagasi tercatat, sedangkan terhadap bagasi yang tidak tercatat adalah tanggung jawab dari penumpang sendiri.

Lengkapannya adapun bunyi Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara adalah berbunyi sebagai berikut: Pasal 5 ayat (1); “Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang

mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut: Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu per kilogram dan paling banyak Rp. 4.000.000 (empat juta rupiah) per penumpang dan Kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya, bentuknya, ukuran dan merk bagasi tercatat dan Pasal 5 ayat (2) yaitu “Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di Bandar udara tujuan”. Pasal 5 ayat (3) yaitu “Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000.00 (dua ratus ribu) per hari paling lama 3 (tiga) hari kalender”.

5. Biaya advokat tidak dapat dibebankan oleh BPSK DKI Provinsi Jakarta terhadap pemohon keberatan

Bahwa terhadap keberatan tersebut, Pengadilan Negeri Jakarta Barat telah memberikan Putusan Nomor 10/Pdt.Sus-BPSK/2016/PN Jkt. Brt, tanggal 23 Februari 2016, yang amarnya sebagai berikut:

1. Membatalkan Putusan BPSK Nomor 006/A/BPSK-DKI/XII/2015, tanggal 10 Desember 2015;
2. Mengabulkan keberatan Pemohon Keberatan/Tergugat pada tingkat BPSK khususnya terhadap biaya pengacara;
3. Menghukum Termohon Keberatan/Penggugat pada tingkat BPSK untuk membayar sendiri biaya pengacaranya sebesar Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah);
4. Menolak biaya hidup Termohon Keberatan/Penggugat pada tingkat BPSK selama 2 (dua) minggu di Jakarta sebesar Rp. 15.000.000,00 (lima belas juta rupiah);

5. Menghukum Pemohon Keberatan/Tergugat pada tingkat BPSK untuk mengganti rugi kepada Termohon Keberatan/Penggugat pada tingkat BPSK sebesar 50% dari kehilangan uang sebesar 8,500.00 US Dollar, Rupiah Rp. 3.200.000,00 dan 50 Swis Franc;
6. Menghukum Termohon Keberatan/Penggugat pada tingkat BPSK untuk membayar biaya perkara yang timbul dalam perkara ini sebesar Rp. 616.000,00 (enam ratus enam belas ribu rupiah).

Selanjutnya, Amar Putusan Kasasi Mahkamah Agung Nomor 649

K/Pdt.Sus-BPSK/ 2016, tanggal 8 September 2016 adalah sebagai berikut:

1. Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi *Qatar Airways Q.C.S.C.* tersebut;
2. Menghukum Pemohon Kasasi/Pemohon Keberatan untuk membayar biaya perkara pada tingkat kasasi yang ditetapkan sebesar Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);

Adapun Pemohon Peninjauan Kembali (*Qatar Airways*) telah mengajukan alasan-alasan peninjauan kembali terhadap putusan kasasi tersebut yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. *Judex Juris* melakukan suatu kekhilafan atau kekeliruan yang nyata karena mencampuradukkan antara kewajiban hukum dengan kewajiban moral
2. Pemohon Peninjauan Kembali tidak mempunyai tanggung jawab melebihi tanggung jawab yang diatur dalam ketentuan perundang-undangan di bidang pengangkutan udara.
3. *Judex Juris* melakukan kekeliruan dalam menerapkan hukum pembuktian karena termohon peninjauan kembali tidak mampu membuktikan dalilnya
4. *Judex Juris* melakukan kekeliruan dalam menerapkan ketentuan mengenai *precautionary principle* dalam memutus perkara sengketa konsumen.

Amar Putusan PK Nomor 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017 memutus sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan peninjauan kembali dari Pemohon Peninjauan Kembali Qatar Airways Q.C.S.C;
2. Membatalkan Putusan Mahkamah Agung Nomor 649 K/Pdt.Sus-BPSK/2016 tanggal 8 September 2016 juncto Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat Nomor 10/Pdt.Sus-BPSK/2016/PN Jkt. Brt, tanggal 23 Februari 2016 juncto Putusan BPSK Nomor 006/A/BPSK-DKI/XII/2015, tanggal 10 Desember 2015.

C. Tanggung Jawab Maskapai *Qatar Airways* dalam Kasus Kehilangan Barang Penumpang Berdasarkan Putusan Nomor 117PK/pdt.Sus-BPSK/2017

Pemohon peninjauan kembali (*Qatar Airways*) telah mengajukan alasan-alasan Peninjauan Kembali (PK) yang pada peninjauan kembali antara lain sebagai berikut:

1. ***Judex Juris* melakukan suatu kekhilafan atau kekiluran yang nyata karena mencapuradukkan antara kewajiban hukum dengan kewajiban moral**

Adapun *Judex Juris* yang dimaksud yaitu dalam Putusan Kasasi Nomor 694K/Pdt.Sus-BPSK/2016 yaitu pertimbangan hakim halaman 20-21 Putusan antara lain mengemukakan hal berikut:

”..Bahwa dalam kedudukannya selaku Pengusaha dalam hal ini selaku pemilik pesawat angkutan udara, walaupun secara hukum tentang Pengakuan [Pengangkutan: Sic] pengangkutan udara baik hukum Nasional maupun Hukum Internasional dinyatakan Pengusaha tidak bertanggung jawab atas kerugian karena kerusakan ataupun kehilangan barang yang diletakkan di dalam Kabin pesawat, kecuali penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan Pengangkut (Pengusaha) atau oleh orang yang dipekerjakannya, kecuali terhadap barang-barang yang ditempatkan pada bagasi atau yang disebut sebagai bagasi tercatat”.

Terhadap pertimbangan hakim di atas dalam hubungan timbal balik antara hak dan kewajiban para pihak, menurut Pemohon PK (*Qatar Airways*) kebebasan pengusaha dari tanggung jawab hukum tersebut tidak mutlak atau tidak dapat dipertahankan secara utuh secara menyeluruh hilang atau tiada tanggung jawab hukum bagi pengusaha sama sekali, mengingat penerbangan tersebut berlangsung dalam jangka waktu yang cukup lama yaitu rata-rata di atas 2 (dua) jam perjalanan lintas negara atau benua, tanpa harus mewujudkan tanggung jawab moral pengusaha dalam memberi jaminan keamanan dalam bentuk ketenangan dan kenyamanan kepada konsumen (penumpang) seperti tindakan preventif yang dimaksud pada pertimbangan hakim tersebut.

Pemohon PK (*Qatar Airways*) juga mengemukakan bahwa pelaku usaha (pengusaha) dalam menjual dan/atau memberikan jasanya kepada konsumen harus mematuhi ketentuan perundang-undangan di bidang usaha yang dijalankannya. Sepanjang peraturan perundangundangan sudah dipatuhi oleh pelaku usaha maka demi hukum tidak ada lagi dasar bagi pihak lain untuk menuntut pertanggungjawaban dari pelaku usaha yang bersangkutan. Pemohon PK (*Qatar Airways*) dalam hal ini masih berpedoman pada landasan *Condition of Carriage Section Article 9 Point 12 Qatar Airlines*, Pasal 1 ayat (25) dan Pasal 143 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan serta Pasal 1 ayat (9), Pasal 4 ayat (1) dan Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2011.

Pemohon PK (*Qatar Airways*) juga mengungkapkan keberatan bahwa tugas pengadilan bukan untuk mempertimbangkan soal tanggung jawab moral. Yang perlu dipertimbangkan oleh lembaga yudisial adalah ketentuan perundang-

undangan yang menjadilandakan hubungan hukum produsen dan konsumen. Perbedaan antara hukum dan moral adalah penting dipahami dalam mempelajari hukum dan bisnis karena pelaku usaha sepatutnya selalu menggunakan hukum sebagai standar dari tindakan-tindakan bisnis maupun sosial mereka. Mengenai etika dalam bisnis, Pemohon PK (*Qatar Airways*) merujuk pada pendapat Carr dalam tulisannya yang berjudul "*Is Business Bluffing Ethical*", halaman 148 yang menjelaskan hal berikut:

"We broke no law. We are in highly competitive industry. If we are going to stay in business, we have to look for profit wherever the law permits. We don't make the laws. We obey them. Then why do we have to put up with this "holier than thou" talk about ethics? It is sheer hypocrisy. We are not in business to promise ethics ... If the ethics aren't embodied in the laws by the men who made them, you can't expect businessmen to fill the lack";

(Kami tidak melanggar hukum. Kami berada dalam dunia industri yang sangat kompetitif. Jika kami ingin bertahan dalam dunia bisnis, kami akan berusaha untuk mendapatkan untung sepanjang diperbolehkan oleh hukum. Kami tidak membuat hukum. Kami (pelaku usaha) tunduk pada hukum. Selanjutnya mengapa kami harus menempatkan hukum adalah "lebih suci dari anda" ketika berbicara tentang etika? Ini nampaknya seperti hipokrit. Kami pelaku bisnis (pelaku usaha) tidak bertujuan untuk mempromosikan etika. ... Jika etika tidak tercakup atau tercantum dalam hukum yang dibuat oleh pembuatnya, anda tidak dapat mengharapkan pelaku usaha untuk mengisi kekosongan etika tersebut).

Dari kutipan di atas, Pemohon PK (*Qatar Airways*) menyimpulkan bahwa jelas penegakkan etika dalam dunia bisnis bukan merupakan tugas pelaku usaha untuk mewujudkannya sepanjang tindakan bisnisnya sudah mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan. Yang bertugas untuk membuat agar etika melekat di dalam peraturan perundang-undangan adalah para legislator atau pembuat peraturan.

Sebagai perbandingan, Pemohon PK (*Qatar Airways*) juga mencontohkan mengenai tanggung jawab pengangkut lain yang tidak bertanggung jawab atas hilangnya barang yang ada dalam kekuasaan penumpang selama dalam perjalanan. Hal ini berlaku untuk pengangkutan pada angkutan umum seperti bus, mikrolet, metro mini, kereta api dan angkutan laut. Pihak pengangkut tidak mempunyai kewajiban untuk membayar ganti rugi terhadap penumpang atas hilangnya barang bawaan penumpang pada saat menggunakan moda angkutan ini. Pertanggungjawaban atas barang milik penumpang berada pada penumpang yang bersangkutan bukan pada perusahaan pengangkutan. Tidak realistis dan merupakan beban berat apabila perusahaan pengangkut harus menjamin setiap barang yang dibawa oleh pengangkut padahal sudah jelas bahwa jasa utama yang disediakan adalah pada pengangkutan saja. Perusahaan pengangkut juga bukan perusahaan penitipan barang. Oleh sebab itu, merupakan hal yang lazim dikemukakan oleh kru pengangkut agar penumpang selalu menjaga barang bawasanya supaya tidak berpindah tangan atau tertinggal di pesawat. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas hilangnya bagasi penumpang yang tidak tercatat selama dalam perjalanan.

Konsep kewajiban hukum di dalam hukum perdata, adalah konsep yang berkaitan erat dengan konsep hak dan kewajiban. Konsep hak merupakan suatu konsep yang menekankan pada pengertian hak yang berpasangan dengan pengertian kewajiban. Pendapat yang umum mengatakan bahwa hak pada seseorang senantiasa berkorelasi dengan kewajiban pada orang lain. Sebuah

konsep yang berkaitan dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep tanggung jawab (pertanggungjawaban) hukum.⁵⁴

Konsep tanggung jawab hukum dalam transportasi udara jika dikaitkan dalam kasus ini maka yang digunakan adalah: konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) yaitu dalam tanggung jawab ini harus memenuhi unsur-unsur adanya kesalahan, kerugian dan kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan. Apabila penumpang ingin memperoleh ganti rugi atas kerugian yang diderita, penumpang wajib membuktikan kesalahan perusahaan.

Kedudukan antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan tidak seimbang maka digunakan konsep tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah (*presumption liability atau strict liability*), yaitu perusahaan penerbangan dianggap (*presumed*) bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti rugi kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah.⁵⁵ Dalam kasus ini *Qatar Airways* pada tingkat BPSK dianggap bersalah. Tetapi jika *Qatar Airways* keberatan terhadap tuduhan tersebut dapat melakukan pembuktian dengan menempuh jalur hukum dan hal ini terlihat dari pengajuan *Qatar Airways* mulai dari PN, Kasasi hingga tingkat PK dalam membuktikan jika kehilangan barang bawaan di kabin bukan tanggung jawabnya.

⁵⁴ Yuoky Surinda, "Konsep Tanggung Jawab Menurut Teori Taggung Jawab Dalam Hukum", melalui <http://id.linkedin.com>, diakses Sabtu, 03 Maret 2018, Pukul 18. 25 wib.

⁵⁵ H.K. Martono, *Loc. Cit*

Begitupun dalam Konsep kewajiban moral menurut filsafat hukum yaitu manusia wajib bertanggung jawab atas pilihan yang telah dibuatnya. Pertimbangan moral, baru akan mempunyai arti apabila manusia tersebut mampu dan mau bertanggung jawab atas pilihan yang dibuatnya. Dengan bahasa yang lebih sederhana dapat di katakan, bahwa pertimbangan-pertimbangan moral hanya mungkin ditujukan bagi orang yang dapat dan mau bertanggung jawab. Itulah sebabnya kita pernah meminta pertanggungjawaban atas sikap dan perilaku orang gila atau anak di bawah umur, sekalipun kita mengetahui menurut moralitas kita yang wajar, sikap dan perilaku orang itu tidak dapat diterima.⁵⁶

2. Pemohon PK (*Qatar Airways*) tidak mempunyai tanggung jawab melebihi tanggung jawab yang diatur dalam ketentuan perundang-undangan di bidang pengangkutan udara

Pemohon PK (*Qatar Airways*) dalam mengenai tanggung jawab dari *Qatar Airways* terhadap barang bawaan dari penumpang selaku pengangkut menggunakan peraturan khusus yang berlaku dalam *Condition of Carriage Section* pada artikel 9 poin 12, yang berbunyi sebagai berikut:

Personal Belongings:

“We will not accept liability for damage to and or loss or destructions of any of your personal property in consequence of your leaving it unattended in any of our aircraft and or in any property, airport facilities or vehicles we use”.

Terjemahannya mengenai Ketentuan tentang barang bawaan, Pasal 9 butir 12 Barang pribadi: “kami tidak akan bertanggung jawab atas kerugian dan atau kehilangan atau kerusakan dari setiap barang pribadi anda meninggalkannya tanpa pengawasan di pesawat dan atau di property kami, fasilitas bandara atau kendaraan yang kami gunakan”.

⁵⁶ Muhammad Erwin, *Loc. Cit.*

Dari ketentuan mengenai barang bawaan penumpang sebagaimana dikemukakan diatas, termohon keberatan telah memberitahukan kepada setiap dan seluruh penumpang untuk menjaga sendiri barang bawaannya agar tidak hilang atau terhindar dari kerusakan dan sudah memberitahukan kepada setiap konsumennya bahwa atas adanya kehilangan barang bawaan yang tidak termasuk kedalam bagasi terdaftar adalah tanggung jawab dari penumpang sendiri. Dalam hal atau bilamana terjadi kehilangan atau kerusakan atas barang bawaan selama dalam penerbangan, setiap penumpang tidak berhak untuk menuntut atau meminta kerugian atas hilang, rusak atau berkurangnya barang bawaan terhadap pemohon keberatan bila ingin barang bawaan mendapat ganti rugi apabila hilang atau rusak pemohon keberatan sudah memberitahukan kepada penumpang agar barang dimasukkan kedalam bagasi terdaftar. Namun, jika dianalisis berkaitan dengan bagasi terdaftar yang juga diatur dalam *Condition of Carriage Section* pada artikel Pasal 1 butir 3 menyatakan bahwa:

“You must not include in Checked Baggage fragile or perishable items, money, jewellery, precious metals, computers, personal electronic devices, negotiable papers, securities, or other valuables, business documents, passports and other identification documents or samples”. (Anda tidak boleh memasukkan barang-barang yang rapuh, barang **berharga**, uang, perhiasan, logam mulia, komputer, perangkat elektronik pribadi, surat berharga, surat berharga, sekuritas, atau barang berharga lainnya, dokumen bisnis, paspor dan dokumen identifikasi atau sampel lainnya).

Ketentuan tersebut menjelaskan bahwa diharuskan untuk barang berharga dibawa ke dalam bagasi kabin. Hal ini berarti bertentangan dengan artikel Pasal 9 butir 12 yang menyatakan bahwa pemohon keberatan tidak akan bertanggung jawab atas kerugian dan atau kehilangan atau kerusakan dari setiap barang pribadi. Bila ingin barang bawaan mendapat ganti rugi apabila hilang atau rusak

pemohon keberatan sudah memberitahukan kepada penumpang agar barang dimasukkan kedalam bagasi terdaftar. Namun di dalam ketentuan Bagasi terdaftar sendiri melarang barang berharga seperti yang disebutkan dalam artikel 1 butir 3 untuk dimasukkan kedalam bagasi terdaftar.

Selanjutnya *Qatar Airways* mengemukakan dasar hukum tentang barang bawaan yang terdapat pada Pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 tentang barang pribadi: “bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri”. Kemudian Pasal 143 menjelaskan bahwa: “pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya barang kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya”.

Adapun Mahkamah Agung dalam Putusan Nomor 649K/Pdt.Sus-BPSK/2016 bahwa dari kenyataan dan fakta di atas dalam hubungan timbal balik antara hak dan kewajiban para pihak, kebebasan pengusaha dari tanggung jawab hukum tersebut tidak mutlak atau tidak dapat dipertahankan secara utuh secara menyeluruh hilang atau tiada tanggung jawab hukum bagi pengusaha sama sekali, mengingat penerbangan tersebut berlangsung dalam jangka waktu yang cukup lama yaitu rata-rata di atas 2 (dua) jam perjalanan lintas Negara atau benua, tanpa harus mewujudkan tanggung jawab moral pengusaha dalam memberi jaminan keamanan dalam bentuk ketenangan dan kenyamanan kepada Konsumen (penumpang) dalam tindakan preventif berupa usaha penyediaan keamanan disekitar area kabin penumpang dengan *System Cabin Video Monitoring*

System(SCMS) yang telah diterapkan oleh beberapa maskapai penerbangan Internasional lainnya dan atau dalam bentuk kunci kabin secara otomatis yang hanya dapat dibuka atas bantuan *Cabin Crew* (awak kabin) dan atau setiap upaya yang dapat menjamin keamanan dan kenyamanan para penumpang (Konsumen) dan barang bawaannya selama dalam penerbangan (*any in flight surveillance measures*), dimana penggunaan sistem kamera keamanan di sekitar area kabin penumpang pesawat diharapkan dapat meminimalisir tindak kejahatan baik berupa pencurian barang (*in flight theft*), yang kesemuanya itu ternyata tidak terungkap adanya dalam perkara *a quo* baik ditingkat pemeriksaan BPSK maupun *Judex Facti* yang dapat membebaskan tanggung jawan hukum (ganti rugi) Pengusaha dari tuntutan Konsumen.

Berdasarkan *in casu* juga tidak ada upaya sama sekali dari Pengusaha untuk menginformasikan kepada Para Penumpang bahwa dalam penerbangan *a quo* untuk berhati-hati berkaitan dengan barang-barang yang dibawa karena sebelumnya sudah pernah terjadi kasus serupa (*to be alert/precausenary principle*), sehingga dari fakta tersebut dapat dinyatakan bahwa kesalahan tersebut juga merupakan tanggung jawab Pengusaha dalam perkara *a quo*. Namun dalam PK menjelaskan upaya penyediaan keamanan *System Cabin Video System* (SCMS) di sekitar area kabin tidak diatur secara jelas di dalam ketentuan hukum pengangkutan udara baik yang berlaku secara nasional maupun secara Internasional sehingga pertimbangan hukum dari *judex juris* belum merupakan kewajiban berdasarkan perundang-undangan.

3. *Judex Juris* Melakukan Kekeliruan dalam Menerapkan Hukum Pembuktian

Karena Termohon Peninjauan Kembali Tidak Mampu Membuktikan Dalilnya Pasal 1865 Kitab Undang Undang Hukum Perdata berbunyi sebagai berikut: "setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atauperistiwa itu". Selanjutnya Pasal 163 HIR (Hukum Acara Perdata) menentukan bahwa barang siapa yang mengatakan mempunyai barang sesuatu hak atau menyebutkan sesuatu kejadian untuk meneguhkan haknya itu atau untuk membantah hak orang lain maka orang itu harus membuktikan adanya hak itu atau adanya kejadian itu ketentuan dalam Pasal 1865 Kitab Undang Undang Hukum Perdata dan/atau HIR mengatur mengenai beban pembuktian. Beban pembuktian berada pada pundak pihak yang mendalilkan hak. Hukum perdata dan hukum acara perdata menentukan bahwa pihak yang mendalilkan memiliki hak atas sesuatu mempunyai kewajiban untuk membuktikan dalilnya.

Putusan PN Nomor 10/Pdt.SusBPSK/2016/PN.JKT.BRT penumpang hanya mengajukan bukti-bukti surat asli yaitu K-1 sampai K-9 sebagai berikut:

- a. Dokumen penarikan uang (*Withdrawal*) dari Bank UBS di Jenawa sebesar USD 12.500,- pada tanggal 12 Mei 2015;
- b. Dokumen surat tanda penerimaan barang bukti di Kepolisian pada bulan Mei 2015 sesaat setelah kejadian;
- c. Surat Keterangan Domisili Termohon Keberatan tanggal 5 Agustus 2015 (Scan Copy Dari Asli);
- d. Surat Tanda Penerimaan Laporan Pengaduan Kepolisian di Resor Kota Bandara (Asli);
- e. Surat Tanda Penerimaan Boarding Pass Pesawat Qatar 956 DOHA dan Termohon (Asli).

Maka merujuk pada Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 118 Tahun 2010 sebelum diperbaharui menjadi Peraturan Menteri Keuangan 203/PMK.04/2017Pembebasan bea masuk pada saat itu diberikan sebesar nilai pabean tidak melebihi FOB USD 250.00 oleh karena itu dalam kasus ini penumpang membawa uang sebesar 8,500.00 US Dolar, Rp. 3.200.000,00 dan 50 Swis Franc sehingga jika dirupiahkan ditaksir melebihi Rp. 100.000.000 maka dikenakan pajak bea masuk 10 % dari jumlah barang bawaan hal ini seharusnya dapat dibuktikan dalam dokumen penumpang atau awak sarana pengangkut yang melakukan perjalanan dari luar negeri.

Prosedur dokumen penumpang ketika berada di dalam pesawat akan diberikan *customs declaration* yaitu berupa dokumen pabean tersebut mereka diwajibkan mengisi dan menginformasikan barang bawaannya saat tiba di tanah air dan kemudian akan dilakukan pemeriksaan saat mendarat dan melewati jalur merah. Apabila penumpang atau awak sarana pengangkut tidak memberitahukan barang yang dibawa (yang seharusnya dikenakan bea masuk dan pajak dalam rangka impor), dianggap sebagai pelanggaran dan akan dikenakan sanksi administratif. Berdasarkan bukti yang telah di berikan oleh penumpang dalam putusan BPSK, PN dan Kasasi tidak menyertakan bukti kepemilikan benda tersebut dalam *Customs Declaration* sehingga kekeliruan tersebut sangat jelas terlihat.

4. **Judex Juris Melakukan Kekeliruan dalam Menerapkan Ketentuan Mengenai *Precautionary Principle* dalam Memutus Perkara Sengketa Konsumen**

Adapun *Judex Juris* yang dimaksud yaitu dalam Putusan Kasasi Nomor 694K/Pdt.Sus-BPSK/2016 pada halaman 21 antara lain mengemukakan sebagai berikut:

“...begitu pula in casu tidak ada upaya sama sekali dari Pengusaha untuk menginformasikan kepada Para Penumpang bahwa dalam penerbangan *aquo* untuk berhati-hati berkaitan dengan barang-barang yang dibawa karena sebelumnya sudah pernah terjadi kasus serupa (*to be alert/precautionary principle*), sehingga dari fakta tersebut dapat dinyatakan bahwa kesalahan tersebut juga merupakan tanggung jawab Pengusaha dalam perkara *a quo*”.

Pemohon PK (*Qatar Airways*) dalam alasan keberatannya mengemukakan soal *precautionary principle* adalah suatu istilah yang berlaku dalam hukum lingkungan. Hal ini dengan jelas diatur dalam *Deklarasi Rio de Janeiro* Tahun 1992. Pasal 15 berbunyi sebagai berikut:

“In order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by States according to their capabilities. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall be not used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation”.

(Dalam rangka untuk melindungi lingkungan, *precautionary approach* (pendekatan kehati-hatian) harus diterapkan secara luas oleh negara-negara berdasarkan kemampuan mereka masing-masing. Ketika ada terdapat sejumlah ancaman serius atau kerusakan yang tidak dapat diperbaiki, kelangkaan secara penuh mengenai kepastian secara ilmiah tidak akan dipergunakan sebagai sebuah alasan untuk menunda pengukuran biaya yang efektif untuk mencegah penurunan lingkungan).

Kemudian Pemohon PK (*Qatar Airways*) juga mengambil kutipan dari buku karya David Wilkinso berjudul *“Environment and Law: Routledge*

Introduction to Environment Series” yang terdapat di halaman 111, berbunyi sebagai berikut:

“The precautionary principle is essence, the notion that lack of full scientific certainty should not prevent or delay action to protect the environment from harm or prospective harm. It is an extension of the causes and consequences of the environmental peril in question are imperfectly understood”. (precautionary principle adalah inti, gagasan bahwa kekurangan kepastian secara ilmiah tidak seharusnya mencegah atau memperlambat tindakan untuk melindungi lingkungan dari bahaya atau kemungkinan bahaya, Dalam cakupan yang lebih luas, pencegahan harus diterapkan sekalipun antara sebab dan akibat dari bahaya lingkungan yang dipersoalkan tidak dapat dimengerti secara sempurna).

Berdasarkan rumusan tersebut, menurut alasan keberatan dari pihak Pemohon PK bahwa ketika sebuah aktivitas yang menimbulkan kerusakan atau gangguan terhadap lingkungan hidup, prinsip kehati-hatian harus diterapkan sekalipun hubungan sebab akibat tidak dapat dibuktikan secara ilmiah. Yang dilihat adalah apa dampak dari sebuah aktivitas terhadap kerusakan lingkungan hidup. Yang lebih menjadi bahan perhatian adalah akibat dari kegiatan terhadap kelestarian lingkungan. Karena *precautionary principle* adalah prinsip yang berlaku dan dikenal dalam hukum lingkungan maka pertimbangan *Judex Juris* yang memasukkan *precautionary principle* sebagai prinsip dalam hukum lingkungan ke dalam persoalan hukum konsumen adalah kekeliruan dalam memutuskan perkara hukum perlindungan konsumen.

Terlepas dari tujuan dari penggunaan *precautionary principle*, di sisi lain Menurut M.R.A.G. Wibisana di dalam bukunya yang berjudul *“Law and Economic Analysis of the Precautionary Principle”* halaman 9-10 mengemukakan bahwa para ahli hukum dan ekonomi berpendapat bahwa paling tidak ada 2 (dua) alasan untuk meragukan kegunaan dari *precautionary principle*. Pertama adalah,

precautionary principle tidak mempunyai pembenaran (justifikasi) secara ekonomi. Implementasi dari *precautionary principle* bisa jadi membutuhkan biaya eksekutif yang jauh lebih besar dari biaya yang diperlukan untuk mengadakan pencegahan. Kedua, *precautionary principle* dipicu oleh irrasionalitas dan ini akan memunculkan kebijakan yang tidak rasional. Hal ini menyebabkan bisa jadi akan menyebabkan pengambilan kebijakan terlampau banyak menekankan pada pendapat publik tentang sebuah risiko tertentu, dimana kemungkinan akan didasarkan pada ketakutan yang tidak rasional.

Precautionary principle yang secara teori masih ada keberatan dari para ahli hukum dan ekonomi ini menjadi landasan Pemohon PK dalam keberatan terhadap pertimbangan hakim pada putusan kasasi dan oleh karena masih mengundang perdebatan mengenai kemanfaatannya, dengan demikian pertimbangan dari *Judex Juris* yang meminta agar Pemohon Kasasi menerapkan prinsip *precautionary principle* dalam persoalan hukum mengenai hubungan produsen dan adalah pertimbangan yang tidak tepat. Ketika kemanfaatan dari sebuah kebijakan belum jelas mengenai besarnya biaya untuk menerapkan prinsip *precautionary principle* tidak sebanding dengan manfaat yang akan diperoleh, dalam keadaan yang sedemikian rupa maka penggunaan dari *precautionary principle* menjadi tidak relevan untuk dijadikan sebagai dasar pertimbangan.

Alasan pertimbangan hakim menggunakan *precautionary principle* di dalam putusan kasasi sesungguhnya dikaitkan dengan kenyataan dan fakta mengingat penerbangan tersebut berlangsung dalam waktu yang cukup lama yaitu rata-rata di atas 2 (dua) jam perjalanan lintas negara atau benua, tanpa harus

mewujudkan tanggung jawab moral pengusaha dalam memberi jaminan keamanan dalam bentuk ketenangan dan kenyamanan kepada Konsumen (penumpang) dalam tindakan preventif berupa usaha penyediaan keamanan disekitar area kabin penumpang dengan *System CabinVidio Monitoring System* (SCMS) yang telah diterapkan oleh beberapa maskapai penerbangan Internasional lainnya dan atau dalam bentuk kunci kabin secara otomatis yang hanya dapat dibuka atas bantuan *Cabin Crew*(awak kabin) dan atau setiap upaya yang dapat menjamin keamanan dan kenyamanan para penumpang (Konsumen) dan barang bawaannya selama dalam penerbangan (*any in flight surveillance measures*), dimana penggunaan sistem kamera keamanan di sekitar area kabin penumpang pesawat diharapkan dapat meminimalisir tindak kejahatan baik berupa pencurian barang (*in flight theft*), yang kesemuanya itu ternyata tidak terungkap adanya dalam perkara *a quo* baik ditingkat pemeriksaan BPSK maupun *Judex Facti* yang dapat membebaskan tanggung jawab hukum (ganti rugi) pengusaha dari tuntutan konsumen.

Berkaitan juga dengan *in casu* tidak ada upaya sama sekali dari pengusaha untuk menginformasikan kepada para penumpang bahwa dalam penerbangan *a quo* untuk berhati-hati berkaitan dengan barang-barang yang dibawa karena sebelumnya sudah pernah terjadi kasus serupa (*to bealert/precausenary principle*), sehingga dari fakta tersebut dapat dinyatakan bahwa kesalahan tersebut juga merupakan tanggung jawab Pengusaha dalam perkara *a quo*.

Asas kehati-hatian atau yang lazim dikenal sebagai "*precausenary principle*" memang terdapat di dalam rumusan Pasal 2 huruf F Undang-Undang

Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU PPLH) yang berarti bahwa ketidakpastian mengenai dampak suatu usaha dan/atau kegiatan karena keterbatasan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi bukan merupakan alasan untuk menunda langkah-langkah meminimalisasi atau menghindari ancaman terhadap pencemaran atau kerusakan lingkungan.⁵⁷ Sedangkan jika mengacu pada asas-asas yang berlaku di transportasi sesuai isi Pasal 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dinyatakan bahwa penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas: manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, kepentingan umum, keterpaduan, tegaknya hukum, kemandirian, keterbukaan dan anti monopoli, berwawasan lingkungan hidup, kedaulatan negara, kebangsaan dan kenusantaraan. Sehingga, alasan keberatan Pemohon PK (*Qatar Airways*) berkaitan dengan *precautionary principles* sudah tepat, dikarenakan asas tersebut memang hanya digunakan untuk masalah lingkungan bukan permasalahan berkaitan dengan konsumen.

Berkaitan dengan tindakan *preventif* berupa usaha penyediaan keamanan disekitar area kabin penumpang dengan System *Cabin Video Monitoring System* (SCMS) atau dalam bentuk kunci kabin secara otomatis yang hanya dapat dibuka atas bantuan *Cabin Crew* (awak kabin) memang tidak ada terdaftar dalam fasilitas yang ada di dalam *Qatar Airways*. Kemudian, dalam pertimbangan jugadikatakan tidak ada upaya sama sekali dari pengusaha untuk menginformasikan kepada para penumpang bahwa dalam penerbangan *a quo* untuk berhati-hati berkaitan dengan

⁵⁷ Tim Pengelola Artikel, "Asas Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup", melalui www.menlh.go.id, diakses Sabtu, 3 Maret 2018, Pukul 00.50 wib.

barang-barang yang dibawa karena sebelumnya sudah pernah terjadi kasus serupa. Hal ini terlihat bahwa pertimbangan hakim dalam kasasi masih mengacu dengan kasus-kasus yang pernah terjadi di dalam pesawat Qatar Airways dalam bukti-bukti yang dikemukakan oleh Termohon PK (Leo) pada Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat Nomor 10/Pdt.Sus/2015 yaitu antara lain:

1. Bukti K-3:
 - a. Artikel harian cetak Kompas tanggal 21 September 2015 “Kriminalisasi-Maling di dalam Pesawat Makin Marak”
 - b. Artikel harian cetak Kompas tanggal 23 September 2015 “Otoritas RI Miliki Wewenang”
2. Bukti K-4: Artikel media elektronik Detik.com tanggal 21 September 2015 “4 WN China diduga komplotan Copet di Pesawat masih diperiksa intensif”
3. Bukti K-5: Artikel media elektronik NTMCPOLRI.com tanggal 22 September 2015 “Polisi Ringkus 4 WNA Komplotan Pencopet di Atas Pesawat”.

Prosedur pemberitahuan terkait informasi agar penumpang berhati-hati dalam menjaga barang bawaan baik dalam maskapai internasional maupun nasional sudah sangat umum disampaikan oleh pramugari atau yang lebih dikenal dengan istilah “*Announcement Flight Attendant*”. Selain itu, Pemohon PK (*Qatar Airways*) juga mengemukakan mengenai keamanan harta benda penumpang yaitu bagi penumpang yang hendak mendapatkan pengamanan yang lebih terjamin dipersilahkan untuk mencatatkan bagasinya kepada maskapai penerbangan. Harga tiket yang dijual oleh Pemohon PK belum termasuk biaya untuk bagasi yang tercatat. Harga tiket hanya ongkos untuk biaya perjalanan dan makanan, tidak termasuk untuk keselamatan barang dan atau jasa. Bila penumpang ingin mendapatkan pengamanan yang lebih, Pemohon PK (*Qatar Airways*) sudah menyediakan fasilitas bagi setiap penumpang yang ingin mendapatkan keamanan

lebih melalui fasilitas bagasi tercatat. Tentu dengan konsekuensi bagi penumpang yang hendak mempergunakan fasilitas bagasi tercatat harus bersedia untuk membayar biaya tambahan yang diperuntukkan untuk itu.

Dari empat *judex juris* diatas maka hakim dalam usaha penerapan hukum demi keadilan dipersidangan harus menyadari tanggung jawabnya sehingga bila hakim bertindak dan berbuat tidaklah sekedar menerima, memeriksa kemudian menjatuhkan putusan. Melainkan keseluruhan perbuatan itu diarahkan guna mewujudkan keadilan berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa.⁵⁸ Namun dalam perkara ini hakim tidak menjalankan tugasnya sesuai dengan aturan hukum. Sehingga terlihat jelas disparitas antara putusan sebelumnya mulai dari BPSK, PN, Kasasi sampai akhirnya diputus pada Mahkamah Agung di tingkat PK. Disparitas memiliki arti kesenjangan dalam suatu kasus yang sama, hukum tidak boleh dibenarkan untuk menerapkan peraturan yang berbeda. Dalam ilmu hukum biasa dikenal dengan *disparity of sentencing*.⁵⁹

Disparitas ini kemudian yang terjadi di dalam kasus *Qatar Airways*, hakim pada tingkat kasasi menerapkan peraturan yang berbeda namun pada kasus yang sama dan penerapan hukum salah menggunakan hukum yaitu terlihat pada *judex juris* poin ke 4 (empat) yang menggunakan aturan *Precautionary Principle* (hukum lingkungan). Pada poin ke 3 beban pembuktian tidak dapat dibuktikan penumpang sedangkan *Qatar Airways* dapat membuktikan bahwa segala aktifitas

⁵⁸ Bachtiar, “Konstruksi Budaya Hukum Hakim dalam Memutus Perkara Positivism Hukum menuju Progresivisme Hukum” melalui <http://tiar73.wordpress.com>. diakses Sabtu, 03 Maret 2018, Pukul 14.15 wib.

⁵⁹ Anonim, “Disparitas”. Melalui <http://istilahhukum.wordpress.com>. diakses Sabtu, 03 Maret 2018, pukul 18.00 wib.

yang dilakukan telah sesuai aturan perundang-undangan dengan menggunkan tanggung jawab kesalahan *Liability ba sed on fault*. Begitupun pada *judex juris* lainnya tidak ada aturan yang menegaskan penggunaan fasilitas *System Cabin Vidio Monitoring System (SCMS)* pada pesawat kecuali kotak hitam untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan pesawat.

Merujuk pada teori tanggung jawab hukum (*legal liability*) telah dikembangkan oleh Hans Kelsen mengenai tanggung jawab dibedakan menjadi dua macam, yaitu: tanggung jawab yang didasarkan kesalahan dan tanggung jawab mutlak,⁶⁰ maka dalam kasus Qatar Airways dengan penumpang tersebut menggunakan tanggung jawab berdasarkan kesalahan. Pada dasarnya konsep kesalahan yang terdapat dalam Pasal 1356 KUH Perdata itu mengandung dua aspek, sebagai berikut:⁶¹

1. Adil, jika seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain karena kesalahannya diwajibkan untuk membayar ganti kerugian kepada korban atas kerugian tersebut.
2. Adil, jika seseorang yang meyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain tanpa kesalahannya tidak wajib untuk membayar ganti kerugian kepada korban.

Berdasarkan aspek yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain tanpa kesalahannya di atas, maka terlihat bahwa *Qatar Airways* sebagai pihak yang dituduhkan untuk mengganti kerugian terbukti tidak malakukan kesalahan. Hal ini sesuai dengan analisis dari keempat *judex juris*

⁶⁰ H. Salim dan Erlies Septiana Nurbani. *Loc. Cit.*,

⁶¹ *Ibid.*, halaman 215

sebelumnya yang pada kesimpulannya bahwa *judex juris*, 3 dan 4 terlihat jelas disparitas (kesenjangan) yang dilakukan oleh hakim dalam memutus perkara ditingkat PN dan Kasasi. Disparitas putusan mungkin saja ikut berpengaruh pada cara pandang dan penilaian masyarakat terhadap peradilan. Ia dapat dilihat sebagai wujud ketidakadilan yang mengganggu tetapi di dalam buku karya Andrew Ashworth yang berjudul *Sentencing And Criminal Justice* mengatakan bahwa disparitas putusan tidak bisa dilepaskan dari diskresi hakim menjatuhkan hukuman dalam suatu perkara.⁶² Disparitas putusan antara tingkat kasasi dengan PK terlihat jelas dalam penggunaan asas *precautionary principle* yang dikemukakan oleh hakim di tingkat kasasi keliru karena asas tersebut dipergunakan dalam lingkungan. Lebih lanjut, permasalahan *judex juris* poin 2 tentang kebebasan berkontrak yang dibuat oleh pihak *Qatar Airways* dalam *Condition of Carriage Section* pada artikel 9 poin 12 hanyalah klausula baku yang tidak membatalkan aturan di artikel 10 tentang aturan barang bawaan penumpang.

⁶² Hukum Online, “*Disparitas Putusan dan Pemidanaan Yang Tidak Proposional*”, melalui www.hukumonline.com, diakses Sabtu, 31 Maret 2018, Pukul 16.42 wib.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Pengaturan mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan atas kehilangan barang penumpang di dalam kabin didasarkan atas konsep dasar tanggung jawab yaitu kesalahan (*based on fault liability*) diatur secara umum di dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa perbuatan melawan hukum mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Sehingga dalam kasus ini tanggung jawab atas kerugian tersebut diatur di dalam Pasal 143 UU Penerbangan menyatakan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipkerjakannya.
2. Kasus posisi kehilangan barang penumpang pada maskapai *Qatar Airways* yaitu bermula dari perjalanan Jenewa kemudian transit di Doha dan melanjutkan perjalanan menuju Jakarta. Penumpang membawa tas berisi sebuah jam Rolex, uang tunai senilai US 8.500.00, Rp 3.200.000, dan 50 CHF. Pesawat mulai turun ketinggian dan lampu dinyalakan, konsumen melakukan pengecekan atas barang miliknya dan menemukan jam tangan miliknya sudah hilang. Konsumen melaporkan kepada kru kapten. ketika penumpang kembali ke tempat duduk, ditemukan jam tersebut

tergeletak diatas tas. Konsumen dengan rasa curiga mengecek barangnya yang lain dan mengetahui uang di dalam dompet sudah hilang. Konsumen kemudian melaporkan kembali. Kru kabin menghubungi kapten dan konsumen dijelaskan bahwa kru kabin tidak memiliki kewenangan untuk melakukan pemeriksaan. Saat mendarat, seluruh penumpang dipersilahkan turun kecuali satu orang penumpang yang ditahan atas kecurigaan petugas *security* bandara.

3. Tanggung jawab maskapai *Qatar Airways* dalam kasus kehilangan barang penumpang berdasarkan Putusan Nomor 117PK/Pdt.Sus-BPSK/2017 Hakim pada tingkat kasasi menerapkan peraturan yang berbeda namun pada kasus yang sama dan penerapan hukum salah menggunakan hukum yaitu terlihat pada judex juris poin ke 3 (tiga) yang menggunakan aturan *Precautionary Principle* (hukum lingkungan). Pada poin ke 3 beban pembuktian tidak dapat dibuktikan penumpang sedangkan *Qatar Airways* dapat membuktikan bahwa segala aktifitas yang dilakukan telah sesuai aturan perundang-undangan dengan menggunakan tanggung jawab kesalahan *Liability based on fault*. begitu pun poin 4 tidak ada aturan yang menegaskan penggunaan fasilitas *System CabinVidio Monitoring System* (SCMS) pada pesawat

B. Saran

1. Diharapkan dengan adanya Undang-Undang penerbangan penumpang yang mengalami kehilangan barang dapat mengetahui hak dan kewajiban agar dapat mencegah terjadinya kehilangan barang , serta berhati-hati dan teliti agar tidak mengalami kerugian. Serta begitu juga dengan perusahaan penerbangan dalam memberikan pelayanan dan jasa dalam menjalankan tugasnya, serta prosedur dan tindakan apa yang seharusnya dilakukan jika terjadi kasus kehilangan barang.
2. Perlu kesungguhan dari pemerintah untuk melakukan pencegahan terhadap kejahatan yang terjadi di dalam pesawat saat penerbangan agar penumpang dan perusahaan penerbangan tidak mengalami kerugian dengan mengupayakan suatu kebijakan pemberlakuan yang mengatur secara khusus tentang barang bawaan penumpang yang berharga karena dalam bagasi tercatat sendiri pun tidak memberikan kepastian hukum bahkan terkesan tumpang tindih dalam penerapan terhadap barang seperti uang.
3. Pertanggungjawaban dalam kasus ini tidak seluruhnya kesalahan dilakukan dari pihak maskapai serta penumpang karena Hakim dalam memutus terjadi diparitas dengan menggunakan hukum yang keliru sehingga diharapkan lebih professional dan konsisten dalam menarapkan hukum dan memutus suatu perkara.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Asyhadie, H. Zaeni & Budi Sutrisno. 2012. *“Hukum Perusahaan & kepailitan”*. Mataram: Erlangga.
- _____ 2016. *Hukum Bisnis Prinsip dan pelaksanaanya di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Burton, Richard. 1996. *Aspek Hukum dalam Bisnis*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Erwin, Muhammad. 2013. *Filsafat Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hanafi, Amrani dan Mahrus Ali. 2015. *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Harahap, Yahya. 2011. *Hukum Perseroan Terbatas*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Kristiyanti, Celina Tri Siwi. 2014. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Martono, H. K. 2007. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- _____ dan Ahmad Sudiro. 2010. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Muhammad, Abdulkadir. 2014. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Nafarin, M.. 2007. *Penganggaran Perusahaan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Ochtorina, Dyah. 2013. *Penelitian Hukum Legal Research*. Jakarta: Citra Aditya Bakti.
- Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan.
- Salim, H. & Erlies Septiana. 2014. *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertasi dan Tesis*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Subekti. 2001. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: Intermasa.
- Soekanto, Soerjono. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press

Widjaja, Gunawan. 2007. *Memahami Prinsip Keterbukaan (Aanvullend Recht) dalam Hukum Perdata*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.

B. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Republik Indonesia Nomor 203/PMK.04/2017 Tentang Ketentuan Ekspor Dan Impor Barang.

C. Jurnal

Ahmad Sudiro. 2013. “Konsep Keadilan” melalui, <https://law.uii.ac.id/wp-content/uploads/2013/01/Ahmad-Sudiro-Full-Text-No-3-Vol-19-JULI-2012.pdf>, diakses hari selasa, 27 Februari 2018.

Baiq Setiani. “Tanggung jawab maskapai penerbangan sebagai penyedia jasa penerbangan kepada penumpang akibat keterlambatan penerbangan”. jurnal Ilmu Hukum Novelty. Vol 7. diakses Sabtu, 3 Maret 2018.

Baskoro Santorizki. 2010. “Struktur dan pelaku Maskapai Penerbangan di Indonesia”. melalui <http://media.neliti.com> . Media Ekonomi Vol 18, No 3.

D. Karya Ilmiah

Bobby Ferdinal Purwanto. 2016. *Tanggung jawab Maskapai Penerbangan atas Tertundanya Penerbangan (Delay) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Pengangkutan Angkutan Udara*, (Skripsi). Fakultas Hukum Universitas Udayana, Denpasar.

Desi Levasari. 2011. *Evaluasi Kepuasan Penumpang Angkutan Umum Antarkota Antarprovinsi (AKAP) Lorena Jurusan Yogyakarta/ Palembang/ PP*, (Skripsi). Fakultas Teknik Universitas Admajaya, Yogyakarta.

Irene Wisnu Wardhani. *Pelaksanaan Sosialisasi Pelayanan Baru “Garuda Indonesia Eksperiance” PT.Garuda Indonesia Tahun 2009/ 2011*, (Skripsi). Program Studi Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Admajaya, Yogyakarta.

Mangara M. Pasaribu. 2015. *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang dalam Jasa Pengangkutan Udara*. (Skripsi). Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Medan Area, Medan.

E. Internet

Angkasapura II. *Daftar Nama Maskapai Penerbangan yang Beroperasi di Indonesia*. melalui <http://bandarasoekarnohatta.com>. diakses Rabu, 07 Februari 2018.

Anonim, “Disparitas”. Melalui <http://istilahhukum.wordpress.com>.diakses Sabtu, 03 Maret 2018.

Bachtiar. *Konstruksi Budaya Hukum Hakim dalam Memutus Perkara Positivism Hukum menuju Progresivisme Hukum* melalui <http://tiar73.wordpress.com>. diakses Sabtu, 03 Maret 2018.

Dicson. *Jenis-jenis Maskapai Penerbangan*, melalui <http://ilmupengetahuanumum.com>, diakses Rabu, 07 Desember 2018.

Hukum Online, “Disparitas Putusan dan Pidanaan Yang Tidak Proposional”, melalui www.hukumonline.com, diakses Sabtu, 31 Maret 2018.

Sandi Putra. 2017. *Mengapa Bawa Barang dari luar Negeri harus Bayar Pajak Di Bandara RI*. Diakses melalui. www.kemenkeu.go.id/publikasi/artikel-dan-opini/mengapa-bawa-barang-dari-luar-negeri-harus-bayar-pajak-di-bandara-ri/, Tanggal 28 Februari 2018.

Tim Pengelola Artikel. “Asas Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup”, melalui www.menlh.go.id, diakses Sabtu, 3 Maret 2018.

Wikipedia, ”Pengertian Maskapai Pesawat”, melalui <http://id.m.wikipedia.org>, diakses Selasa, 19 Desember 2017.

Wikipedia, “Qatar Airways”, melalui [http://id.m.wikipedia.org/wiki/Qatar Airways](http://id.m.wikipedia.org/wiki/Qatar_Airways). diakses Senin 05 Februari 2018.

Yuoky Surinda, “Konsep Tanggung Jawab Menurut Teori Taggung Jawab Dalam Hukum”, melalui <http://id.linkedin.com>. Di akses Sabtu, 03 Maret 2018.