

**PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA MASKAPAI  
PENERBANGAN LION AIR ATAS KERUSAKAN DAN  
KEHILANGAN BAGASI TERCATAT BERDASARKAN  
UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG  
PENERBANGAN DIHUBUNGKAN DENGAN PASAL 1365  
KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PERDATA**

**ARTIKEL**

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Mencapai

Gelar Sarjana Hukum

Oleh :

Ramdhan Hermawan

41151010150120

Program kekhususan : Hukum Perdata

Di bawah Bimbingan :

H.Riyanto S Akhmadi,S.H.,M.H



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS LANGLANGBUANA  
BANDUNG  
2019**

**CIVIL LIABILITY OF LION AIR AIRLINES FOR DAMAGES  
AND LOSS OF LISTED BAGGAGES BASED ON LAW  
NUMBER 1 OF 2009 CONCERNING AVIATION CONNECTED  
TO ARTICLE 1365 OF BOOK OF CIVIL LAW**

**ARTICLE**

Submitted to Fulfill One of Requirements in Getting Bachelor in Law

Arranged by :

Ramdhan Hermawan

41151010150120

Special Program : Civil Law

Under the guidance of :

H.Riyanto S Akhmadi,S.H.,M.H



**FACULTY OF LAW  
LANGLANGBUANA UNIVERSITY  
BANDUNG  
2019**

## **PERNYATAAN**

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Ramdhan Hermawan

NPM : 41151010150120

Bentuk Penulisan : Skripsi

Judul : PERTANGGUNG JAWABAN PERDATA MASKAPAI PENERBANGAN LION AIR ATAS KERUSAKAN DAN KEHILANGAN BAGASI TERCATAT BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DIHUBUNGKAN DENGAN PASAL 1365 KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PERDATA.

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya tugas akhir ini adalah hasil karya cipta saya sendiri dan bukan hasil plagiat. Apabila ternyata dikemudian hari terbukti benar bahwa tugas akhir saya ini adalah hasil plagiat, maka dengan ini saya menyatakan kesanggupan bahwa saya bersedia untuk menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.

Demikian pernyataan keaslian tugas akhir ini saya buat dengan sebenarnya, dimana penulis dalam keadaan sadar, sehat dan tanpa tekanan dari pihak manapun juga.

Yang memberi pernyataan

RAMDHAN HERMAWAN

41151010150120

## ABSTRAK

Maraknya koper yang rusak milik penumpang maskapai penerbangan menunjukkan kurangnya pertanggungjawaban terhadap penumpang, salah satu kasusnya adalah kerusakan dan kehilangan bagasi tercatat penumpang maskapai penerbangan pesawat *Lion Air* JT-310 dan JT-029, kerusakan dan kehilangan bagasi tersebut tidak diberi tanggapan yang serius oleh pihak PT. *Lion Mentari Airlines*, sehingga menimbulkan kerugian terhadap para penumpang karena PT. *Lion Mentari Airlines* tidak memenuhi tanggung jawabnya yaitu memberikan ganti rugi kepada para penumpang yang mengalami kerusakan bagasi tercatat. Permasalahan yang menarik untuk dianalisis adalah tentang pertanggungjawaban perdata maskapai penerbangan *Lion Air* atas kerusakan dan kehilangan bagasi tercatat, dan upaya yang bisa dilakukan oleh pihak yang mengalami kerugian.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini Deskriptif Analitis, yaitu suatu metode yang bertujuan untuk memperoleh gambaran secara menyeluruh dan sistematis tentang pertanggungjawaban perdata maskapai penerbangan *Lion Air* atas kerusakan dan kehilangan bagasi tercatat. Selain itu, permasalahan tersebut dianalisis dengan metode pendekatan Yuridis Normatif, yaitu dengan cara menguji dan mengkaji peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan, sedangkan analisis data menggunakan metode Normatif Kualitatif, yaitu menganalisis data dengan tanpa menggunakan angka-angka.

Berdasarkan hasil penelitian, bahwa pertanggungjawaban perdata maskapai penerbangan *Lion Air* atas kerusakan dan kehilangan bagasi tercatat yaitu, pertanggungjawaban yang diberikan terhadap hak-hak penumpang yang harus dipenuhi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yaitu kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat oleh pengangkut angkutan udara. Upaya Penyelesaian Terhadap Kerusakan dan Kehilangan Bagasi Tercatat Milik Penumpang Maskapai Penerbangan *Lion Air*, dengan cara menyelesaikan diluar pengadilan dengan melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen, selain itu dengan cara mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri. Penelitian ini menggunakan prinsip kesalahan mutlak (*Strict Liability*) bahwa perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.

## **ABSTRACT**

The rampant spread of damaged baggage that belongs to airline passengers shows the lack of accountability of the airline towards passengers. One of the cases was damage and loss of recorded baggage of airline passengers on Lion Air aircraft JT-310 and JT-029. Damage and loss of baggage were not given a serious response by PT. Lion Mentari Airlines, causing losses to the passengers because PT. Lion Mentari Airlines does not fulfill its responsibility to provide compensation to passengers who experience damage and loss of recorded baggage. An interesting problem to analyze is the civil liability for Lion Air Airlines for damage and loss of recorded baggage, as well as efforts that can be made by the party suffering losses.

The method used in this study is Analytical Descriptive, which is method that aims to obtain a comprehensive and systematic picture of the civil liability of the Lion Air Airlines for damage and loss of recorded baggage. In addition, the problem is analyzed using the Normative Juridical Approach method, namely by testing and reviewing the laws and regulations relating to the problem. Data analysis used is the Qualitative Normative method, which is analyzing data without using numbers.

Based on the results of the study, the type of civil liability that should be carried out by the Lion Air Airlines for damage and loss of recorded baggage, namely the liability given to passenger rights that must be fulfilled as provided for in Law Number 1 of 2009 concerning Aviation and Article 5 of ministry of transportation Regulation Number: PM 77 of 2011 concerning the Responsibilities of Air Transport Carriers. The Regulation states that the damage of registered baggage is compensated according to the type, size and brand of baggage recorded by air carriers. Efforts to resolve the damage and loss of registered baggage belonging to Lion Air Airlines passengers is to resolve the matter out of court through the Consumer Dispute Resolution Agency and file a lawsuit with the District Court. This study uses the principle of absolute error (Strict Liability) which means that the action is intentional or unintentional. That is, although it is not the fault of a party, but that party remains responsible for losses arising from his actions.

## **KATA PENGANTAR**

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Alloh S.W.T yang telah memberikan rahmat-nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul : **“PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA MASKAPAI PENERBANGAN LION AIR ATAS KERUSAKAN DAN KEHILANGAN BAGASI TERCATAT BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DIHUBUNGKAN DENGAN PASAL 1365 KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PERDATA”**

Penulisan skripsi ini di maksudkan untuk memenuhi salah satu syarat guna mencapai gelar Sarjana Hukum pada Program Kekhususan Hukum Perdata di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana Bandung. Mengingat keterbatasan dan kemampuan penulis, maka penulis sepenuhnya menyadari dan mengakui, bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan dan jauh dari sempurna, oleh karena itu Penulis sangat berterima kasih dan menghargai saran-saran dan kritik-kritik yang bersifat membangun dari semua pihak.

Ucapan terima kasih penulis haturkan kepada yang terhormat Bapak H. Riyanto S Akhmadi S.H.,M.H, selaku dosen pembimbing dan wali dosen yang telah membantu memberikan bimbingan dan pengarahan dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang terkait dalam penyusunan skripsi ini, antara lain :

1. Bapak Brigjen Pol. (Purn) Dr. H. R. A. R Harry Anwar, S.H., M.H, selaku Rektor Universitas Langlangbuana.
2. Ibu Dr. Hj. Widjajani, Ir. M.T., selaku Wakil Rektor I Universitas Langlangbuana Bandung.
3. Bapak Kombes Pol. (Purn). Ruhanda, S.E., M.Si., selaku Wakil Rektor II Universitas Langlangbuana Bandung.
4. Ibu Dr. Hj. Hernawati RAS, S.H., M.Si. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
5. Ibu Eni Dasuki Suhardini, S.H., M.H selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
6. Ibu Sri Mulyati Chalil, S.H., M.H selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
7. Bapak Dani Durahman, S.H., M.H selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
8. Ibu Dini Ramdania, S.H., M.H selaku Ketua Prodi dan Bapak Rachmat Suharno S.H., M.H selaku Sekretaris Prodi di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.
9. Segenap Dosen Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana atas ilmu pengetahuannya yang diberikan kepada penulis selama menuntut ilmu di Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana.

10. Staff Akademik, Staff Tata Usaha dan Pengelola Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana atas bantuannya dalam melayani segala kebutuhan Penulis selama perkuliahan hingga penyusunan skripsi ini.
11. Ibu mertua Rika, Adik Bella Novita Sunandika, S.H., Adik Tarisya Adzani Sunandika yang memberikan bantuan, doa, semangat, dukungan dan menghibur penulis menyelesaikan skripsi ini.
12. Teman-teman seperjuangan kelas B-2 keluarga Haji Terima kasih atas dorongan semanga dan kebersamaan yang tidak terlupakan selama menuntut ilmu di almamater kita ini dan
13. Teman-teman seangkatan Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana serta semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Secara khusus penulis menghaturkan sembah sujud dan rasa terima kasih yang tidak terhingga kepada Mamah Lilis Hernawati dan Bapak Usep Ahmad Yasin yang selalu memberikan dukungan serta doanya dan tidak lupa penulis menghaturkan banyak terima kasih kepada Istri Helga Sunandika S.H yang selalu mendoakan dan memberikan dorongan semangat dan si buah hati Queenara Yumna Hermawan sang penyemangat, Sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, Penulis berharap semoga Skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna bagi Mahasiswa Fakultas Hukum khususnya dan masyarakat umumnya.

Wassalamu`alaikum Wr. Wb

Bandung, 18 September 2019

Penulis

Ramdhan Hermawan

## DAFTAR ISI

**LEMBAR PENGESAHAN**

**LEMBAR PERNYATAAN**

**ABSTRAK ..... i**

**ABSTRACT ..... ii**

**KATA PENGANTAR ..... iii**

**DAFTAR ISI..... vi**

**BAB I PENDAHULUAN .....1**

A. Latar Belakang Masalah ..... 1

B. Identifikasi Masalah ..... 11

C. Tujuan Penelitian ..... 11

D. Kegunaan Penelitian..... 11

E. Kerangka Pemikiran..... 12

F. Metode Penelitian..... 16

**BAB II TINJAUAN TEORITIS MENGENAI HUKUM  
PENGANGKUTAN, PERTANGGUNGJAWABAN PERDAT,  
GANTI RUGI DAN AJUDIKASI.....21**

A. Hukum Pengangkut Udara .....21

B. Tanggung Jawab Hukum.....25

C. Ganti Rugi Dalam Hukum Perdata .....41

D. Pengertian Ajudikasi .....51

**BAB III GAMBARAN UMUM MASKAPAI PENERBANGAN LION  
AIR DAN CONTOH KASUS.....57**

A.	Latar Belakang Maskapai Penerbangan <i>Lion Air</i> .....	57
B.	Contoh Kasus Kerusakan dan Kehilangan Bagasi Tercatat.....	64
<b>BAB IV</b>	<b>ANALISIS    PERTANGGUNGJAWABAN    PERDATA</b>	
	<b>MASKAPAI PENERBANGAN <i>LION AIR</i> ATAS KERUSAKAN</b>	
	<b>DAN KEHILANGAN BAGASI TERCATAT.....</b>	<b>76</b>
A.	Pertanggungjawaban Perdata Maskapai Penerbangan <i>Lion Air</i> atas Kerusakan dan Kehilangan Bagasi Tercatat .....	76
B.	Upaya Yang Bisa dilakukan oleh Pihak yang dirugikan.....	82
<b>BAB V</b>	<b>KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>87</b>
A.	Kesimpulan .....	87
B.	Saran .....	88
	<b>DAFTAR PUSTAKA`</b>	
	<b>LAMPIRAN</b>	
	<b>RIWAYAT HIDUP</b>	

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Pada era globalisasi ini kita dituntut untuk bisa menggunakan teknologi yang ada agar kita dapat terus menjalani kehidupan dengan lebih mudah, kemajuan teknologi dan transportasi telah berkembang pesat. Hal itu tentunya disebabkan karena perkembangan masyarakat modern yang ingin hidup serba cepat dan praktis. Manusia selalu ingin berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain dengan cara cepat. Oleh karena itu, transportasi di era modern ini bisa dibilang menjadi kebutuhan paling mendesak di dalam kehidupan manusia.

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya serta memiliki tingkat kecelakaan yang relatif lebih rendah daripada transportasi darat dan air.<sup>1</sup>

Pengangkut memiliki dua arti, yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan, arti pengangkutan yang pertama masuk dalam subjek

---

<sup>1</sup> Wikipedia , *Transportasi*, <https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi>, diunduh pada hari kamis 1 agustus 2019 pukul 22:13 WIB.

pengangkutan sedangkan pada arti pengangkut yang kedua masuk dalam kategori objek pengangkutan.

Secara Khusus dibahas mengenai pengangkutan udara, definisi pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan.<sup>2</sup> Sebelum menaiki pesawat penumpang harus membeli tiket pesawat terlebih dahulu, tiket yang dibeli sesuai dengan waktu, tujuan dan maskapai penerbangan yang dipilih oleh penumpang.

Tiket maskapai penerbangan atau bisa di sebut juga tiket pesawat adalah dokumen yang dikeluarkan oleh sebuah maskapai penerbangan atau agen perjalanan untuk mengkonfirmasi bahwa seseorang telah membeli kursi penerbangan dipesawat terbang. Dokumen ini kemudian digunakan untuk mendapatkan pas naik di bandara. Kemudian dengan pas naik dan tiket terlampir, penumpang diperbolehkan untuk naik pesawat,<sup>3</sup> Jika terjadi sesuatu masalah tiket dapat menjadi bukti penumpang tersebut memang menaiki pesawat yang tertera sesuai dengan tiket tersebut.

Penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm.8.

<sup>3</sup> Wikipedia, *tiket maskapai Penerbangan* [https://id.wikipedia.org/wiki/Tiket\\_maskapai\\_penerbangan](https://id.wikipedia.org/wiki/Tiket_maskapai_penerbangan), diunduh pada Kamis 1 Agustus 2019 pukul 22.33 WIB

<sup>4</sup> Wikipedia, *Penumpang*, <https://id.wikipedia.org/wiki/Penumpang>, diunduh pada Kamis, 1 Agustus pukul 22:44 WIB.

Penumpang pesawat terbang juga dapat menikmati layanan maskapai penerbangan untuk memudahkan penumpang dalam membawa barang bawaan, salah satunya adalah menggunakan bagasi tercatat. Menurut Pasal 1 ayat (8) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa:

Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.

Maka sudah menjadi suatu kewajiban pengangkut untuk melaksanakan pengangkutan bagasi penumpang dengan selamat sampai di tempat tujuan. Keadaan “tidak selamat” ini mempunyai dua makna yaitu barangnya tidak ada lenyap, musnah atau barangnya ada tetapi rusak sebagian atau seluruhnya.<sup>5</sup> Tetapi bagasi yang diganti apabila mengalami kehilangan atau kerusakan adalah bagasi tercatat yang mempunyai *Baggage Claim Tag*.

*Baggage Claim Tag* merupakan label/Tag bagasi bernomor atau yang lebih jelasnya label tanda bagasi terdaftar. Jadi bagasi penumpang yang sudah diberi label ini sudah terdaftar untuk di tempatkan di *cargo compartment*.<sup>6</sup>

Berbeda dengan bagasi kabin yang berada dalam pengawasan penumpang dan apabila terjadi kehilangan atau kerusakan bagasi, itu bukan tanggung jawab maskapai penerbangan atau perusahaan penerbangan kecuali

---

<sup>5</sup> H.M. N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pertanggung, Djambatan*, Jakarta, 1983, hlm.2.

<sup>6</sup> Dwi Fitriyani, *Peran Penting Sebuah “Baggage Claim Tag”*, <https://kumpulan karya siswa.wordpress.com/2011/10/15/peran-penting-sebuah% E2 % 80 % 9 C baggage-claim-tag%E2%80%9d/amp/>. Diunduh pada kamis,1 agustus 2019 pukul 23:35 WIB.

si penumpang dapat membuktikan bahwa kerusakan bagasi kabin disebabkan oleh pihak maskapai.

Menurut R. S. Damardjati, mengemukakan pengertian perusahaan penerbangan sebagai berikut :

Perusahaan penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang baik yang berjadwal maupun yang tidak berjadwal.<sup>7</sup>

Sebuah 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.<sup>8</sup> Salah satu maskapai yang penerbangan yang ada di Indonesia adalah *Lion Air*.

*Lion Mentari Airlines* beroperasi sebagai *Lion Air* adalah sebuah maskapai penerbangan berbiaya murah yang berpangkalan pusat di Jakarta, Indonesia *Lion Air* sendiri adalah maskapai swasta terbesar di Indonesia . Dengan jaringan rute di Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Australia, India, Arab Saudi, dan Jepang, serta rute *charter* menuju Cina Hongkong, Korea Selatan, dan Makau. *Lion Air* menjadikan dirinya sebagai pemain Regional yang akan berkompetisi dengan *AirAsia* dari Malaysia. Sepanjang tahun operasionalnya, *Lion Air* mengalami penambahan armada secara signifikan sejak tahun operasionalnya pada tahun 2000 dengan memegang

---

<sup>7</sup> R. S Damardjati, *Istilah-istilah Dunia Pariwisata*, Jakarta, 2001, hlm.

<sup>8</sup> Wikipedia, *Maskapai Penerbangan*, [https://id.wikipedia.org/wiki/Maskapai\\_pnerbangan](https://id.wikipedia.org/wiki/Maskapai_pnerbangan). diunduh pada Kamis 1 Agustus 2019, pukul 23.55 WIB.

sejumlah kontrak besar, salah satunya yaitu kontrak pengadaan pesawat dengan *AirBus* dan *Boeing* dengan total keseluruhan sebesar US\$ 46.4 Milliar untuk armada 234 unit *Airbus* A320 dan 203 Pesawat *Boeing* 737 Max. Perusahaan sendiri telah memiliki perencanaan jangka panjang pada maskapai untuk memberdayakan armadanya untuk mempercepat ekspansinya di kancah regional Asia Tenggara dengan membuat anak perusahaannya sendiri, yaitu *Wings Air* dan *Batik Air* sebagai memperkuat operasional maskapai di Indonesia dan untuk luar negeri, *Lion Ar* memperkuat kehadirannya dengan mendirikan untuk *Malindo Air* dan *Thai Lion Air*.<sup>9</sup>

Masalah mengenai barang bawaan penumpang sangat menarik dan mendasar karena sering kali dijumpai adanya kasus-kasus yang merugikan penumpang, dari segi hukum khususnya hukum perdata masalah pertanggungjawaban hukum terhadap barang bawaan penumpang maupun pengangkut. Hubungan hukum tersebut menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dengan penumpang selaku pemilik barang bawaan. Dengan demikian antara pengangkut dengan penumpang mendapat jaminan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya. Tujuan dari penelitian ini untuk memberikan pengetahuan hukum kepada penumpang selaku pengguna jasa angkutan udara, hal ini mengacu dengan adanya hubungan timbal balik tersebut seharusnya mampu menempatkan kesetaraan kedudukan antar kedua belah pihak, namun dalam

---

<sup>9</sup> Wikipedia, *Lion Air*, [https://id.wikipedia.org/wiki/Lion\\_Air](https://id.wikipedia.org/wiki/Lion_Air), diunduh pada kamis, 1 agstus 2019, pukul 00:24 WIB.

prakteknya masih banyak penumpang angkutan udara yang masih belum mengetahuinya tentang hak dan kewajibannya.<sup>10</sup>

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang didalamnya telah menjelaskan bahwa kerugian yang di timbulkan oleh pengangkut udara seperti kehilangan kerusakan bagasi harus di ganti oleh pengangkut udara dan diperjelas lebih khusus dalam Peraturan Menteri Hubungan Nomor : PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut udara yang didalamnya membahas lebih jauh tentang tanggung jawab apa yang harus diberikan maskapai penerbangan bila merugikan penumpang.

Penyelesaian sengketa melalui pengadilan dapat dilakukan dengan mengajukan gugatan di pengadilan negeri yang berada dalam wewenang daerah bandar udara keberangkatan atau bandar udara tujuan. Gugatan yang diajukan adalah perbuatan melawan hukum.

Perbuatan melawan hukum Indonesia yang tercatat berasal dari Eropa Kontinental diatur dalam pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata sampai dengan Pasal 1380 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Pasal-pasal tersebut mengatur bentuk tanggung jawab atas perbuatan Melawan Hukum, tanggung jawab tidak hanya karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan diri sendiri tetapi juga berkenaan dengan perbuatan melawan hukum orang lain dan barang-barang dibawah pengawasannya.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Dwi Fitriyani, *LocCit*

<sup>11</sup> *Ibid*, hlm. 55

Pasal 1365 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan: Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut.

Pasal diatas sudah jelas bahwa kerugian yang dialami oleh penumpang atas kerusakan bagasi tercatat dibawah pengawasan pengangkut udara. Maka maskapai penerbangan sebagai pengangkut udara bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang, meskipun adanya peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut udara terhadap kerusakan bagasi tercatat penumpang tetapi tetap saja masih banyak terjadi kasus maskapai penerbangan yang tidak mau mengganti kerugian yang diderita penumpang sebagai konsumen. Salah satu kasusnya adalah kerugian yang dialami oleh penumpang pesawat *Lion Air JT-305* dan *JT-029*.

Bapak Pendi dan istrinya yang terbang dengan pesawat *Lion Air JT-305* jurusan *Kualanamu-Soekarno-Hatta* dijadwalkan berangkat Sabtu 13 Januari 2018 pukul 18:20 WIB. Namun pihak maskapai mengumumkan pesawat mereka mengalami delay dan baru diberangkatkan pukul 20:00 WIB.<sup>12</sup> Peristiwa perusakan terhadap bagasi mereka itu baru diketahui serelah tiba di bandara *Soekarno-Hatta* tepatnya pada pukul 23:35 WIB.

Pada saat akan mengambil bagasi ke *Conveyor belt*, sejumlah penumpang heran melihat kondisi beberapa koper rusak. Salah satunya koper

---

<sup>12</sup> Wahyudi Aulia Siregar *Lion Air Delay, Barang Bawaan Penumpang Diacak-acak*, <https://news.okezone.com/read/2018/01/16/340/1845998/lion-air-delay-barang-bawaan-penumpang-diacak-acak-diunduh-pada-jumat-2-agustus-2019>

Bapak Pendi dan istrinya dalam keadaan basah dan rusak seperti koper nya pecah. Bapak Dores juga mengalami kerusakan pada bagian retsleting terlihat dipaksa agar dapat terbuka. koper beberapa lain pun mengalami kerusakan dan kehilangan isi didalam koper.

Kasus sama di alami oleh Zazira Mustika, Penumpang *Lion Air* nomor penerbangan JT-029 pada tanggal 19 maret 2019 rute Denpasar-Jakarta, Zazira mengalami kerugian karena kondisi koper sudah rusak, dan hilang nya uang yen dan dollar Amerika yang jika di total kan mencapai angka Rp 3.979.850 .

Para penumpang yang mengalami kerusakan dan kehilangan koper langsung mendatangi pos pengaduan mereka hanya di berikan laporan pengaduan dan diarahkan membuat laporan pengaduan kepolisi, para penumpang langsung melaporkan kejadian tersebut ke Polresta Bandar Udara Soekarno-hatta untuk membuat laporan kerusakan dan kehilangan bagasi.

Para penumpang bersama-sama meminta pertanggung jawaban kepada pihak Lion Air dengan menunjukan koper yang rusak, akan tetapi pihak *Lion air* hanya untuk melakukan investigasi dan pihak *Lion Air* berjanji akan menghubungi dalam waktu 2x24 jam. Bapak Pendi mengaku hanya menerima telepon dari seseorang yang mengaku petugas kepolisian Bandara, setelah menanyai Bapak Pendi, pria itu berjanji akan terus menyelidiki dan akan menghubungi kembali, akan tetapi pada kenyataanya sampai sekarang para korban belum di hubungi oleh pihak *Lion Air* dan belum mendapatkan kejelasan ganti rugi dari pihak *Lion Air* . Para penumpang merasa sangat

kecewa karena upaya mereka dalam membuat laporan di bagian Lost and Found Bandar Udara Soekarno-Hatta dirasa tidak di gubris sama sekali oleh pihak *Lion Air*.

Maka untuk perbandingan kasus penulis akan membahas kasus yang pernah dibahas sebelumnya yaitu Kasus mengenai hilangnya koper bagasi milik Umbu S. Samapaty oleh maskapai penerbangan Lion Air. Beliau menggunakan jasa penerbangan Lion Air pada 8 Oktober 2012 dari Manado ke Kupang dengan transit di Jakarta dan Surabaya. Pada saat itu Umbu S. Samapaty menitipkan koper besar merek Polo berwarna hitam yang berisi antara lain 20 cincin Universitas Indonesia 2 berbahan berlian, blue ruby, red rubycoklat, merah delima, giok, kecubung, dan blue savire 3 di bagasi pesawat Lion Air. Selain itu juga terdapat barang-barang mewah seperti jam Rolex dan gelang white full diamond. Nilai total dari seluruh barang tersebut mencapai Rp2,959 miliar. Ketika ia tiba di Kupang sekitar pukul 22.30, ternyata bagasi penggugat berupa koper besar merek Polo dengan nomor bagasi 0990 dalam nomor penerbangan JT 862540 tersebut tidak ditemukan atau hilang dan tidak diketahui lagi keberadaan dari koper tersebut.

Uraian di atas memberikan gambaran adanya permasalahan hukum yaitu dirasakan kurang atau bahkan belum adanya pertanggungjawaban hukum atas perlindungan bagasi tercatat milik penumpang pesawat terbang.

Penulis melakukan penelitian di internet sebelumnya telah terdapat beberapa judul penulisan tugas akhir mengenai pertanggungjawaban perdata maskapai penerbangan atas kerusakan bagasi tercatat, salah satu nya adalah

1. Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Atas Kehilangan atau Kerusakan Barang Bagasi Tercatat milik Penumpang Dalam Angkutan Udara Ditinjau dari Aspek Hukum Perdata (Study kasus Penulis Subandriyo Adi Prasetyo dan tahun ditulis 2014
2. Tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap kerugian konsumen selaku penumpang atas kehilangan dan kerusakan barang bagasi tercatat (study kasus PT.Lion Mentari Airlines).  
Penulis Anasthasia Juliana tahun 2016, Universitas Diponegoro.

Penulis bermaksud untuk mengkaji lebih dalam lagi mengenai pertanggungjawaban perdata, karena sepengetahuan penulis belum ada pembahasan mengenai Pertanggungjawaban Perdata Maskapai Penerbangan atas kerusakan bagasi tercatat berdasarkan Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan dihubungkan pasal 1365 Kitab Undang-Undang. Hukum Perdata dalam tugas akhir mahasiswa sebelumnya.

Berdasarkan uraian tersebut diatas penulis tertarik untuk mengkaji dalam bentuk skripsi dengan judul: **“Pertanggungjawaban Perdata Maskapai Penerbangan Lion Air Atas Kerusakan dan Kehilangan Bagasi Tercatat Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Dihubungkan Dengan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata”**

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas dapat dirumuskan permasalahan hukum sebagai berikut:

1. Bagaimana Pertanggungjawaban maskapai penerbangan *Lion Air* terhadap penumpang atas kerusakan bagasi tercatat ?
2. Upaya yang bisa dilakukan oleh pihak yang mengalami kerugian ?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan memahami tanggung jawab maskapai penerbangan *Lion Air* terhadap penumpang atas kerusakan bagasi tercatat.
2. Untuk mengetahui upaya apa saja yang bisa dilakukan oleh pihak yang dirugikan.

## **D. Kegunaan Penelitian**

1. Kegunaan Teoritis

Memberikan sumbangan pemikiran dalam rangka meningkatkan perkembangan ilmu hukum, khususnya tentang ganti rugi.

2. Kegunaan Praktis

- a. Memberikan masukan kepada pihak berwenang dalam pembentukan peraturan di bidang penerbangan, khususnya mengenai pertanggungjawaban Perdata terhadap penumpang maskapai penerbangan.

- b. Memberikan masukan kepada pelaku usaha sejauh mana pelaksanaan tanggung jawab pengusaha terhadap konsumen, khususnya kepada maskapai penerbangan *Lion Air*.

#### **E. Kerangka Pemikiran**

Indonesia telah bertekad untuk mewujudkan suatu masyarakat yang dicita-citakan bersama yaitu masyarakat Indonesia yang adil dan makmur, baik spiritual maupun material dan hal tersebut telah tercantum secara jelas ada pada Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 Alinea ke IV yang menyatakan bahwa:

Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu Pemerintahan Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, dan perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah kemerdekaan kebangsaan Indonesia dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasarkan kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/ perwakilan serta dengan mewujudkan suatu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Sehubungan dengan hal tersebut, Otje Salman dan Anton F. Susanto berpendapat:

Pembukaan alinea keempat ini menjelaskan tentang pancasila secara substansial merupakan konsep yang luhur dan murni, luhur, karena mencerminkan nilai-nilai bangsa yang diwariskan turun-temurun dan abstrak, murni karena kedalaman substansial yang menyangkut beberapa aspek pokok, baik agamis, ekonomis, ketahanan sosial, dan budaya yang memiliki corak partikular.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> HR Otje alman dan Anthon F.Susanto, *Teori Hukum Mengingat Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, Rafika Aditama, Bandung, 2005, hlm. 158.

Pancasila merupakan landasan pembangunan nasional untuk mewujudkan suatu masyarakat adil dan makmur yang merata material dan spiritual yang merdeka, berdaulat, bersatu dan berkedaulatan rakyat dalam suasana perikehidupan bangsa yang tentram, tertib dan damai.<sup>14</sup>

Pasal 33 Ayat (4) Undang-Undang Dasar 1945 merupakan landasan konstitusional pembangunan dan pelaksanaan perekonomian Indonesia yang menyatakan bahwa:

Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisien berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

Maka dari itu untuk mewujudkan tujuan Negara Indonesia yaitu masyarakat yang adil dan makmur baik dalam bermasyarakat dan dalam perekonomian, diperlukan peraturan yang mengatur mengenai perlindungan masyarakat dalam menjalani kehidupan, salah satunya adalah Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang melindungi penumpang dari kerugian-kerugian yang terjadi. Apabila terjadi kerusakan bagasi tercatat dijelaskan didalam pasal 144 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yaitu:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang musnah atau rusak yang

---

<sup>14</sup> C.F.G. Sunarjati Hartono, *Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*, Alumni Bandung, 1991, hlm.3.

diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

Diperjelas dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang menyatakan bahwa :

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
- d. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. Keterlambatan angkutan udara; dan
- f. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Bentuk ganti ruginya dimuat didalam pasal 168 ayat (1) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tentang Penerbangan yaitu: Jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo sebagaimana dimaksud dalam pasal 144 dan pasal 145 ditetapkan dengan Peraturan Menteri.

Jumlah ganti kerugian seperti yang dinyatakan diatas diatur dalam Peraturan Menteri, yaitu Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang menyatakan bahwa :

Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut:

- a. Kehilangan bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp 4000.000.00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan

- b. Kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.

Maka apabila ada penumpang yang tidak puas dengan ganti rugi yang diberikan, penumpang dapat menempuh jalan lain sesuai pasal 23 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang menyatakan bahwa;

Besaran ganti kerugian yang diatur dalam peraturan ini tidak menutup kesempatan kepada penumpang, ahli waris penerima kargo, atau pihak ketiga untuk menuntut pengangkut ke pengadilan negeri di dalam wilayah negara Kesatuan Republik Indonesia atau melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Penyelesaian sengketa melalui pengadilan dapat dilakukan dengan mengajukan gugatan di pengadilan negeri yang berada dalam wewenang daerah bandar udara keberangkatan atau bandar udara tujuan. Gugatan yang diajukan adalah perbuatan melawan hukum.

Perbuatan melawan hukum Indonesia yang tercatat berasal dari Eropa Kontinental diatur dalam pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata sampai dengan Pasal 1380 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Pasal-pasal tersebut mengatur bentuk tanggung jawab atas perbuatan Melawan Hukum, tanggung jawab tidak hanya karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan diri sendiri tetapi juga berkenaan dengan perbuatan melawan hukum orang lain dan barang-barang dibawah pengawasannya.<sup>15</sup>

Pasal 1365 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan: Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian

---

<sup>15</sup> *Ibid*, hlm. 55.

kepada orang lain mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut.

Pasal diatas sudah jelas menyatakan bahwa kerugian yang dialami oleh penumpang atas kerusakan dan kehilangan bagasi tercatat dibawah pengawasan pengangkut udara. Maka dari itu maskapai penerbangan sebagai pengangkut udara bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang.

Penyelesaian dari kasus ini selain melalui pengadilan ada juga melalui alternatif penyelesaian sengketa diluar pengadilan, lembaga yang menangani penyelesaian sengketa perlindungan konsumen diluar pengadilan adalah Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen. Dengan adanya pengadilan alternatif penyelesaian sengketa diluar pengadilan untuk menyelesaikan persoalan yang dialami oleh konsumen diharapkan dapat membantu menyelesaikan rasa ketidakadilan dan kerugian yang dialami penumpang sebagai pengguna jasa pengangkutan udara.

#### **F. Metode Penelitian**

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis dan konsisten melalui proses penelitian tersebut perlu diadakan analisis dan konstruksi terhadap data yang telah

dikumpulkan dan diolah,<sup>16</sup> Oleh karena itu dalam penulisan ini digunakan metodologi penelitian sebagai berikut :

### **1. Metode pendekatan**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini, adalah pendekatan Yuridis Normatif, yaitu penelitian yang menitikberatkan kepada data sekunder atau data kepustakaan. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari studi kepustakaan yang terdiri dari bahan pustaka yang menggunakan bahan-bahan hukum, yang dapat dibedakan menjadi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.<sup>17</sup>

### **2. Spesifikasi Penelitian**

Spesifikasi penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah Deskriptif Analistis yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan yang dibahas,<sup>18</sup> Dalam penelitian ini memaparkan hasil analisis tentang pertanggungjawaban perdata terhadap penumpang maskapai penerbangan *Lion Air* atas kerusakan bagasi tercatat.

### **3. Tahap Penelitian**

Dalam tahap penelitian ini, penulis melakukan :

- a. Penelitian Kepustakaan

---

<sup>16</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Suatu Tinjauan Singkat, PT.Raja Grafindo Prasada, Jakarta, 2013, hlm 1.

<sup>17</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op.Cit*, hlm. 13.

<sup>18</sup> Ronny Hanitijo Soemitro *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm. 97.

Penelitian Kepustakaan yaitu penelitian terhadap data sekunder<sup>19</sup>, yang terdiri dari:

- 1) Bahan buku primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat,<sup>20</sup> berupa peraturan perundang-undangan yang terdiri dari :
  - a) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945;
  - b) Kitab Undang-undang Hukum Perdata;
  - c) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan;
  - d) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara;
  - e) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 49 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- 2) Bahan hukum sekunder yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer,<sup>21</sup> antara lain:
  - a) Hasil Karya Ilmiah para sarjana;
  - b) Hasil-hasil Penelitian; dan
  - c) Tulisan para ahli yg berkaitan dengan pokok permasalahan dalam penelitian.

---

<sup>19</sup> Rony Hanitjo Soemitro, *Op.Cit*, hlm. 11.

<sup>20</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Loc.Cit*

<sup>21</sup> *Ibid.*

- 3) Bahan hukum tersier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder,<sup>22</sup> seperti:
- a) Kamus bahasa;
  - b) Artikel-artikel;
  - c) Surat kabar;
  - d) Majalah; dan
  - e) Internet.
- b. Penelitian Lapangan, yaitu Penelitian lapangan adalah cara untuk memperoleh data yang bersifat primer. Dalam hal ini akan diusahakan untuk memperoleh data-data dengan mengadakan wawancara dengan instansi terkait.<sup>23</sup>

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpul data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a. Studi kepustakaan (*Library Research*), yaitu mencari konsepsi-konsepsi, teori-teori, pendapat-pendapat ataupun penemuan-penemuan yang berhubungan erat dengan pokok permasalahan.<sup>24</sup> Dalam Dalam penelitian ini penulis melakukan serangkaian penelitian terhadap data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.
- b. Studi lapangan (*Field Research*), dilakukan melalui wawancara. Wawancara adalah cara unttuk memperoleh informasi dengan

---

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> Rony Hanitjo Soemitro, *Op.Cit*, hlm. 98.

<sup>24</sup> *Ibid*

bertanya langsung kepada narasumber. Hasil wawancara ditentukan oleh beberapa faktor yang berinteraksi dan mempengaruhi arus informasi.<sup>25</sup> Dalam penelitian ini melakukan wawancara dengan para penumpang pesawat terbang *Lion Air* yang mengalami kerusakan dan kehilangan bagasi tercatat, para petugas *Lion Air*.

## 5. Analisis Data

Analisis dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu.<sup>26</sup> Metode analisis data menggunakan metode normatif kualitatif, artinya mengukur data dengan ketentuan perundang-undangan atau teori yang tidak dapat diukur dengan angka-angka maupun rumus.<sup>27</sup> Teknik ini merupakan cara pengumpulan data dengan membaca, mempelajari, mengkaji dan menganalisa dari buku- buku, peraturan perundang-undangan, dokumen, dan sumber-sumber lain yang berhubungan dengan masalah yang diteliti dalam penulisan hukum ini.

---

<sup>25</sup> *Ibid*, hlm.57

<sup>26</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, CV Rajawali, Jakarta, 1982, hlm. 37

<sup>27</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2005, hlm. 32.

**BAB II**

**TINJAUAN TEORITIS MENGENAI HUKUM PENGANGKUTAN  
UDARA, PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA, GANTI RUGI DAN  
AJUDIKASI**

**A. Hukum Pengangkutan Udara**

**1. Pengangkutan Udara**

Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Ada beberapa jenis angkutan udara tetapi yang sering digunakan oleh masyarakat umum adalah angkutan udara niaga yaitu angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran, berbeda dengan angkutan udara bukan niaga yaitu angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain dibidang angkutan udara, penjelasan diatas berdasarkan pada Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Dalam Pasal 1 ayat (26) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa:

Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Angkutan udara diadakan dengan perjanjian antara para pihak. Tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan.<sup>28</sup> Badan usaha angkutan udara yang dapat melakukan pengangkutan adalah badan usaha milik Negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dan kegiatan tersebut memungut pembayaran.

Pengertian penerbangan menurut Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa:

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Melihat pengertian penerbangan diatas maka pengangkutan udara adalah salah satu bagian dari penerbangan, karena itu asas-asas yang dianut dalam pengangkutan udara adalah asas-asas yang dimuat dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa:

Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. Manfaat;
- b. Usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. Adil dan merata;
- d. Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- e. Kepentingan umum;
- f. Keterpaduan;

---

<sup>28</sup> Novita S, *hukum pengangkutan udara*, <http://vitaorriin.blogspot.com/2015/01/hukum-pengangkutan-udara.html>, diunduh pada jumat 27 september 2019, Pukul 00:37 WIB.

- g. Tegaknya hukum;
- h. Kemandirian;
- i. Keterbukaan dan anti monopoli;
- j. Berwawasan lingkungan hidup;
- k. Kedaulatan Negara;
- l. Kebangsaan; dan
- m. Kenusantaraan.

Pengangkutan udara adalah salah satu faktor penting dari kekuatan negara di ruang udara yang tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga untuk mempersatukan bangsa dalam pengertian politis, sebagai sarana untuk membantu efektifitas pemerintahan serta pendorong lajunya pembangunan. Transportasi udara semakin mengalami peningkatan seiring dengan kemajuan teknologi dan kebutuhan manusia yang selalu berkembang. Hal ini tentu saja membawa konsekuensi dibutuhkannya peraturan tentang pengangkutan udara yang sesuai dengan perkembangan masyarakat. Kebijakan umum angkutan udara diarahkan untuk mewujudkan terselenggaranya angkutan udara secara selamat, aman, cepat, efisien, teratur, nyaman, dan mampu berperan dalam rangka menunjang dan mendukung sektor-sektor pembangunan lainnya.<sup>29</sup>

Dalam pengangkutan udara adanya fasilitas-fasilitas yang disediakan sesuai Pasal 37 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 49 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri yang menyebutkan bahwa:

---

<sup>29</sup> Saefullah Wiradipradja, 2006, *Tanggung Jawab Perusahaan penerbangan Terhadap Penumpang Menurut hukum udara Indonesia*, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 25, No.1, hlm.5.

Fasilitas dalam pesawat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf a, meliputi:

- a. bagasi tercatat;
- b. *lavatory* (toilet);
- c. interior dan fasilitas;
- d. media hiburan, majalah atau surat kabar;
- e. makanan dan minuman; dan
- f. informasi petunjuk keselamatan dan keamanan penerbangan.

Salah satu fasilitas yang disediakan adalah bagasi tercatat menurut Pasal 1 ayat (8) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa:

Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.

Ketentuan mengenai Bagasi Tercatat diatur dalam Pasal 20 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 49 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, yang menyatakan bahwa:

- (1) Ketentuan bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf g meliputi:
  - a. informasi berat, biaya tambahan untuk kelebihan berat bagasi tercatat, dan jenis barang yang dapat diangkut;
  - b. dilakukannya olah informasi keamanan (*security question*) dan penimbangan terhadap bagasi tercatat;
  - c. penyerahan dan penempatan tanda pengenal bagasi tercatat; dan
  - d. informasi tanda pengenal bagasi tercatat.

Dari ketentuan bagasi tercatat yang sangat penting adalah tanda pengenal bagasi, karena tanda pengenal bagasi bisa dijadikan bukti bahwa

bagasi tersebut adalah bagasi tercatat milik penumpang, Pasal 20 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 49 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri menyebutkan bahwa informasi tanda pengenal bagasi tercatat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d paling sedikit memuat:

- a. nomor tanda pengenal bagasi;
- b. nama atau logo pengangkut;
- c. tanggal penerbangan;
- d. nomor penerbangan;
- e. kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan; dan
- f. berat bagasi.

## **B. Tanggung Jawab Hukum**

### **1. Pengertian Tanggung Jawab Hukum**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.<sup>30</sup> Menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.<sup>31</sup>

Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian

---

<sup>30</sup>Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, 2005

<sup>31</sup>Soekidlo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm.

dikenal dengan pertanggungjawaban atas dasar kesalahan (*liability without based on fault*) dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal (*liability without fault*) yang dikenal dengan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strict liability*).<sup>32</sup> Prinsip dasar pertanggung jawaban atas dasar kesalahan mengandung arti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena ia melakukan kesalahan karena merugikan orang lain. Sebaliknya prinsip tanggung jawab risiko adalah bahwa konsumen penggugat tidak diwajibkan lagi melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai risiko usahanya.

## 2. Teori Tanggung Jawab Hukum

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :<sup>33</sup>

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concep of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).

---

<sup>32</sup> *Ibid.* hlm. 49.

<sup>33</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, 2010, hlm.

- c. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.

Situasi tertentu, seseorang dapat dibebani tanggung jawab untuk kesalahan perdata yang dilakukan orang lain, walaupun perbuatan melawan hukum itu bukanlah kesalahannya. Hal semacam ini dikenal dengan sebagai tanggung jawab atas kesalahan yang dilakukan oleh orang lain. Teori tanggung jawab berdasarkan perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh orang lain tersebut dapat dibagi dalam 3 (tiga) kategori sebagai berikut:

- a. Tanggung jawab atasan.
- b. Tanggung jawab pengganti yang bukan dari atasan orang-orang dalam tanggungannya.
- c. Tanggung jawab pengganti dari barang-barang yang berada di bawah tanggungannya.

Pasal 1367, 1368 dan 1369 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menjelaskan beberapa pihak yang harus menerima tanggung jawab dari perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pihak lain sebagai berikut:

- a. Orang tua atau wali yang bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh anak-anak di bawah tanggungannya atau di bawah perwaliannya.
- b. Majikan bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh pekerjanya.
- c. Guru bertanggung jawab atas muridnya.
- d. Kepala tukang bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh pekerja yang berada dibawahnya.
- e. Pemilik binatang bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan oleh binatang peliharaannya.
- f. Pemilik gedung bertanggung jawab atas ambruknya gedung karena kelalaian dalam pemeliharaan atau karena cacat dalam pembangunan maupun tatanannya.

Secara umum, prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut :<sup>34</sup>

Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*Liability based on fault*) Prinsip ini adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum perdata khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Secara umum, asas tanggung jawab ini dapat diterima karena adil bagi orang yang berbuat salah untuk mengganti kerugian bagi pihak korban. Dengan kata lain, tidak adil jika

---

<sup>34</sup> Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan konsumen*, PT. Sinar Grafika, Jakarta: 2008 hlm, 92.

orang yang tidak bersalah harus mengganti kerugian yang diderita orang lain.<sup>35</sup>

Perkara yang perlu dijelaskan dalam prinsip ini adalah defenisi tentang subjek pelaku kesalahan yang dalam doktrin hukum dikenal asas *vicarious liability* dan *corporate liability*. *Vicarious liability* mengandung pengertian, majikan bertanggung jawab atas kerugian pihak lain yang ditimbulkan oleh orang atau karyawan yang dibawah pengawasannya. *Corporate liability* memiliki pengertian yang sama dengan *vicarious liability*. Menurut doktrin ini, lembaga yang menaungi suatu kelompok pekerja mempunyai tanggung jawab terhadap tenaga yang diperkerjakannya.<sup>36</sup>

Tanggung jawab yang harus di berikan oleh pengangkut angkutan udara terhadap penumpang yang mengalami kerusakan dan kehilangan bagasi tercatat telah diatur khusus dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 77 tahun 2011 Tentan Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyebutkan bagwa:

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin ;
- c. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
- d. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. Keterlambatan angkutan udara;
- f. Kerugianyang di derita oleh pihak ketiga;

Persoalan semacam ini tidaklah sederhana, karena dalam praktek belum tentu setiap pengangkut bersedia akan mengakui kesalahannya.

---

<sup>35</sup> *Ibid*, hlm. 93.

<sup>36</sup> *Ibid*, hlm. 94.

Jika demikian, maka pihak penumpang, pengirim atau penerima barang atau pihak ketiga tidak boleh bertindak sepihak dan harus dapat membuktikan bahwa kerugian terjadi karena kesalahan pengangkut. Pembuktian tersebut dilakukan di Pengadilan untuk diputus oleh hakim.

Prinsip Praduga untuk Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of liability*) Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat. Apabila pihak tergugat tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka ganti rugi tidak akan diberikan.<sup>37</sup> Berkaitan dengan prinsip tanggung jawab ini, dalam doktrin hukum pengangkutan dikenal empat variasi:

- a. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan, kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya.
- b. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, ia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian
- c. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya.
- d. Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan penumpang atau kualitas barang yang tidak baik.

---

<sup>37</sup> E Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan* (Himpunan Makalah 1961-1995), Mandar Maju, Bandung: 2000, hlm 37.

Prinsip Praduga untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab (*presumption nonliability principle*) Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab. Prinsip ini hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas.<sup>38</sup>

Prinsip ini lebih diterapkan pada kasus-kasus seperti kasus yang dimana apabila terjadi suatu kecelakaan lalu lintas yang mempunyai peran aktif dalam melakukan pembuktian adalah pihak penggugat.

Berdasarkan penjelasan tersebut dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, penerapan prinsip ini dapat dilihat dari Pasal 194 ayat (1) yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum sehingga ia dapat menuntut ganti kerugian yang ia derita.

Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*) Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab *absolut*. Ada yang mengatakan tanggung jawab mutlak adalah prinsip yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Sebaliknya tanggung jawab *absolut* adalah tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> *Ibid*, hlm. 95.

<sup>39</sup> *Ibid*, hlm. 96.

Tanggung jawab perdata merupakan suatu instrumen hukum perdata dalam konteks penegakan hukum untuk mendapatkan ganti kerugian pada kasus tersebut.

### 3. Perbuatan Melawan Hukum (*Onrechtmatigedaad*)

Kitab Undang Undang Hukum Perdata tidak memberikan pengertian secara pasti mengenai perbuatan melawan hukum. Pengertian perbuatan melawan hukum dapat disimpulkan dari dua pasal dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang mengatur tentang ganti rugi akibat adanya perbuatan melawan hukum. Kedua pasal itu yakni Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa “Tiap perbuatan yang melawan hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut” dan Pasal 1366 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang berbunyi “Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati-hatinya.” Berdasarkan kedua pasal diatas, dapat dipahami bahwa suatu perbuatan dapat dianggap sebagai perbuatan melawan hukum apabila memenuhi unsur-unsur sebagai berikut :<sup>40</sup>

- a. Ada perbuatan melawan hukum;

Suatu perbuatan melawan hukum diawali oleh suatu perbuatan dari si pelakunya. Umumnya diterima anggapan bahwa

---

<sup>40</sup> Djaja S. Meliala, *Hukum Perdata dalam Perspektif BW*, Revisi Keempat, Nuansa Aulia, Bandung, 2014, hlm. 188

dengan perbuatan disini dimaksudkan, baik berbuat sesuatu (dalam arti aktif) maupun tidak berbuat sesuatu (dalam arti pasif), misalnya tidak berbuat sesuatu, padahal dia mempunyai kewajiban hukum untuk membuatnya, kewajiban mana timbul dari hukum yang berlaku (karena ada juga kewajiban yang timbul dari suatu kontrak). Karena itu, terhadap perbuatan melawan hukum, tidak ada unsur persetujuan atau kata sepakat dan tidak ada juga unsur causa yang diperbolehkan sebagaimana terdapat dalam kontrak.

b. Ada kesalahan;

Pasal 1365 tentang Perbuatan Melawan Hukum, agar dapat dikenakan Pasal tersebut menurut Undang-undang dan yurisprudensi mensyaratkan agar pada pelaku haruslah mengandung unsur kesalahan dalam melaksanakan perbuatan tersebut. Karena itu, tanggung jawab tanpa kesalahan tidak termasuk tanggung jawab berdasarkan kepada Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Jika pun dalam hal tertentu diberlakukan tanggung jawab tanpa kesalahan tersebut, hal tersebut tidaklah didasari atas Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, tetapi didasarkan kepada Undang-undang lain.

Suatu tindakan dianggap oleh hukum mengandung unsur kesalahan sehingga dapat dimintakan tanggung jawabnya secara hukum jika memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

1) Unsur kesengajaan.

- 2) Ada unsur kelalaian.
  - 3) Tidak ada alasan pembenar atau alasan pemaaf seperti keadaan memaksa, membela diri, tidak waras dan lain-lain.
- c. Ada kerugian;

Adanya kerugian bagi korban juga merupakan syarat agar gugatan berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata dapat dipergunakan. Berbeda dengan kerugian karena wanprestasi yang hanya mengenai kerugian materiil. Maka kerugian karena perbuatan melawan hukum disamping kerugian materiil, *yurisprudensi* juga mengakui konsep kerugian *materiil*, yang juga akan dinilai dengan uang.

Ganti rugi dalam konsep hukum perdata dikarenakan adanya perbuatan melawan Hukum dapat dibagi dengan dua (2) pendekatan yakni ganti rugi umum dan ganti rugi khusus. Yang dimaksud dengan ganti rugi umum dalam hal ini adalah ganti rugi yang berlaku untuk semua kasus baik untuk kasus wanprestasi, kontrak, maupun kasus yang berkaitan dengan perikatan termasuk karena perbuatan melawan hukum.

- d. Ada hubungan sebab akibat antara kerugian dan perbuatan

Hubungan sebab akibat merupakan syarat yang harus dipenuhi dalam perbuatan melawan hukum, untuk hubungan sebab akibat ada 2 (dua) macam teori, yaitu teori hubungan faktual dan teori penyebab kira-kira. hubungan sebab akibat secara faktual

hanyalah merupakan masalah fakta atau apa yang secara faktual telah terjadi. Setiap penyebab yang menyebabkan timbulnya kerugian dapat merupakan penyebab secara faktual, asalkan kerugian (hasilnya) tidak akan pernah terdapat tanpa penyebabnya. Dalam hukum tentang perbuatan melawan hukum sebab akibat jenis ini sering disebut dengan hukum mengenai “*but for*” atau “*sine qua non*” Von Buri adalah salah satu ahli hukum Eropa Kontinental yang sangat mendukung ajaran ini.

Perbuatan melawan hukum dapat diklasifikasikan dalam dua katagori berdasarkan subyek hukum yang terlibat yakni :<sup>41</sup>

- 1) Perbuatan yang ditujukan kepada diri sendiri, yaitu apabila menimbulkan kerugian fisik (*materiil*) maupun kerugian non fisik (*Immateriil*) misalnya luka-luka atau cacat tubuh yang disebabkan oleh kesengajaan atau ketidakhati-hatian pihak lain maka menurut undang-undang pihak yang menderita kerugian dapat meminta ganti rugi;
- 2) Perbuatan yang ditujukan kepada badan hukum, pada umumnya yang melibatkan kesalahan organ perusahaan seperti direksi atau komisaris atau rapat pemegang saham dengan catatan bahwa harus ada hubungan sebab akibat antara perbuatan dengan lingkup kerja dari organ tersebut.

---

<sup>41</sup> Neng Yani Nurhayani, *Hukum Perdata*, Cetakan Ke 1, CV.Pustaka Setia, Bandung, 2015, hlm. 260-261

Prinsip Pertanggungjawaban dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata Munir Fuady menyatakan bahwa ilmu hukum mengenal tiga kategori dari perbuatan melawan hukum sebagai berikut :<sup>42</sup>

- 1) Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan;
- 2) Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan ataupun kelalaian).
- 3) Perbuatan melawan hukum karena kelalaian

Atas tiga kategori perbuatan melawan hukum diatas kemudian timbul model pertanggungjawaban hukum yakni :<sup>43</sup>

- 1) Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata;
- 2) Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1366 Kitab Undang-undang Hukum Perdata;
- 3) Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Pertanggungjawaban yang tertuang dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan Pasal 1366 Kitab Undang-undang Hukum Perdata mewajibkan adanya unsur kesalahan artinya

---

<sup>42</sup> Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum*, Cetakan 1, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, hlm 3

<sup>43</sup> *Ibid*, hlm 3.

seseorang tersebut harus bersalah (*liability based on fault*). Asas pertanggungjawaban secara kesalahan (*fault*) didasarkan pada prinsip bahwa tidak ada pertanggungjawaban apabila tidak ada unsur kesalahan dalam ilmu hukum disebut *Tortious Liability* atau *Liability Based on Fault*.

Maka pihak yang berkewajiban untuk membuktikan unsur kesalahan tersebut adalah pihak yang menuntut ganti rugi dengan kata lain beban pembuktian ada pada pihak penggugat sebagaimana ditentukan oleh Pasal 1865 Kitab Undang-undang Hukum Perdata “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 atau peristiwa tersebut.”

Prinsip *liability based on fault* yang terkandung dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata ada pula pertanggungjawaban yang berdasarkan pada adanya wanprestasi yang merupakan suatu *contractual liability* yang termaktub dalam Pasal 1243 Kitab Undang-undang Hukum Perdata sebagai berikut :

“Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bil debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan.”

Sedangkan Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata menjelaskan adanya perbuatan melawan hukum secara tidak langsung sebagai berikut :

1. Seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.
2. Orangtua dan wali bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh anak-anak yang belum dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orangtua atau wali.
3. Majikan dan orang yang mengangkat orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pelayan atau bawahan mereka dalam melakukan pekerjaan yang ditugaskan kepada orang-orang itu.
4. Guru sekolah atau kepala tukang bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh murid-muridnya atau tukang-tukangnya selama waktu orang-orang itu berada di bawah pengawasannya.
5. Tanggung jawab yang disebutkan di atas berakhir, jika orangtua, guru sekolah atau kepala tukang itu membuktikan bahwa mereka masing-masing tidak dapat mencegah perbuatan itu atas mana mereka seharusnya bertanggung jawab.

Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata ayat (3) diatas tidak terbatas pada tanggung jawab dalam ikatan kerja tetapi juga diluar ikatan kerja yang man pekerjaan tersebut dikerjakan secara mandiri baik atas pimpinan dari pemberi kerja ataupun hanya atas petunjuknya sesuai dengan ketentuan Pasal 1601a Kitab Undang-undang Hukum Perdata tentang persetujuan perburuhan. Lingkup pertanggungjawaban Pasal 1367 ayat (3) meliputi kerugian

yang disebabkan oleh perbuatan yang tidak termasuk tugas yang diberikan pada bawahan namun ada hubungannya dengan tugas bawahan tersebut sehingga perbuatan tersebut dianggap dilakukan dalam hubungan dimana bawahan tersebut digunakan.

Lebih lanjut, *Hoge Raad* menganut teori organ yang menjelaskan bahwa badan hukum dapat dimintai pertanggungjawaban secara perdata berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata apabila organnya melakukan perbuatan melawan hukum jawab. Seperti yang telah penulis sebutkan diatas bahwa perbuatan melawan hukum dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata mensyaratkan adanya hubungan sebab-akibat antara kerugian dan lingkungannya, dalam konteks badan hukum maka tidak semua perbuatan dari organ dapat dipertanggungjawabkan kepada badan hukum tapi harus ada hubungan yang mendasari. Apabila organ bertindak untuk memenuhi tugas yang diberikan kepadanya dan selanjutnya tindakan tersebut ternyata melawan hukum maka perbuatan organ tersebut dianggap sebagai perbuatan dari badan hukum dan badan hukum harus bertanggungjawab. Sehingga pertanggungjawaban perdata dari badan hukum dapat secara langsung didasarkan pada Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan secara tidak langsung (apabila dilakukan oleh organ/bawahan) didasarkan pada Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Ketentuan mengenai pertanggungjawaban perdata yang dianut oleh Kitab Undang-undang Hukum Perdata ada dua yaitu:

- 1) Prinsip *Contractual Liability* yang berdasar pada Pasal 1243 Kitab Undang-undang Hukum Perdata; dan
- 2) Prinsip *Liability Based on Fault* yang berdasar pada Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Maka untuk dapat menuntut adanya tanggung jawab apabila didasarkan pada kedua prinsip diatas diperlukan adanya kesalahan atau kealpaan serta adanya hubungan sebab-akibat antara kerugian dan perbuatan. Untuk dapat membuktikan adanya hubungan kausalitas tersebut dalam ilmu hukum berkembang dua teori yaitu :

- 1) Teori *Conditio Sine Qua Nondari Van Buri*, yang menyatakan bahwa suatu peristiwa disebabkan oleh peristiwa lain dan peristiwa lain ini disebabkan oleh peristiwa yang lain pula, jadi sebab dari suatu peristiwa adalah rangkaian dari beberapa peristiwa lain. Pembuktian hubungan kausal seperti ini di dalam praktek sulit dilakukan.
- 2) Teori *Adequate Veroorzakingdari Van Kries*, yang menyatakan bahwa suatu perbuatan merupakan sebab suatu kerugian kalau menurut pengalaman manusia akibat seperti itu patut diharapkan atau dapat diduga akan muncul dari perbuatan seperti itu.

## **C. Ganti Rugi Dalam Hukum Perdata**

### **1. Pengertian Ganti Rugi**

Menurut Pasal 1243 KUH Perdata, pengertian ganti rugi perdata lebih menitikberatkan pada ganti kerugian karena tidak terpenuhinya suatu perikatan, yakni kewajiban debitur untuk mengganti kerugian kreditur akibat kelalaian pihak debitur melakukan wanprestasi. Ganti rugi tersebut meliputi:

- a. Ongkos atau biaya yang telah dikeluarkan.
- b. Kerugian yang sesungguhnya karena kerusakan, kehilangan benda milik kreditur akibat kelalaian debitur.
- c. Bunga atau keuntungan yang diharapkan.

Kerugian nyata ini ditentukan oleh suatu perbandingan keadaan yang tidak dilakukan oleh pihak debitur. Lebih lanjut dibahas oleh Harahap, kalau begitu dapat kita ambil suatu rumusan, besarnya jumlah ganti rugi kira-kira sebesar jumlah yang “wajar” sesuai dengan besarnya nilai prestasi yang menjadi obyek perjanjian dibanding dengan keadaan yang menyebabkan timbulnya wanprestasi. Atau ada juga yang berpendapat besarnya ganti rugi ialah “sebesar kerugian nyata” yang diderita kreditur yang menyebabkan timbulnya kekurangan nilai keuntungan yang akan diperolehnya. Lebih lanjut dikatakan oleh Abdulkadir Muhammad, bahwa pasal 1243 Kitab Undang-undang Hukum Perdata sampai dengan pasal 1248 Kitab Undang-undang Hukum Perdata merupakan pembatasan-pembatasan yang sifatnya sebagai

perlindungan undang-undang terhadap debitur dari perbuatan sewenang-wenang pihak kreditur sebagai akibat wanprestasi.<sup>44</sup>

Adanya kerugian bagi korban juga merupakan syarat agar gugatan berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata dapat dipergunakan. Berbeda dengan kerugian karena wanprestasi yang hanya mengenai kerugian materiil. Maka kerugian karena perbuatan melawan hukum disamping kerugian materiil, yurisprudensi juga mengakui konsep kerugian materiil, yang juga akan dinilai dengan uang.

Ganti rugi dalam konsep hukum perdata dikarenakan adanya perbuatan melawan Hukum dapat dibagi dengan dua (2) pendekatan yakni ganti rugi umum dan ganti rugi khusus. Yang dimaksud dengan ganti rugi umum dalam hal ini adalah ganti rugi yang berlaku untuk semua kasus baik untuk kasus wanprestasi, kontrak, maupun kasus yang berkaitan dengan perikatan termasuk karena perbuatan melawan hukum.

## 2. Unsur-Unsur Ganti Rugi

Pasal 1246 Kitab Undang-undang Hukum Perdata menyebutkan bahwa:

“ biaya, rugi dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantiannya, terdiri pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebut di bawah ini.”

---

<sup>44</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Alumni, Bandung, 1982, hlm. 41.

Menurut Abdulkadir Muhammad, dari pasal 1246 Kitab Undang-undang Hukum Perdata tersebut, dapat ditarik unsur-unsur ganti rugi adalah sebagai berikut :

- a) Ongkos-ongkos atau biaya-biaya yang telah dikeluarkan (*cost*), misalnya ongkos cetak, biaya.
- b) Kerugian karena kerusakan, kehilangan atau barang kepunyaan kreditur akibat kelalaian debitur (*damages*). Kerugian di sini adalah yang sungguh-sungguh diderita, misalnya busuknya buah-buahan karena keterlambatan penyerahan, ambruknya sebuah rumah karena salah konstruksi sehingga merusakkan perabot rumah tangga, lenyapnya barang karena terbakar.
- c) Bunga atau keuntungan yang diharapkan (*interest*). Karena debitur lalai, kreditur kehilangan keuntungan yang diharapkannya. Misalnya A akan menerima beras sekian ton dengan harga pembelian Rp. 250,00 per kg. Sebelum beras diterima, kemudian A menawarkan lagi kepada C dengan harga Rp. 275,00 per kg. Setelah perjanjian dibuat, ternyata beras yang diharapkan diterima pada waktunya tidak dikirim oleh penjualnya. Di sini A kehilangan keuntungan yang diharapkan Rp. 25,00 per kg.<sup>45</sup> meterai, biaya iklan.

### 3. Sebab-Sebab Kerugian

Pengertian kerugian pada sub bab sebelumnya dapat kita lihat bahwa kerugian adalah suatu pengertian kausal, yakni berkurangnya harta kekayaan (perubahan keadaan berkurangnya harta kekayaan), dan diasumsikan adanya suatu peristiwa yang menimbulkan perubahan tersebut. Syarat untuk menggeserkan kerugian itu kepada pihak lain oleh pihak yang dirugikan adalah bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh pelanggaran suatu norma oleh pihak lain tersebut. Dalam Hubungan *Sine Qua Non (Von Buri)*, syarat pertama untuk membebaskan kerugian pada

---

<sup>45</sup> Abdulkadir Muhammad, *Loc. Cit.*

orang lain adalah bahwa telah terjadi pelanggaran norma yang dapat dianggap sebagai *condicio sine qua non* kerugian tersebut.

Menurut teori ini suatu akibat ditimbulkan oleh berbagai peristiwa yang tidak dapat ditiadakan untuk adanya akibat tersebut. Berbagai peristiwa tersebut merupakan suatu kesatuan yang disebut “sebab”.

Nieuwenhuis memberikan contoh menarik untuk ini :

C menyewakan sejumlah kamar kepada beberapa orang, termasuk A dan B. Kamar-kamar tersebut terletak di atas ruang konfeksi milik C. Menurut kontrak sewa, para penyewa dilarang menggunakan alat masak listrik. Dalam urutan kronologis terjadi yang berikut ini:<sup>46</sup>

- a. A menghubungkan alat listrik pemasak air dengan jaringan listrik.
- b. B menggunakan alat listrik pemanas air dalam kamar mandi, yang menyerap tenaga listrik yang sama.
- c. Aliran listrik terhenti dan mesin-mesin jahit listrik di ruang konfeksi C terhenti.

Apa yang menjadi “penyebab” berhentinya mesin-mesin jahit listrik tersebut? Mesin-mesin itu tidak akan berhenti andaikata A tidak menggunakan alat listrik pemanas air, Jadi tingkah laku A berpengaruh terhadap berhentinya mesin-mesin jahit tersebut. Peristiwa a merupakan syarat untuk timbulnya peristiwa c. Dalam artinya bahwa tanpa a, c tidak akan terjadi (*condicio sine qua non*).

---

<sup>46</sup> Mr. J.H. Nieuwenhuis, terjemahan Djasadin Saragih, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Airlangga University Press, Surabaya, 1985, hlm. 61.

Maka “penyebab” dirumuskan sebagai tiap peristiwa, yang tanpa peristiwa tersebut peristiwa lain tidak akan terjadi, maka b juga merupakan “penyebab” berhentinya mesin-mesin jahit tersebut. Andai kata B tidak menggunakan alat pemanas air di kamar mandi, maka tidak akan ada kelebihan beban listrik dan mesin-mesin jahit itu tidak akan berhenti. Jadi, meskipun peristiwa a dan b kedua-duanya merupakan *conditio sine qua non* untuk peristiwa c, namun ahli hukum hanya mengkualifikasikan perbuatan A sebagai penyebab berhentinya mesin-mesin jahit tersebut dan kerugian yang ditimbulkan, karena baginya yang penting adalah menetapkan apakah kerugian dapat dibebankan pada orang lain daripada yang dirugikan. Karena ini hanya mungkin jika kerugian adalah akibat pelanggaran norma oleh orang lain itu, maka ahli hukum hanya menaruh minat akan syarat-syarat untuk timbulnya kerugian dimana terdapat pula pelanggaran norma hukum. Penyebab dalam arti *juridis* dalam situasi di atas hanya penggunaan alat pemanas air minum oleh A (yang dilarang) meskipun perbuatan B dalam ukuran yang sama turut berperan dalam timbulnya kerugian.

#### **4. Wujud Ganti Rugi**

Pada umumnya ganti rugi diperhitungkan dalam sejumlah uang tertentu. *Hoge Raad* malahan berpendapat, bahwa penggantian “ongkos, kerugian, dan bunga” harus dituangkan dalam sejumlah uang tertentu. Namun jangan menjadi rancu; kreditur bisa saja menerima penggantian *in natura* dan membebaskan debitur. Yang tidak dapat adalah bahwa

debitur menuntut kreditur agar menerima ganti rugi dalam wujud lain daripada sejumlah uang.

Pendapat seperti itu dengan tegas dikemukakan, ketika Hoge Raad menghadapi masalah tuntutan ganti rugi dari seorang yang minta kepada toko perhiasan, agar perhiasan yang ia beli dari padanya diperbaiki, tetapi perbaikan itu ternyata malah menimbulkan kerusakan dan kerugian lebih parah lagi. *Hof* memutuskan bahwa pemilik toko perhiasan harus mengganti kerugian, dengan cara mengembalikan harga yang dulu dibayar oleh pembeli dan pembeli mengembalikan perhiasannya. Cara perhitungan ganti rugi seperti ini tidak dibenarkan oleh *Hoge Raad*. Ganti rugi harus diwujudkan dalam sejumlah uang.

Pitlo berpendapat bahwa undang-undang kita tidak memberikan dasar yang cukup kuat untuk kita katakan, bahwa tuntutan ganti rugi hanya dapat dikemukakan dalam sejumlah uang tertentu. Alasan pokoknya sebenarnya adalah bahwa berpegang pada prinsip seperti itu banyak kesulitan-kesulitan dapat dihindarkan. Anehnya, kalau ganti rugi itu berkaitan dengan *onrechtmatige daad*, maka syarat “dalam wujud sejumlah uang” tidak berlaku, karena *Hoge Raad* dalam kasus seperti itu membenarkan tuntutan ganti rugi dalam wujud lain. Walaupun demikian hal itu tidak berarti, bahwa untuk setiap tuntutan ganti rugi kreditur harus membuktikan adanya kepentingan yang mempunyai nilai uang. Hal itu akan tampak sekali pada perikatan untuk tidak melakukan sesuatu,

dimana pelanggarannya biasanya menimbulkan kerugian yang sebenarnya tidak dapat dinilai dengan uang.

Sering pula muncul pada tuntutan ganti rugi atas dasar *onrechtmatige daad*. Namun adanya ganti rugi atas kepentingan yang tidak dapat dinilai dengan uang, secara tegas-tegas diakui, seperti pada pasal 1601w Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa :

“Jika salah satu pihak dengan sengaja atau karena salahnya telah berbuat melawan dengan salah satu kewajibannya dan kerugian yang karenanya diderita oleh pihak lawan tidak dapat dinilai dengan uang, maka Hakim akan menetapkan suatu jumlah uang menurut keadilan, sebagai ganti rugi”

Lebih dari itu Pitlo secara tegas mengatakan bahwa kehilangan kesempatan menikmati kesegaran hidup (*gederfde levensvreugde*) dapat menjadi dasar untuk tuntutan ganti rugi; demikian juga kehilangan nilai-nilai *affectie*. Tuntutan ganti rugi (kerugian idiil) sebesar f. 600,00 oleh seorang komponis atas dasar telah dibawakannya lagu ciptannya dalam suatu pertunjukan komersial (dengan memungut bayaran) tanpa mendapat izinnya lebih dahulu telah dikabulkan oleh *Raad van Justitie Batavia* dalam keputusannya tanggal 11 Maret 1927. Dengan demikian di sini dasar pemikirannya bukannya tidak boleh memberikan ganti rugi kepada kerugian yang berwujud lain, tetapi karena kerugian yang berwujud lain itu tidak dapat diganti dengan uang.

Maka yang dimaksud bukannya sifat dari kepentingan yang dirugikan, tetapi apakah yang dirugikan bisa dipulihkan dengan

pembayaran ganti rugi sejumlah uang. Kalau bisa maka hal itu berarti, bahwa kerugian itu bisa dinilai dengan uang. Untungnya pengadilan dalam hal ini tidak mengambil sikap yang kaku; rasa sakit bisa dihilangkan atau dikurangi dengan pemberian obat (yang dibayar dengan sejumlah uang), kebutaan dibantu dengan seorang penuntun (yang harus dibayar secara berkala), kenikmatan estetika bisa diganti dengan kenikmatan sejenis yang lain (yang harus dibeli atau dibayar dengan sejumlah uang). Konsekuensinya, Hakim tidak berhak menetapkan ganti rugi sejumlah uang tertentu atas kerugian, kalau bagaimanapun dengan uang itu (kerugian) tidak akan dapat dikurangi atau diperbaiki, kecuali sudah tentu kalau undang-undang sendiri membolehkan hal seperti itu.

## **5. Bentuk-Bentuk Kerugian**

Bentuk-bentuk kerugian dapat kita bedakan atas dua bentuk yakni:

- a. Kerugian materiil
- b. Kerugian immateriil

Undang-undang hanya mengatur penggantian kerugian yang bersifat materiil. Kemungkinan terjadi bahwa kerugian itu menimbulkan kerugian yang immateriil, tidak berwujud, moril, idiil, tidak dapat dinilai dengan uang, tidak ekonomis, yaitu berupa sakitnya badan, penderitaan batin, rasa takut, dan sebagainya.

Sulit rasanya menggambarkan hakekat dan takaran obyektif dan konkrit sesuatu kerugian immateriil. Misalnya : bagaimana mengganti

kerugian penderitaan jiwa. Si A berjanji kepada si B untuk menjual cincin berlian sekian karat. Ternyata berlian itu palsu yang mengakibatkan kegoncangan dan penderitaan batin bagi si B. Bagaimana memperhitungkan kerugian penderitaan batin dimaksud? Sekalipun memang benar menentukan hakekat dan besarnya kerugian non-ekonomis, ganti rugi terhadap hal ini pun dapat dituntut. Penggantiannya dialihkan kepada suatu perhitungan yang berupa “pemulihan”. Biaya pemulihan inilah yang diperhitungkan sebagai ganti rugi yang dapat dikabulkan oleh hakim.

Contoh kasus di atas, tentu tidak dapat diganti kegoncangan jiwa yang diderita oleh si pembeli tersebut. Tetapi debitur dapat “dibebankan” sejumlah biaya pengobatan rehabilitasi. Misalnya ongkos dokter dan biaya sanatorium. Sampai benar-benar si kreditur itu pulih kembali. Atau kalau kita ambil kecelakaan yang semakin merajalela di jalan raya. Karena kesalahan dan kecerobohan, A menabrak B sehingga kakinya harus diamputasi. Tak mungkin debitur mesti mengganti kaki yang dipotong itu. Bagaimana mengherstel kaki yang sudah dipotong. Yang rasional ialah sejumlah ganti rugi kebendaan berupa uang. Ini sesuai pula dengan ketentuan pasal 1371 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang menyatakan : ”cacat atau puntung pada bagian badan / tubuh yang dilakukan dengan “sengaja” atau oleh karena “kurang hati-hati”, memberi hak kepada orang itu menuntut “bayaran” di luar biaya pengobatan.

Pada pasal ini dapat ditarik kesimpulan si korban dapat menuntut ganti rugi “kebendaan” atau kerugian yang non-ekonomis, yang terdiri dari:

- a. sejumlah biaya pengobatan
- b. sejumlah uang bayaran sesuai dengan keadaan cacat yang diderita.

Mengenai ukuran uang bayaran cacat di luar pengobatan tadi, dinilai atas dasar “kedudukan dan kemampuan” kedua belah pihak, sambil memperhatikan hal ihwal kejadian itu sendiri.

Setiap kerugian ekonomis tidak mesti diganti dengan suatu yang bersifat kebendaan yang bernilai uang. Malah kadang-kadang lebih tepat diganti dengan hal-hal yang bersifat non-ekonomis pula. Umpamanya “hak perseorangan” (*persoonlijkerechten*) : integritas pribadi, kebebasan pribadi, memulihkan nama baik dan sebagainya. Dalam hal ini pemulihan atau rehabilitasi hak asasi perseorangan tadi, jauh lebih efektif dari pada penilaian ganti rugi uang.

Maka di luar hal-hal yang tersebut tadi biasanya ganti rugi non-ekonomis lebih sempurna bila diganti dengan sejumlah uang sebagai alat rehabilitasinya. Asal benar-benar jumlah ganti rugi tadi “efektif” banyaknya sesuai dengan perhitungan yang memungkinkan tercapainya hasil pemulihan yang mendekati keadaan semula. Misalnya pengobatan sanatorium disamping biaya pemulihan dan kehidupan selanjutnya, haruslah benar-benar efektif nilainya (*effectieve waarde*).

Ganti rugi sebagai akibat pelanggaran norma, dapat disebabkan karena wanprestasi yang merupakan perikatan bersumber perjanjian dan perbuatan melawan hukum yang merupakan perikatan bersumber dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dapat juga diberlakukan bagi ganti rugi sebagai akibat perbuatan melawan hukum. Mengingat adanya bentuk kerugian *materiil* dan *imateriil*, maka wujud ganti rugi dapat berupa natura (sejumlah uang) maupun *innatura*.

#### **D. Pengertian Ajudikasi**

Pengertian ajudikasi adalah salah satu cara penyelesaian konflik atau sengketa melalui pihak ketiga yang mana pihak ketiga ini ditunjuk oleh pihak yang bersengketa untuk menetapkan suatu keputusan yang bersifat mengikat.

Menurut Drs. Andreas Soeroso pengertian ajudikasi dalam sosiologi adalah suatu upaya untuk mencapai kesepakatan melalui jalur peradilan apabila ada pihak yang silang pendapat dan masing-masing pihak tersebut bersikukuh bahwa dialah yang paling benar. Kesepakatan ini bisa ditempuh lewat lembaga peradilan dan kemudian akan diputuskan dengan berbagai bukti dan alasan tertentu yang sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Salah satu contoh upaya penyelesaian sengketa:

##### **1. Non Litigasi**

Non Litigasi yaitu proses penyelesaian sengketa diluar pengadilan yang diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian

yang diderita. Terkait dengan pemberian ganti rugi yang diberikan pihak maskapai *Lion Air* kepada penumpang yang mengalami kerugian tanpa harus melalui pengadilan, yaitu melalui upaya penyelesaian dapat juga melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen, karena setiap konsumen yang dirugikan akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang tidak memenuhi aspek kesehatan, keamanan, dan keselamatan konsumen dapat menuntut ganti rugi kepada pelaku usaha melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen. Seperti yang tercantum dalam Pasal 49 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang menyatakan bahwa “Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan.”

Penyelesaian sengketa melalui non-litigasi, kita telah mengenal adanya penyelesaian sengketa alternatif atau *Alternative Dispute Resolution (ADR)*, yang dalam perspektif Undang-Undang Nomor 30 tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, *Alternative Dispute Resolution* adalah suatu pranata penyelesaian sengketa di luar pengadilan berdasarkan kesepakatan para pihak dengan mengesampingkan penyelesaian sengketa secara litigasi di pengadilan.

Akhir-akhir ini pembahasan mengenai alternatif dalam penyelesaian sengketa semakin ramai dibicarakan, bahkan perlu dikembangkan untuk mengatasi kemacetan dan penumpukan perkara di pengadilan maupun di Mahkamah Agung.

Alternatif dalam penyelesaian sengketa jumlahnya banyak diantaranya:

a. Arbitrase

Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 30 tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa menjelaskan bahwa arbitrase (wasit) adalah cara penyelesaian suatu sengketa perdata di luar pengadilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa. Arbitrase digunakan untuk mengantisipasi perselisihan yang mungkin terjadi maupun yang sedang mengalami perselisihan yang tidak dapat diselesaikan secara negosiasi/konsultasi maupun melalui pihak ketiga serta untuk menghindari penyelesaian sengketa melalui Badan Peradilan yang selama ini dirasakan memerlukan waktu yang lama.

b. Negosiasi

Menurut Ficher dan Ury sebagaimana dikutip oleh Nurnaningsih Amriani (2012: 23), negosiasi merupakan komunikasi dua arah yang dirancang untuk mencapai kesepakatan pada saat kedua belah pihak memiliki berbagai kepentingan yang sama maupun yang berbeda. Hal ini selaras dengan apa yang diungkapkan oleh Susanti Adi Nugroho (2009: 21) bahwa negosiasi ialah proses tawar menawar untuk mencapai kesepakatan dengan pihak lain melalui proses interaksi, komunikasi yang dinamis dengan tujuan untuk mendapatkan

penyelesaian atau jalan keluar dari permasalahan yang sedang dihadapi oleh kedua belah pihak.

c. Mediasi

Mediasi pada dasarnya adalah negosiasi yang melibatkan pihak ketiga yang memiliki keahlian mengenai prosedur mediasi yang efektif, dapat membantu dalam situasi konflik untuk mengkoordinasikan aktivitas mereka sehingga dapat lebih efektif dalam proses tawar menawar.

Menurut Susanti Adi Nugroho, Mediasi juga dapat diartikan sebagai upaya penyelesaian sengketa para pihak dengan kesepakatan bersama melalui mediator yang bersikap netral, dan tidak membuat keputusan atau kesimpulan bagi para pihak tetapi menunjang fasilitator untuk terlaksananya dialog antar pihak dengan suasana keterbukaan, kejujuran, dan tukar pendapat untuk tercapainya mufakat.

d. Konsiliasi

Konsiliasi merupakan lanjutan dari mediasi. Mediator berubah fungsi menjadi konsiliator. Dalam hal ini konsiliator menjalankan fungsi yang lebih aktif dalam mencari bentuk-bentuk penyelesaian sengketa dan menawarkannya kepada para pihak. Jika para pihak dapat menyetujui, solusi yang dibuat konsiliator akan menjadi resolution.

Menurut Nurnaningsih Amriani, kesepakatan yang terjadi bersifat final dan mengikat para pihak. Apabila pihak yang bersengketa tidak mampu merumuskan suatu kesepakatan dan pihak ketiga mengajukan usulan jalan keluar dari sengketa, proses ini disebut konsiliasi.<sup>47</sup>

Beberapa bentuk penyelesaian sengketa dilakukan oleh pihak yang merasa dirugikan atau terjadinya perbedaan pendapat baik itu antara individu, kelompok maupun antar badan usaha. Penyelesaian sengketa melalui jalur non litigasi dilakukan untuk menyelesaikan sengketa dengan cara musyawarah mufakat dan hasil penyelesaian konflik atau sengketa secara kekeluargaan.

## **2. Litigasi**

Litigasi yaitu proses dimana seseorang individu atau badan usaha membawa sengketa kasus ke pengadilan atau pengaduan dan penyelesaian tuntutan atau pergantian atas kerusakan. proses pengadilan juga dikenal sebagai tuntutan hukum dan istilah biasanya mengacu pada persidangan pengadilan sipil. Litigasi biasanya digunakan ketika sengketa atau keluhan tidak bisa diselesaikan dengan cara lain atau non litigasi. Proses penyelesaian yang mengacu pada ketentuan tentang peradilan umum. Sengketa yang terjadi dan diperiksa melalui jalur litigasi akan diperiksa dan diputus oleh hakim. Melalui sistem ini tidak mungkin akan dicapai solusi yang memperhatikan kedua belah pihak

---

<sup>47</sup> <https://suduthukum.com/2017/04/penyelesaian-sengketa-melalui-non-litigasi.html>, diakses pada hari senin 30 september pukul 22.40.

karena hakim harus menjatuhkan putusan dimana salah satu pihak akan menjadi pihak yang kalah dan menang.

Menurut Nurnaningsih Amriani, Litigasi merupakan proses penyelesaian sengketa di pengadilan, di mana semua pihak yang bersengketa saling berhadapan satu sama lain untuk mempertahankan hak-haknya di muka pengadilan. Hasil akhir dari suatu penyelesaian sengketa melalui litigasi adalah putusan yang menyatakan win-lose solution.

Menurut Yahya Harahap Prosedur dalam jalur litigasi ini sifatnya lebih formal dan teknis, menghasilkan kesepakatan yang bersifat menang kalah, cenderung menimbulkan masalah baru, lambat dalam penyelesaiannya, membutuhkan biaya yang mahal, tidak responsif dan menimbulkan permusuhan diantara para pihak yang bersengketa. Kondisi ini menyebabkan masyarakat mencari alternatif lain yaitu penyelesaian sengketa di luar proses peradilan formal. Penyelesaian sengketa di luar proses peradilan formal ini lah yang disebut dengan “Alternative Dispute Resolution” atau ADR.<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> <https://suduthukum.com/2017/04/penyelesaian-sengketa-melalui-litigasi.html>, diakses pada hari senin 30 september pukul 22.45