TANGGUNG JAWAB MASKAPAI CITILINK TERHADAP PEMILIK BARANG BAGASI YANG RUSAK DI BANDARA SUPADIO PONTIANAK

SKRIPSI

O l e h :

Al Fathir Pasha Aribi
NIM. A1012211102

PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM

KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS HUKUM
PONTIANAK
2025

TANGGUNG JAWAB MASKAPAI CITILINK TERHADAP PEMILIK BARANG BAGASI YANG RUSAK DI BANDARA SUPADIO PONTIANAK

SKRIPSI

O l e h :

Al Fathir Pasha Aribi
NIM. A1012211102

PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM

Skripsi Diajukan Sebagai Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum

KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS HUKUM
PONTIANAK
2025

TANGGUNG JAWAB MASKAPAI CITILINK TERHADAP PEMILIK BARANG BAGASI YANG RUSAK DI BANDARA SUPADIO PONTIANAK

SKRIPSI

Tanggung-Jawab Yuridis Pada :

Al Fathir Pasha Aribi
NIM. A1012211102

PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM

Telah disetujui oleh :

Pembimbing I	Pembimbing II
Agus, SH.,MH	**Lolita, S.H., M.H.**
NIP. 196008211987031001	**NIP. 197206052009122001**

Disahkan Oleh :
Dekan,

Dr. Hj. Sri Ismawati, S.H., M.Hum.
NIP. 196610291992022001

Tanggal Lulus : 13 Juni 2025

KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS, DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS TANJUNGPURA

FAKULTAS HUKUM

PONTIANAK

Tim Penguji :

Jabatan	Nama dan NIP	Pangkat/ Golongan	Tanda Tangan
Ketua Penguji	Agus, S.H.,M.H. NIP. 196008211987031001	Penata Tingkat I /IIId	
Sekretaris Penguji	Lolita, S.H., M.H. NIP. 197206052009122001	Penata III/c	
Penguji I	Chandra Maharani, S.H., M.H. NIP. 196909301996032001	Penata Tingkat I /IIId	
Penguji II	Marnita, S.H.I., M.H. NIP. 198603272019032018	Penata Muda Tingkat I/IIIb	

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum

Universitas Tanjungpura

Pontianak

Nomor : 1992/UN22.1/DT.00.10/2025
Tanggal : 26 Mei 2025

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur tidak henti-hentinya penulis panjatkan Kehadirat Allah SWT. Tuhan Yang Maha Esa, karena atas Rahmat dan Kuasa-Nya skripsi yang berjudul **"TANGGUNG JAWAB MASKAPAI CITILINK TERHADAP PEMILIK BARANG BAGASI YANG RUSAK DI BANDARA SUPADIO PONTIANAK"** yang merupakan salah satu syarat untuk meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak dapat terselesaikan pada waktunya. Adapun penyelesaian skripsi ini tidak terlepas dari segala bentuk bantuan baik itu materil maupun immaterial dari berbagai pihak. Untuk itu izinkan penulis mengucapkan terima kasih kepada para pihak yang telah memberikan kontribusinya kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini :

1. Prof. Dr. H. Garuda Wiko, S.H., M.Si, FCB.Arb selaku Rektor Universitas Tanjungpura Pontianak ;
2. Ibu Dr. Sri Ismawati, S.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak ;
3. Bapak Edy Suasono, S.H., M.H., selaku wakil Dekan Bidang Akademik sekaligus sebagai Dosen Pembimbing Akademik penulis yang telah membimbing penulis dalam proses perkuliahan dengan sebaik-baiknya ;
4. Ibu Dr. Evi Purwanti, S.H., LL.M. selaku Ketua Prodi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura
5. Ibu Dr. Siti Rohani, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak;

6. Bapak Agus, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing I penulis yang dengan sabar membimbing, mengarahkan, mengoreksi, serta telah memberikan masukan terhadap permasalahan yang penulis hadapi dalam penelitian ini ;
7. Ibu Lolita, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing II penulis yang juga telah bersedia meluangkan waktu sibuknya untuk membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini serta senantiasa memberikan masukan-masukan terhadap perbaikan penulisan skripsi ini ;
8. Ibu Chandra Maharani, S.H., M.H., selaku Dosen Penguji I penulis yang juga telah senantiasa memberikan masukan-masukan untuk perbaikan penulisan skripsi ini ;
9. Ibu Marnita, S.H.I., M.H., selaku Dosen Penguji II penulis dalam penulisan skripsi ini;
10. Bapak dan Ibu Dosen Pengajar Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak yang telah banyak memberikan pengajaran dan ilmu yang bermanfaat bagi penulis selama menjalankan perkuliahan hingga diselesaikannya skripsi ini;
11. Bapak dan Ibu staf Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak yang juga telah memberikan bantuan kepada penulis;
12. Rekan-rekan Mahasiswa/Mahasiswi Fakultas Hukum Universitas Tanjungura Pontianak yang telah memberikan dorongan dan bantuan dalam rangka penulisan skripsi ini;
13. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Besar harapan penulis, skripsi ini akan bermanfaat kedepannya dan dapat memberikan sumbangsih dalam perkembangan ilmu pengetahun hukum maupun dalam praktik penegakan hukum. Penulis sadar sepenuhnya bahwa tidak ada yang sempurna di dunia ini, demikian pula terhadap skripsi ini. Untuk itu saran dan kritikan sangat diperlukan demi dapat menghasilkan karya-karya yang lebih baik lagi kedepannya.

Pontianak, Mei 2025

Al Fathir Pasha Aribi

NIM. A1012211102

ABSTRAK

Kerusakan bagasi hingga saat ini terjadi di berbagai bandar udara di seluruh Indonesia. Tak terkecuali dengan Bandara Supadio Pontianak. Bandara Supadio Pontianak bermitra dengan berbagai maskapai penerbangan satunya dengan Maskapai Penerbangan Citilink. Dalam prakteknya Maskapai Citilink masih bergelut dengan permasalahan yang tidak asing lagi yakni kerusakan bagasi tercatat. Tanggung jawab atas barang milik penumpang adalah hal yang patut diprioritaskan setelah penumpang dalam pelayanan transportasi udara. Apabila maskapai telah dipercayakan oleh penumpang dalam hal keamanan dan kenyamana serta keselamatannya maka secara tidak langsung telah timbul hak dan kewajiban antara keduanya. Dengan begitu hal tersebut harus dipastikan kedua belah pihak memenuhi hak dan kewajiban masing-masing. Sehingga hak-hak keperdataan penumpang dapat terjamin.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode empiris, dengan pendekatan Deskriptif, yaitu dengan menggambarkan dan menganalisa berdasarkan fakta atau data yang ada yang terkumpul sebagaimana adanya pada saat penelitian ini dilakukan.

Hasil dari penelitian tersebut adalah Bahwa Maskapai Citilink di Bandara Supadio Pontianak sering terjadi kerusakan barang bagasi milik penumpang. Pihak Maskapai Citilink dalam pelaksanaannya belum melaksanakan tanggung jawab atas kerusakan barang bagasi yang terjadi. Bahwa Faktor peyebab maskapai Citilink belum bertanggung jawab terhadap kerusakan barang penumpang dikarenakan beberapa faktor diantaranya yaitu kurangnya pengawasan selama proses penanganan bagasi, kurangnya informasi dari pihak maskapai, dan adanya pengecualian dalam syarat dan ketentuan maskapai. Penumpang mungkin tidak sepenuhnya memahami syarat dan ketentuan terkait penanganan bagasi, termasuk batasan tanggung jawab maskapai. Kurangnya informasi yang jelas dan mudah dipahami dari maskapai dapat menjadi kendala. Bahwa akibat hukum yang diterima oleh Pihak Makaspai Citilink adalah mendapatkan komplain atas kerusakan barang dan somasi dari penumpang, dan pemilik barang dapat mengajukan tuntutan hukum atau gugatan ke Pengadilan Negeri. Upaya yang dapat dilakukan atas kerusakan barang bagasi milik penumpang adalah dengan melakukan laporan pengaduan dan upaya musyawarah untuk meminta ganti rugi atas kerusakan.

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Kerusakan, Barang Bagasi

ABSTRACT

The phenomenon of baggage damage has often occurred at various airports throughout Indonesia. No exception to Supadio Airport, Pontianak. Supadio Airport, Pontianak partners with various airlines, one of which is Citilink Airlines. In practice, Citilink Airlines is still struggling with a familiar problem, namely damage and loss of checked baggage. Responsibility for passenger belongings is something that should be prioritized after passengers in air transportation services. If the airline has been entrusted by passengers in terms of security, comfort and safety, then indirectly rights and obligations have arisen between the two. That way, it must be ensured that both parties fulfill their respective rights and obligations. So that the civil rights of passengers can be guaranteed.

The method used in this study is an empirical method by collecting primary data in the form of interviews. In this study, the author uses the Empirical method, which is a legal research method that is observed in the form of speech, writing, and or behavior that can be observed from an individual, group, community, and or certain organizations that are studied from a complete perspective, with a Descriptive approach, namely by describing and analyzing based on existing facts or data collected as they are at the time this research was conducted.

The results of the study are that Citilink Airlines at Supadio Airport Pontianak often experiences damage to passenger baggage. Citilink Airlines in its implementation has not carried out its responsibility for the damage to baggage that occurs. That the factors causing Citilink Airlines not to be responsible for damage to passenger baggage are due to several factors including lack of supervision during the baggage handling process, lack of information from the airline, and exceptions in the airline's terms and conditions. Passengers may not fully understand the terms and conditions related to baggage handling, including the airline's liability limits. Lack of clear and easy-to-understand information from the airline can be an obstacle. That the legal consequences received by Citilink Airlines are receiving complaints about damaged goods and summonses from passengers, and the owner of the goods can file a lawsuit or lawsuit with the District Court. Efforts that can be made for damage to passenger baggage are to make a complaint report and deliberation efforts to request compensation for the damage.

Keywords: Responsibility, Damage, Baggage

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....i

ABSTRAK.....iv

ABSTRACT.....v

DAFTAR ISI.....vi

DAFTAR TABEL.....viii

DAFTAR LAMPIRAN.....ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah.....1

B. Rumusan Masalah.....4

C. Tujuan Penelitian.....4

D. Manfaat Penelitian.....4

E. Keaslian Penelitian..... 5

F. Kerangka Teori.....7

G. Kerangka Konsep.....12

H. Hipotesis.....14

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian dan Dasar Hukum Perjanjian Jasa.....15

B. Prosedur Pengangkutan Barang.....19

C. Akibat Hukum Terhadap Kerusakan Barang Bagasi Milik Penumpang.....27

D. Upaya Hukum Penumpang terhadap Barang Bagasi yang Mengalami Kerusakan.....32

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Dan Sifat Penelitian 38

B. Jenis Data 39

C. Cara Pengumpulan dan Pengolahan Data 39

D. Populasi dan Sampel 40

E. Analisis Data 41

BAB IV PENGOLAHAN DATA

A. Analisis Data 42

B. Pembuktian Hipotesis 58

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan 62

B. Saran 63

DAFTAR PUSTAKA 65

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1 : Penumpang Maskapai Citilink

Tabel 2 : Mengalami Kerusakan Barang Bagasi

Tabel 3 : Merasa Dirugikan Karena Kerusakan Barang Bagasi

Tabel 4 : Pemahaman Penumpang Tentang Ketentuan Barang Bagasi

Tabel 5 : Faktor Penyebab Kerusakan Barang Bagasi

Tabel 6 : Akibat Hukum Apabila Maskapai Citilink Tidak Mengganti Barang Yang Rusak

Tabel 7 : Upaya yang Dilakukan Penumpang

DAFTAR LAMPIRAN

1. **Angket Penelitian Untuk Penumpang Maskapai Citilink Yang Mengalami Kerusakan Barang**
2. **Panduan Wawancara Untuk Pihak Maskapai Citilink Di Bandara Supadio Pontianak**

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Di Indonesia, perihal transportasi udara telah dirangkum dalam Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pada Pasal 1 Ayat 1 menjelaskan pengertian penerbangan, yakni: "Penerbangan adalah kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya."

Sejalan dengan era kemajuan perekonomian di Indonesia, dalam hal produksi barang dan jasa, banyak sekali masyarakat yang menggunakan jasa pengangkutan barang dengan menggunakan pesawat guna untuk mempersingkat waktu. Dikarenakan banyaknya perusahaan penerbagan milik swasta ataupun milik negara, masyarakat sangat diuntungkan karena banyaknya pilihan maskapai yang dapat digunakan jasanya serta banyaknya penawaran harga tiket yang standar dan adanya bonus yang diberikan oleh pihak maskapai sehingga dapat dijangkau oleh masyarakat luas. Namun hal tersebut juga berimbas terhadap kualitas pelanyanan yang menurun, kurangnya pemeliharaan, hingga kurangnya perawatan pesawat yang berbahaya bagi keselamatan dan keamanan pernerbangan serta berdampak pada kenyamanan dan perlindungan para penumpang.

Dalam praktek lapangan tingkat kerusakan pada bagasi kabin lebih minim terjadi bila dibandingkan dengan kasus kerugian terhadap bagasi

tercatat. Hal tersebut dikarenakan bagasi kabin (*overhead bin*) berada dalam kekuasaan penuh penumpang, sedangkan bagasi tercatat berada diluar kekuasaan penumpang. Hal ini dikarenakan kapasitas pada bagasi kabin yang terbatas sehingga mengharuskan barang penumpang dengan kapasitas besar ditempatkan pada tempat dengan kapasitas besar pula yaitu bagasi pesawat.

Jika terjadi kerusakan pada bagasi kabin pihak petugas tidak dapat dituntut. Penuntutan dapat dilakukan bila penumpang dapat membuktikan bahwa petugas penerbangan atau orang yang berkerja atas nama perusahaan yang menyebabkan kerugian pada bagasi kabinnya. Hal ini sesuai dengan pasal 143 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang berbuyi : "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 pada bagasi tercatat, bila penumpang mengalami kerugian maka petugas bertanggung jawab sepenuhnya atas kerugian yang dialami tersebut yang diuraikan dalam Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan : "Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut".

Dikarenakan pengawasan pada bagasi tercatat diluar jangkauan penumpang maka tidak menutup kemungkinan bagasi tercatat dapat

mengalami kerusakan. Apabila hal yang tidak diinginkan ini terjadi pihak bandar udara dan maskapai penerbangan selaku pemberi jasa memiliki tanggung jawab terhadap keamanan bagasi tercatat. Karena telah terjadinya suatu perjanjian diantara keduanya yang menimbulkan kewajiban dan hak pada masing-masing pihak.

Kerusakan bagasi hingga saat ini terjadi di berbagai bandar udara di seluruh Indonesia. Tak terkecuali dengan Bandara Supadio Pontianak. Bandara Supadio Pontianak bermitra dengan berbagai maskapai penerbangan satunya dengan Maskapai Penerbangan Citilink. Dalam prakteknya Maskapai Citilink masih bergelut dengan permasalahan yang tidak asing lagi yakni kerusakan bagasi tercatat.

Tanggung jawab atas barang milik penumpang adalah hal yang patut diprioritaskan setelah penumpang dalam pelayanan transportasi udara. Apabila maskapai telah dipercayakan oleh penumpang dalam hal keamanan dan kenyamana serta keselamatannya maka secara tidak langsung telah timbul hak dan kewajiban antara keduanya. Dengan begitu hal tersebut harus dipastikan kedua belah pihak memenuhi hak dan kewajiban masing-masing. Sehingga hak-hak keperdataan penumpang dapat terjamin.

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang, maka penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut ke dalam penelitian skripsi yang berjudul : **“TANGGUNG JAWAB MASKAPAI CITILINK TERHADAP PEMILIK BARANG BAGASI YANG RUSAK DI BANDARA SUPADIO PONTIANAK”.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang diuraikan oleh penulis, maka penulis merumuskan masalah dalam penelitian tersebut sebagai berikut : **"Bagaimana Tanggung Jawab Citilink terhadap Pemilik Barang Bagasi Yang Rusak di Bandara Supadio?".**

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian Skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mendapatkan data dan informasi mengenai Tanggung Jawab Citilink terhadap Kerusakan Barang Penumpang di Bandara Supadio.
2. Untuk mengungkapkan faktor peyebab maskapai Citilink belum bertanggung jawab terhadap kerusakan barang penumpang di Bandara Supadio.
3. Untuk mengungkapkan akibat hukum belum bertanggung jawab maskapai Citilink terhadap kerusakan barang penumpang di Bandara Supadio.
4. Untuk mengungkapkan upaya hukum penumpang terhadap maskapai Citilink yang belum bertanggung jawab terhadap kerusakan barang penumpang di Bandara Supadio.

D. Manfaat Penelitian

Selain tujuan penelitian diatas, penulis juga mengharapkan adanya suatu manfaat dari hasil penelitian. Adapun beberapa manfaat yang ingin dicapai dari penulisan skripsi ini yaitu :

1. Manfaat Teoritis

   Secara teoritis, hasil penelitian dapat menjadi bahan kajian awal bagi penelitian lanjutan terkait pertanggungjawaban pengangkutan udara, serta masukan untuk perkembangan hukum.

2. Manfaat praktis

   Secara praktis, hasil penelitian dapat menjadi masukan bagi pihak perusahaan untuk mengambil kebijakan dan dalam upaya mediasi permasalahan terkait Kerusakan Barang Penumpang di Bandara Supadio serta upaya hukum yang dapat dilakukan.

E. Keaslian Penelitian

Berdasarkan bahan kepustakaan yang telah penulis temukan baik secara penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Tanjungpura Pontianak dan perguruan tinggi lainnya dan melalui internet meskipun penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan pokok bahasan yang akan penulis angkat yaitu "Tanggung Jawab Maskapai Citilink Terhadap Pemilik Barang Bagasi Yang Rusak Di Bandara Supadio Pontianak".

Dari beberapa judul penelitian yang pernah diangkat oleh peneliti sebelumnya, ada dua judul yang hampir memiliki persamaan dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Skripsi Siti Adliah Maizani, NIM. 02011381419367, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya Palembang, Tahun 2018 yang berjudul

"Tanggung Jawab Pt.Lion Air Atas Kehilangan Bagasi Tercatat Penumpang (Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 2985 K/Pdt/2013)". Skripsi ini merupakan penelitian Normatif menggunakan penelitian hukum normatif melalui studi pustaka atau *library research*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa bentuk tanggung jawab PT. Lion Air atas bagasi tercatat penumpang yang hilang adalah pembayaran ganti kerugian oleh PT. Lion Air telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan upaya hukum yang dilakukan penumpang terhadap kerugian bagasi yang hilang apabila tidak mendapatkan ganti kerugian secara penuh adalah dengan melakukan gugatan ke Pengadilan Negeri Banjarbaru, serta upaya hukum lainnya berupa banding dan kasasi.

2. Skripsi Antoni Bagus Septiawan, NIM. A.111.13.0105, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Semarang Semarang, Tahun 2018 yang berjudul "Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Atas Hilangnya Barang Penumpang Di Bagasi Pesawat". Skripsi ini merupakan penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, spesifikasi penelitian diskriptif analitis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan atas hilangnya barang penumpang di bagasi pesawat adalah maskapai penerbangan berkewajiban mengganti kerugian sesuai dengan kerugian yang diderita oleh penumpang atau sesuai dengan jumlah barang yang hilang di bagasi pesawat tersebut. Dan langkah yang harus ditempuh penumpang atau konsumen pengguna jasa maskapai penerbangan yang mengalami kehilangan barang penumpang di bagasi

pesawat yaitu dapat mengajukan klaim ke kantor maskapai penerbangan tersebut dengan mengikuti syarat-syarat yang diberikan oleh bagian *lost and found*.

Perbedaannya pada penelitian ini yang berjudul "Tanggung Jawab Maskapai Citilink Terhadap Pemilik Barang Bagasi Yang Rusak Di Bandara Supadio Pontianak" secara khusus bertujuan menjawab permasalahan "Bagaimana Tanggung Jawab Citilink terhadap Pemilik Barang Bagasi Yang Rusak di Bandara Supadio?". Nilai keaslian yang tinggi dapat dilihat dari aspek objek penelitian yang fokus pada Tanggung Jawab Maskapai Citilink Terhadap Kerusakan Barang Bagasi Penumpang Di Bandara Supadio Pontianak.

F. Kerangka Teori

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, hukum adalah peraturan atau adat yang secara resmi dianggap mengikat, yang dikukuhkan oleh penguasa atau pemerintah. Pengertian lain dalam KBBI, hukum adalah undang-undang, peraturan dan sebagainya untuk mengatur pergaulan hidup masyarakat. KBBI juga menjelaskan arti hukum adalah patokan (kaidah, ketentuan) mengenai peristiwa (alam dan sebagainya) yang tertentu. Menurut Kamus Oxford, hukum adalah sistem peraturan yang diakui oleh suatu negara atau komunitas tertentu sebagai pengatur tindakan para anggotanya dan yang dapat ditegakkan dengan pengenaan hukuman. Sedangkan Encyclopaedia Britannica mengartikan

hukum adalah disiplin dan profesi yang berkaitan dengan kebiasaan, praktik dan aturan perilaku suatu komunitas yang diakui, mengikat oleh komunitas.[1]

Tanggung jawab *(Product Liability)* dapat didefinisikan sebagai suatu tanggung jawab secara hukum dari orang/badan yang menghasilkan suatu produk *(producer, manufacturer)*, dari orang/badan yang bergerak dalam suatu proses untuk menghasilkan suatu produk *(processor, assembler)* atau mendistribusikan *(seller, distributor)* produk tersebut.

Hukum mengenai perjanjian diatur di dalam Buku III BW (Kitab Undang–Undang Hukum Perdata). BW (Burgerlijk Wetboek) itu sendiri terdiri dari IV buku. Buku I memuat ketentuan mengenai Hukum Perorangan, Buku II memuat ketentuan Hukum Kebendaan, Buku III memuat Hukum Perjanjian, sedangkan Buku IV memuat mengenai Pembuktian dan Kadaluarsa. Pengertian perjanjian itu sendiri terdapat di dalam Pasal 1313 KUHPerdata.

Perjanjian antara kedua pihak inilah merupakan salah satu sumber yang menerbitkan perikatan, yang di mana perjanjian tersebut menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Perjanjian ini merupakan suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji – janji yang diucapkan secara lisan maupun tertulis.

Adapun pengertian perikatan menurut R. Subekti dalam bukunya yang bejudul hukum perjanjian, yakni "perikatan sebagai suatu hubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, di mana pihak yang satu berhak menuntut

[1] https://www.kompas.com/skola/read/2019/12/30/200000969/pengertian-hukum-faktor-pentingpembuatan-dan-istilah-terkait-hukum?page=all

suatu hal dari pihak yang lain dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan tersebut."[2]

Timbulnya suatu perjanjian karena adanya persetujuan sebagaimana menurut Pasal 1313 KUHPerdata, yakni "suatu perbuatan di mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih." Dari pasal tersebut, dapat disimpulkan bahwa dengan perjanjian tersebut dapat menimbulkan perikatan (*verbintenisscheppende overeenkomst*).

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, perjanjian merupakan persetujuan tertulis yang dibuat oleh dua pihak atau lebih masing-masing berjanji akan mentaati apa yang tersebut didalam perjanjian.

Menurut R.Setiawan perjanjian adalah suatu perbuatan di mana satu orang atau lebih mengikatkan diri atau saling mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Menurut R.Subekti suatu perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal. Menurut Abdul Kadir Muhammad perjanjian adalah suatu persetujuan di mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan.[3]

Adapun juga menurut pendapat R. Wirjono Projodikoro dalam bukunya yang berjudul asas-asas hukum perjanjian, yaitu "Perjanjian adalah suatu hubungan hukum mengenai harta benda antara dua pihak di mana satu pihak

---

[2] Prof. Subekti S.H, 2001, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, hlm 50

[3] Abdul Kadir Muhammad, 1992, *Hukum Perikatan,* PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 78.

berjanji untuk melakukan suatu hal atau tidak melakukan suatu hal janji sedangkan pihak lain menuntut pelaksanaannya.“[4]

Suatu perjanjian agar dapat dinyatakan sah oleh hukum yaitu dengan memenuhi syarat sah perjanjian yang ada di dalam Pasal 1320 KUHPerdata. Pasal 1320 KUHPerdata sebagai instrumen penguji keabsahan perjanjian yang dibuat oleh para pihak memiliki 4 (empat) syarat sah yang harus dipenuhi, yakni:

1. Kata sepakat bagi mereka yang mengikatkan diri dalam perjanjian.
2. Kecakapan para pihak yang membuat perikatan.
3. Adanya suatu hal tertentu; dan
4. Terdapat sebab yang halal atau diperbolehkan.

Syarat pertama dalam pasal tersebut adalah adanya kesepakatan atau *consensus* para pihak yang membuat perjanjian. Menurut Salim H.S bahwa kesepakatan adalah penyesuaian pernyataan kehendak antara satu orang atau lebih dengan pihak lainnya yang sesuai, karena kehendak itu tidak dapat diketahui oleh orang lain.[5]

Perjanjian ini berlaku sebagai undang – undang bagi kedua belah pihak, sebagaimana ketentuan pasal 1338 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata, yang berbunyi:

1) “semua perjanjian yang dibuat secara sah sebagai Undang – Undang bagi mereka yang membuatnya.

---

[4] Wirjono Projodikoro, 1981, *Asas-Asas Hukum Perjanjian*, PT. Sumur, Bandung, hlm. 9

[5] Salim H.S, 2017, *Perancangan Kontrak dan Memorandum of Understanding*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm 9

2) Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan – alasan yang oleh undang – undang dinyatakan cukup untuk itu,
3) suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik."[6]

Pada Pasal 1338 tersebut, menurut Subekti bahwa lebih menekankan pada kata 'semua' seolah menyatakan pada masyarakat bahwa diperbolehkan membuat perjanjian yang berupa dan berisi apa saja atau tentang apa saja perjanjian itu akan mengikat mereka yang membuatnya seperti undang-undang.

Menurut R. Subekti, wanprestasi adalah apabila si berutang tidak melakukan apa yang dijanjikannya, maka dikatakan ia melakukan wanprestasi. Ia alpa atau lalai atau ingkar janji, atau juga melanggar perjanjian.[7]

Adapun wanprestasi tersebut adalah menurut J. Satrio dapat berupa perbuatan:

1. Tidak memenuhi prestasi sama sekali.
2. Memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktunya.
3. Memenuhi prestasi tetapi tidak sesuai atau keliru.

Menurut R. Subekti, hukuman atau akibat-akibat bagi debitur yang telah lalai atau wanprestasi ada empat macam yaitu:

1. "Membayar kerugian yang diderita oleh kreditur atau dengan singkat dinamakan ganti rugi (Pasal 1243 KUHPerdata)

[6] R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, 2004, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Pradnya Paramita, Jakarta, hlm. 285

[7] R. Subekti, Hukum Perjanjian (Jakarta: Intermasa, 2009), hlm. 59.

2. Pembatalan perjanjian atau juga dinamakan pemecahan perjanjian (Pasal 1266 KUHPerdata)
3. Peralihan resiko (Pasal 1237 ayat (2) KUHPerdata)
4. Membayar biaya perkara, kalau sampai diperkarakan didepan hakim." (Pasal 181 ayat (1) H.I.R)[8]

Akibat hukum terjadinya wanprestasi inilah yang dapat menimbulkan kerugian yang di mana pihak pengangkut mempunyai kewajiban untuk memberikan ganti rugi atas kerusakan barang tersebut dan pihak penumpang berhak menerima ganti rugi atas kerusakan barang yang diangkutnya.

G. Kerangka Konsep

Fenomena kerusakan dan kehilangan bagasi tercatat hingga saat ini kerap terjadi di berbagai bandar udara di seluruh Indonesia. Tak terkecuali dengan Bandar Udara Supadio Pontianak. Bandara Supadio Pontianak bermitra dengan berbagai maskapai penerbangan salah satunya dengan Maskapai Penerbangan Citilink. Dalam prakteknya Maskapai Citilink masih bergelut dengan permasalahan yang tidak asing lagi yakni kerusakan dan kehilangan bagasi tercatat.

Tanggung jawab atas barang milik penumpang adalah hal yang patut diprioritaskan setelah penumpang dalam pelayanan transportasi udara. Apabila maskapai telah dipercayakan oleh penumpang dalam hal keamanan dan kenyamana serta keselamatannya maka secara tidak langsung telah timbul hak dankewajiban antara keduanya. Dengan begitu hal tersebut harus dipastikan

[8] *Ibid*, hlm. 45.

kedua belah pihak memenuhi hak dan kewajiban masing-masing. Sehingga hak-hakkeperdataan penumpang dapat terjamin.

Pihak pengangkut memiliki peranan yang penting dalam kegiatan pengangkutan barang, yakni dapat memastikan proses pengangkutan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat tujuan hingga selamat. Selaku pihak yang bergelut dibidang jasa pengangkutan umum, pengangkut secara otomatis mengemban tanggung jawab atas barang yang telah dipercayakan oleh pengirim. Salah satunya terletak pada kewajibannya dalam melakukan pengangkutan dimulai dari tempat pemuatan hingga sampai pada tempat tujuan.

Penumpang dalam menggunakan jasa pengangkutan yang disediakan oleh pengangkut terikat dalam suatu hubungan hukum yaitu suatu hubungan antara subjek hukum yang diatur oleh hukum yang pada umumnya berisikan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak. Dalam industri penerbangan, penumpang adalah aset paling penting yang harus bagi setiap maskapai penerbangan agar dapat mencapai suatu keuntungan materil. Sehingga, setiap penumpang yang menggunakan jasa pengangkutan menggunakan pesawat terbang harus mendapat suatu perlindungan hak terutama perlindungan terhadap hak untuk memperoleh ganti kerugian jika penumpang mengalami kecelakaan (baik kecelakaan yang mengakibatkan kematian, luka-luka ataupun cacat tetap), kerusakan dan kehilangan bagasi, dan keterlambatan. Oleh karenanya di dalam Pasal 1 Ayat (22) UU Penerbangan dikenal Tanggung Jawab Pengangkut, yang memiliki pengertian bahwa setiap perusahaan

penerbangan berkewajiban memberikan ganti kerugian kepada penumpang dan/ atau pengirim barang dan juga pihak ketiga dalam hal timbulnya suatu kerugian yang dideritanya. Pengangkut berkewajiban bertanggung jawab untuk beberapa hal seperti kecelakaan pesawat yang mengakibatkan meninggalnya penumpang atau mengalami luka-luka, hilang atau musnahnya bagasi tercatat, bagasi kabin atau kargo milik penumpang. Penumpang yang merasa haknya dilanggar oleh pengangkut sehingga menderita suatu kerugian mendapatkan hak untuk memperoleh ganti kerugian.

H. Hipotesis

Berdasarkan uraian – uraian diatas, maka penulis merumuskan hipotesis yang merupakan jawaban sementara yang masih harus dibuktikan kebenarannya didalam penelitian ini, adalah sebagai berikut: **"Bahwa Maskapai Citilink Belum Melaksanakan Tanggung Jawab Terhadap Pemilik Barang Bagasi yang Mengalami Kerusakan di Bandara Supadio Pontianak."**