



PUTUSAN
Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH AGUNG

memeriksa perkara perdata khusus sengketa konsumen pada tingkat kasasi
memutus sebagai berikut dalam perkara antara:

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO), Tbk., berkedudukan di
Jalan Kebon Sirih Nomor 44, Jakarta Pusat, diwakili oleh Direktur
Utama, Pahala N. Mansury, dalam hal ini memberi kuasa kepada
Drs. H.M. Utomo A. Karim T., S.H. dan kawan-kawan, Para
Advokat, beralamat di Hanurata Graha, Lantai 2, Jalan Kebon Sirih
67-69, Jakarta Pusat, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 17
Mei 2017;

Pemohon Kasasi dahulu Pemohon Keberatan;

L a w a n

MAHSIN, S.H., bertempat tinggal di Jalan Asrama Pondok Kelapa
(Perumahan Bumi Asri) Blok G, Nomor 74, Medan;

Termohon Kasasi dahulu Termohon Keberatan;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata bahwa sekarang
Pemohon Kasasi dahulu Pemohon Keberatan telah mengajukan keberatan
terhadap Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Kota Medan Nomor
145/ARB/XII/2016/BPSK-Mdn. tanggal 9 Februari 2017 yang amarnya sebagai
berikut:

1. Mengabulkan pengaduan Konsumen sebahagian;
2. Menghukum Pelaku Usaha membayar ganti kerugian kehilangan barang-
barang Konsumen berupa barang-barang pakaian yang berharga yang
seluruhnya berjumlah Rp38.520.000,00 dikurangi penyusutan 40% maka
lebih kurang sebesar Rp23.124.000,00 (dua puluh tiga juta seratus dua
puluh empat ribu rupiah);
3. Membebankan biaya perkara kepada Negara;

Bahwa terhadap amar Putusan Badan Penyelesaian Sengketa
Konsumen tersebut, Pemohon Keberatan telah mengajukan keberatan di depan
persidangan Pengadilan Negeri Medan yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa Termohon Keberatan melakukan penerbangan dengan nomor GA
830 dengan rute Jakarta menuju Singapura dan kembali ke Medan (CGK-

Halaman 1 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- SIN-KNO) yang berdasarkan pengakuan Termohon Keberatan dalam pengaduannya kepada Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Kota Medan bahwa Termohon Keberatan membawa bagasi tercatat dengan nomor GA 345908 (dengan berat 9 kg) dan 346003 (dengan berat 11 kg);
2. Bahwa setiba di Bandara Changi International Airport di Singapura salah satu bagasi tercatat milik Termohon Keberatan tidak diketemukan (hilang), selanjutnya Termohon Keberatan melaporkan perihal kehilangan salah satu bagasi tercatat tersebut kepada staf Pemohon Keberatan yang ada di Bandara Changi International di Singapura;
 3. Bahwa menurut Termohon Keberatan dalam pengaduannya di Badan Perlindungan Sengketa Konsumen Kota Medan bahwa isi dari salah satu bagasi tercatat yang hilang tersebut adalah berupa 1 (satu) koper yang berisi barang-barang berharga, pakaian dan lainnya beserta 1 (satu) set peralatan sholat (mukena) milik istri Termohon Keberatan;
 4. Bahwa Termohon Keberatan ketika *chek in* sama sekali tidak pernah menyatakan dan atau menunjukkan tentang keberadaan barang berharga miliknya kepada staf Pemohon Keberatan, serta dalam *chek in* Pemohon Keberatan sama sekali tidak pernah menyetujui dan atau membuat persetujuan perihal pengangkutan barang yang dikatakan berisi barang berharga, dimana terkecuali pada saat pelaporan penumpang (*in casu* Termohon Keberatan) menunjukkan barang berharga tersebut dan pengangkut (*in casu* Pemohon Keberatan) setuju untuk mengangkutnya. Karenanya sejak awal (*check in*) Termohon Keberatan sudah menyatakan bahwa di dalam koper miliknya tidak ada sama sekali barang berharga dan juga sejak awal tidak ada kesepakatan yang dibuat atas pengangkutan barang berharga milik Termohon Keberatan tersebut;
 5. Bahwa pada setiap *counter check in* Pemohon Keberatan sudah dipasang *flyer* dan *standing banner* (pengumuman di meja *counter check-in*) yang pada pokoknya menjelaskan bahwa dalam hal ini penumpang tidak diperbolehkan menaruh barang miliknya dalam bagasi tercatat, sehingga Termohon Keberatan secara jelas dan tegas sudah menyatakan bahwa dalam bagasi tercatat tersebut tidak ada barang berharga, karenanya dianggap sebagai bagasi tercatat biasa tersebut;
 6. Bahwa khusus untuk klaim bagasi tercatat barang berharga lainnya di atas, maka Pemohon Keberatan berpendapat bahwa barang berharga milik penumpang apabila ada seharusnya dibawa dalam tas pribadi yang masuk dalam bagasi kabin dan berada di bawah pengawasan oleh penumpang

Halaman 2 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



sendiri, karena petugas *counter check in* perusahaan Pemohon Keberatan yang bertugas di bandara Soekarno Hatta, Cengkareng tentunya telah menyampaikan kepada Termohon Keberatan apabila terdapat barang yang berharga agar tidak dimasukkan kedalam bagasi tercatat, kecuali dinyatakan (*declare*) dan diasuransikan, namun pada faktanya Termohon Keberatan tidak pernah menyatakan adanya barang berharga yang pada akhirnya diterima oleh petugas *counter check in* Pemohon Keberatan sebagai bagasi tercatat;

7. Bahwa kemudian setelah tiba di Singapura ternyata Termohon Keberatan tidak menemukan bagasi tercatat koper tersebut, dan untuk itu Termohon Keberatan melaporkan kepada petugas dan *customer service* Pemohon Keberatan yang bertugas, maka setelah ditelusuri pencarian dalam jangka waktu lebih dari 14 (empat belas) hari bagasi tercatat tersebut tidak diketemukan, sehingga demi hukum bagasi tercatat tersebut dinyatakan hilang;
8. Bahwa mengingat penerbangan yang dilakukan oleh Termohon Keberatan adalah penerbangan internasional, maka terhadap penerbangan Termohon Keberatan (GA830) berlaku ketentuan Pasal 18 Konvensi Warsawa 1929 yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia sebagai undang-undang yang berlaku, dimana Pemohon Keberatan hanya bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi kepada Termohon Keberatan atas kehilangan bagasi tercatatnya yang jumlahnya sudah ditentukan dengan rincian dan tegas, yaitu 11 kg (berat bagasi tercatat milik Termohon Keberatan yang hilang x USD 20 = USD 220. Dan karena penerbangan GA830 semata-mata tunduk pada Konvensi Warsawa 1929 maka Termohon Keberatan hanya dapat mengajukan tuntutan berdasarkan Konvensi Warsawa 1929;
9. Bahwa tentang keberadaan Termohon Keberatan tidak dapat mengklaim bahwa bagasi tercatatnya sebagai barang berharga, hal mana dikarenakan Termohon Keberatan tidak pernah dinyatakan pada saat *check in*, sehingga Pemohon Keberatan tidak bertanggung jawab atas isi bagasi barang berharga tersebut dan dianggap sebagai bagasi tercatat biasa dengan berdasarkan ketentuan Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut ("Permenhub 77"):
(1) *Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (check in), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk*



mengangkutnya;

(2) Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga atau barang yang berharga di dalam bagasi tercatat diangkut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut dapat meminta kepada penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut;

Catatan: Disinilah maksud Pasal 169 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ("UU Penerbangan") dijelaskan oleh Permenhub di atas yang dimaksud perjanjian khusus tersebut yang dibuat di awal sebelum barang bagasi tercatat diserahkan bukan pada saat barang bagasi tersebut telah hilang. Pertimbangan Majelis BPSK yang menafsirkan Pasal 169 Undang Undang Penerbangan dalam putusannya halaman 14, sangat tidak adil untuk Pemohon Keberatan selaku pelaku usaha dan bertentangan dengan Pasal 6 Permenhub 77 di atas;

10. Bahwa putusan BPSK dalam diktum kedua halaman 16 yang menyatakan bahwa "Menghukum pelaku usaha membayar ganti kerugian kehilangan barang-barang konsumen berupa barang-barang pakaian yang berharga yang seluruhnya berjumlah Rp38.520.000,00 dikurangi penyusutan 40% maka lebih kurang sebesar Rp23.124.000,00" adalah putusan yang sangat bertentangan dengan isi Pasal 6 ayat (1) Permenhub di atas, karena sama sekali bagasi tercatat Termohon Keberatan bukanlah dikategorikan barang yang berharga karena tidak dideklarasikan dan ditunjukkan pada saat *check in*, dan apabila dianggap dikategorikan barang yang berhargapun, maka Pemohon Keberatan tidak bertanggung jawab mengganti kerugian berdasarkan peraturan di atas, selain ganti kerugian yang ditentukan limitatif berdasarkan peraturan penerbangan yang berlaku khusus yaitu berdasarkan berat per kilogram bagasi tersebut;

Adapun yang menjadi alasan-alasan permohonan keberatan ini adalah sebagai berikut:

Dalam Eksepsi:

1. Eksepsi Kompetensi Absolut:

1.1. Kewenangan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Medan melalui Arbitrase:

1.1.1. Bahwa, berdasarkan Pasal 4 ayat (1) Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI Nomor 350/MPP/Kep/2001 tentang Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (Permenrindag 350/2001) disebutkan bahwa:

Pasal 4:



- (1) *Penyelesaian sengketa Konsumen oleh BPSK melalui cara konsultasi atau mediasi atau arbitrase sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a. dilakukan atas dasar pilihan dan persetujuan para pihak yang bersangkutan;*
- (2) *Penyelesaian sengketa konsumen sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) bukan merupakan proses penyelesaian sengketa secara berjenjang;*

1.1.2. Bahwa sehubungan dengan hal tersebut dalam acara pra sidang, Pemohon Keberatan telah memilih prosedur mediasi dan tidak pernah menyetujui agar sengketa diselesaikan melalui cara arbitrase;

Pasal 5 ayat (2) Permenrindag menyatakan bahwa:

"Penyelesaian sengketa konsumen dengan cara mediasi dilakukan sendiri oleh para pihak yang bersengketa secara mediasi, dilakukan sendiri oleh para pihak yang bersengketa dengan didampingi oleh Majelis yang bertindak aktif sebagai mediator";

1.1.3. Bahwa berdasarkan bunyi pasal Permemenrindag di atas yang berlaku sebagai hukum acara yang berlaku di BPSK, maka jelas penyelesaian sengketa ini didasarkan pada pilihan dan persetujuan para pihak dan tidak dapat dipaksakan. Oleh karena itu Pemohon Keberatan memilih penyelesaian sengketa secara mediasi yang sifatnya tidak berjenjang;

1.1.4. Bahwa dengan diputusnya perkara *a quo* dengan prosedur arbitrase secara sepihak dan dipaksakan, maka jelas Majelis pemeriksa perkara *a quo* (Majelis pada BPSK Kota Medan) telah bersikap tidak netral dan bahkan telah menyampingkan prinsip *audi et alteram partem* (tidak mendengarkan permohonan Pemohon Keberatan agar sengketa diselesaikan dengan prosedur mediasi). Dan dengan diperiksanya sengketa oleh BPSK melalui cara arbitrase tanpa persetujuan para pihak sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 4 ayat (1) Permenrindag 350/2001), maka kepentingan Pemohon Keberatan sangat dirugikan karena putusan arbitrase BPSK hanya dapat diajukan keberatannya berdasarkan alasan-alasan limitatif yang ditentukan dalam Pasal 6 Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 1 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pengajuan Keberatan Terhadap Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen, berbeda halnya jika sengketa diselesaikan dengan mediasi dimana produknya berupa perjanjian yang disepakati para pihak dan disahkan oleh BPSK Medan, hal mana lebih menguntungkan kedua belah pihak;



1.2. Kewenangan Absolut Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Medan
Mengadili Perkara:

1.2.1. Bahwa Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen disingkat sebagai BPSK adalah salah satu lembaga peradilan konsumen berkedudukan pada tiap Daerah Tingkat II Kabupaten dan Kota di seluruh Indonesia sebagaimana diatur menurut Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bertugas utama menyelesaikan persengketaan konsumen di luar lembaga pengadilan umum, BPSK beranggotakan unsur perwakilan aparaturnya pemerintah, konsumen dan pelaku usaha atau produsen yang diangkat atau diberhentikan oleh Menteri, dalam menangani dan mengatur permasalahan konsumen;

1.2.2. Bahwa berdasarkan Pasal 45 ayat (2) Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, bahwa penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Maka, para pihak diberi kewenangan untuk memilih dalam menyelesaikan permasalahannya baik jalur pengadilan maupun jalur luar pengadilan. Apabila para pihak tersebut memilih jalur luar pengadilan, maka BPSK-lah yang berwenang dalam menyelesaikan sengketa tersebut.

1.2.3. Tugas BPSK melaksanakan penanganan dan penyelesaian sengketa konsumen, dengan cara melalui mediasi atau arbitrase atau konsiliasi; memberikan konsultasi perlindungan konsumen. melakukan pengawasan terhadap pencantuman klausula baku, melaporkan kepada penyidik umum apabila terjadi pelanggaran ketentuan dalam Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen; menerima pengaduan baik tertulis maupun tidak tertulis;

1.2.4. BPSK bukan badan yang berwenang untuk memeriksa dan menyelesaikan gugatan Termohon Keberatan, mengingat tuntutan yang diajukan oleh Termohon Keberatan ada berupa tuntutan immaterial berupa permohonan maaf di media massa secara berturut-turut, dimana hal tersebut adalah telah bertentangan dengan Pasal 19 ayat (1) dan (2) Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ("UUPK") *juncto* Pasal 12 ("Permenrindag Nomor 350.2001");

Pasal 19 ayat (1) dan (2) Undang Undang Perlindungan Konsumen:



- 1) Pelaku Usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan;
- 2) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

Pasal 12 ("Permenrindag Nomor 350/2001"):

1. Putusan dan penetapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf k. Meliputi ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau memanfaatkan jasa;
2. Ganti rugi atas kerugian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat berupa:
 - Pengembalian uang;
 - Penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya atau;
 - Perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan 1.2.4.

Bahwa ketentuan Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa dan aturan IATA di atas, maka Pemohon Keberatan selaku pengangkut berkewajiban mengganti kerugian kehilangan bagasi tercatat kepada Termohon Keberatan tentunya dengan tetap berpedoman ketentuan peraturan Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa dan aturan IATA yang dilandasi dengan azas tata kelola perusahaan yang baik dan dapat dipertanggungjawabkan (*good corporate governance*). Dan selain itu berdasarkan Pasal 176 Undang Undang Penerbangan yang berlaku khusus jelas terhadap tuntutan penumpang sebagai pemilik bagasi tercatat yang tidak puas atas bentuk ganti rugi yang ditentukan Undang Undang Penerbangan, maka menjadi Kewenangan absolut dari Pengadilan Negeri di wilayah Indonesia dan bukan kepada BPSK;

Pasal 176 Undang Undang Penerbangan menyatakan bahwa:

"Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 144, Pasal 145 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Pengadilan Negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia".

1.2.5. Bahwa berdasarkan hal tersebut diatas maka wajar dan patut dinyatakan Badan Penyelesaian Sengketa Kota Medan tidak mempunyai kompetensi dalam mengadili dan memutus permasalahan *a quo*;

1.2.6. Bahwa Pemohon Keberatan sangat keberatan dengan pertimbangan putusan BPSK pada halaman 13 yang menyatakan bahwa:

"Menimbang perkara yang diajukan adalah benar sengketa konsumen dengan pelaku usaha, sesuai pengaduan konsumen menuntut ganti rugi atas kehilangan..."

"Menimbang jawaban pelaku usaha halaman 5 nomor 3 yaitu kewenangan absolut dalam eksepsinya sebagaimana Pasal 76 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu tentang gugatan gugatan di wilayah Pengadilan Negeri dimana pasal tersebut menggunakan kata dapat (kata dapat adalah tidak mutlak) dapat diajukan ke Pengadilan Negeri maupun di luar Pengadilan, maka dalam hal ini BPSK dapat mengadili";

1.2.7. Bahwa sebagaimana dijelaskan di atas berdasarkan peraturan yang berlaku, maka seharusnya penyelesaian sengketa di BPSK adalah berdasarkan pilihan sukarela dari para pihak barulah BPSK memiliki kewenangan memeriksa dan mengadili, dan apabila tidak ada, maka demi hukum Pengadilan Negerilah yang memiliki kompetensi absolutnya;

1.2.8. Bahwa Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen disingkat sebagai BPSK adalah salah satu lembaga peradilan konsumen berkedudukan pada tiap Daerah Tingkat II kabupaten dan kota di seluruh Indonesia sebagaimana diatur menurut Undang Undang Perlindungan Konsumen memiliki tugas utama menyelesaikan persengketaan konsumen di luar lembaga pengadilan umum, BPSK beranggotakan unsur perwakilan aparatur pemerintah, konsumen dan pelaku usaha atau produsen yang diangkat atau diberhentikan oleh Menteri, dalam menangani dan mengatur permasalahan konsumen;

1.2.9. Bahwa berdasarkan Pasal 45 ayat (2) Undang Undang Perlindungan Konsumen, bahwa penyelesaian sengketa konsumen dapat di tempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Maka, para pihak diberi

Halaman 8 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017



kewenangan untuk memilih dalam menyelesaikan permasalahannya baik jalur pengadilan maupun jalur luar pengadilan. Apabila para pihak tersebut memilih jalur luar pengadilan, maka BPSK-lah yang berwenang dalam menyelesaikan sengketa tersebut, namun sebaliknya apabila para pihak (pelaku usaha dan konsumen) tidak memilih BPSK, maka demi hukum seharusnya Majelis BPSK wajib menyatakan dirinya tidak berwenang memeriksa dan mengadili, bukan memaksakan kehendak untuk memutus melalui arbitrase yang tidak didasarkan klausula atau perjanjian arbitrase dari para pihak;

1.2.10. Bahwa berdasarkan uraian yang Pemohon sampaikan di atas, maka BPSK terutama BPSK Kota Medan bukanlah badan yang berwenang untuk memeriksa dan menyelesaikan gugatan Termohon Keberatan, mengingat para pihak atau setidaknya Pemohon Keberatan tidak pernah memilih penyelesaian sengketa di BPSK sebagaimana amanat Pasal 45 ayat (2) Undang Undang Perlindungan Konsumen di atas;

1.2.11. Bahwa terlebih lagi perkara ini bukanlah sengketa konsumen sebagaimana dimaksud dalam Undang Undang Perlindungan Konsumen dan Perma 1/2006 karena perkara ini adalah sengketa perdata murni berdasarkan perjanjian pengangkutan antara Pemohon Keberatan dan Termohon Keberatan.

Pasal 1 butir 29 Undang Undang Penerbangan menjelaskan bahwa:
Perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain;

1.2.11. Bahwa jelas perkara ini berdasarkan ketentuan di atas, adalah bukan sengketa konsumen tetapi sengketa perdata berdasarkan perjanjian pengangkutan. Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia serta Aturan IATA (International Air Transportation Association) berlaku sebagai ketentuan khusus (*lex specialist*), menentukan tanggung jawab Pemohon Keberatan selaku pengangkut untuk mengganti kerugian kehilangan bagasi tercatat kepada Termohon Keberatan tentunya berpedoman ketentuan peraturan yang diatur dalam yang tentunya dilandasi dengan azas tata kelola perusahaan yang baik dan dapat dipertanggungjawabkan (*good corporate governance*) sebesar berat bagasi tercatat tersebut, bukan



berdasarkan kerugian nyata penumpang. Selain itu berdasarkan pasal 176 Undang Undang Penerbangan yang berlaku khusus jelas terhadap tuntutan penumpang sebagai pemilik bagasi tercatat yang tidak puas atas bentuk ganti rugi yang ditentukan Undang Undang Penerbangan, maka menjadi Kewenangan absolut dari Pengadilan Negeri di wilayah Indonesia dan bukan kepada BPSK;

Pasal 176 Undang Undang Penerbangan menyatakan bahwa:
"Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 144, Pasal 145 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di Pengadilan Negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia";

1.2.12. Bahwa suatu kesalahan besar dari Majelis BPSK yang menyatakan bahwa perkara ini dapat diselesaikan di BPSK karena adanya kata "dapat" dalam Pasal 176 Undang Undang Penerbangan ini, karena kata dapat di sini adalah penumpang dapat mengajukan gugatan kepada pelaku usaha di lembaga alternatif penyelesaian sengketa (ADR) selain pengadilan apabila ada perjanjian khusus yang mengaturnya lebih dahulu mengenai penyelesaian sengketa seperti misalnya BANI, Lembaga Arbitrase Internasional ataupun Badan Mediasi Indonesia, bukan berarti otomatis menjadi kewenangan BPSK, karena sengketa ini sendiri bukan sengketa konsumen sebagaimana dijelaskan di atas dan penerbangan penumpang adalah penerbangan internasional. Seharusnya apabila tidak ada perjanjian khusus sebelumnya, maka secara otomatis menjadi kewenangan Pengadilan Negeri sesuai Undang Undang Penerbangan, karena sengketa ini bukanlah sengketa konsumen, tetapi sengketa perdata terkait perjanjian pengangkutan *quod non* perkara ini adalah sengketa konsumen Pasal 45 Undang Undang Perlindungan Konsumenpun mensyaratkan adanya pilihan sukarela dari para pihak yang bersengketa untuk penyelesaian di luar pengadilan, bukan dipaksakan memilih penyelesaian sengketa di BPSK.;

1.2.13. Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, maka sangatlah wajar dan patut serta sangat berdasarkan hukum yang berlaku untuk menyatakan bahwa Badan Penyelesaian Sengketa Kota Medan tidak mempunyai kompetensi dalam mengadili dan memutus permasalahan *a quo*;



2. Eksepsi Atas Dalil Pengaduan dari Termohon Keberatan Kabur:

- 2.1. Bahwa Termohon Keberatan mendalilkan bahwa pada tanggal 7 Oktober 2016 Termohon Keberatan bersama dengan istri Termohon Keberatan terbang dengan menggunakan Garuda Airlines dari Bandara Soekarno Hatta di Jakarta ke Bandara Changi International di Singapura dengan menggunakan pesawat Garuda Indonesia milik Pemohon Keberatan (GA 830);
- 2.2. Bahwa menurut Termohon Keberatan bahwa ia memiliki bagasi tercatat dengan Nomor GA 345908 dan GA 346003, dimana ketika sampai di Bandara Changi International di Singapura Termohon Keberatan mengatakan kepada staf Pemohon Keberatan yang ada di Singapura bahwa salah satu bagasi tercatat tersebut hilang. Dan sebagaimana ketentuan ternyata dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari bagasi tercatat tersebut tidak juga diketemukan;
- 2.3. Bahwa sebagaimana dalam pengaduan dari Termohon Keberatan bahwa bagasi tercatat yang hilang tersebut adalah berisi barang berharga, sementara ketika melakukan *check in* (*in casu* Bandara Soekarno Hatta Internasional) secara tegas petugas Pemohon Keberatan telah menyatakan perihal isi barang dalam bagasi tercatat kepada Termohon Keberatan, dimana Pemohon Keberatan pada setiap *counter check in* sudah memasang *flyer* dan *standing banner* (pengumuman di meja *counter check in*) yang pada pokoknya menjelaskan bahwa dalam hal ini penumpang tidak diperbolehkan menaruh barang berharga miliknya dalam bagasi tercatat;
- 2.4. Bahwa jelas dan tegas bahwa isi dari bagasi tercatat yang disepakati untuk diangkut adalah bukan merupakan barang berharga, maka disepakati Pemohon Keberatan dibebaskan dari tanggung jawab isi dari bagasi tercatat tersebut;
- 2.5. Bahwa oleh karena jelas dan tegas bahwa barang yang diangkut oleh Pemohon Keberatan adalah bukan barang berharga maka pengaduan dari Termohon Keberatan yang menyatakan Pemohon telah menghilangkan barang miliknya (bagasi tercatat) adalah hal yang kabur dan tidak berdasar;
- 2.6. Bahwa oleh karena tuntutan dari Termohon Keberatan tersebut adalah kabur dan tidak berdasar maka sangat beralasan pengaduan dari Termohon Keberatan kepada Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Kota Medan tidak memenuhi syarat formil, sehingga seharusnya



Pengaduan tersebut dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

- 2.7. Bahwa Pemohon Keberatan sangat keberatan dengan pertimbangan Putusan Majelis BPSK pada halaman 15 yang menyatakan bahwa:
- "Berdasarkan demikian konsumen menggunakan jasa pelaku usaha telah tidak nyaman dan tidak aman dan tidak mendapatkan penyelesaian secara patut dimana hanya mengganti sebesar 295 USD, namun hal tersebut sesuai dengan kerugian yang diatur dalam Undang Undang Perlindungan Konsumen yaitu sebesar kerugian nyata";*
- 2.8. Bahwa Pemohon Keberatan merupakan suatu perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Notaris Nomor 8 tanggal 4 Maret 1975 yang dibuat di hadapan Soeleman Ardjasasmita, Notaris di Jakarta dan memperoleh status badan hukum sejak tanggal 23 Juni 1975, Anggaran Dasarnya telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir diubah dengan Akta Notaris nomor 3 tanggal 15 Mei 2015 yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H. Notaris di Kabupaten Tangerang, yang pemberitahuan perubahan Anggaran Dasarnya telah diterima dan dicatat di dalam Sistem Administrasi Badan Hukum, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-AH.01.03-0939814 tanggal 11 Juni 2015, beralamat Kantor Pusat di Jalan Kebon Sirih Nomor 44, Jakarta Pusat;
- 2.9. Bahwa dalam melakukan kegiatan usahanya sebagai perusahaan penerbangan maka segala tindakan hukum Pemohon Keberatan haruslah berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang berlaku termasuk namun tidak terbatas pada Undang Undang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara ("Permenhub 77") untuk tanggung jawab pengangkut dalam penerbangan domestik, Konvensi Warsawa tahun 1929 ("Konvensi Warsawa") dan Aturan IATA (*International Air Transport Association*) untuk penerbangan Internasional;
- 2.10. Bahwa kembali Pemohon menjelaskan kembali aturan ketentuan penerbangan sebagai ketentuan khusus yang berlaku antara pengangkut (Pemohon Keberatan) dengan penumpang (Termohon Keberatan) dan tidak menunjuk kepada Undang Undang Perlindungan Konsumen karena Undang Undang Perlindungan Konsumen sendiri mengakui sebagai undang undang payung yang berlaku umum;
- 2.11. Bahwa perlu dipahami bahwa kegiatan penerbangan, diatur ketentuan peraturan perundang-undangan yang spesifik. Hal ini mengingat bahwa



kegiatan penerbangan ini memiliki kekhususan yang tidak dimiliki oleh kegiatan lainnya sehingga oleh karenanya seluruh ketentuan peraturan perundang-undangan terkait penerbangan merupakan peraturan yang bersifat khusus dan mengesampingkan peraturan yang sifatnya umum (*lex specialist*);

- 2.12. Bahwa penerapan *lex specialist* dalam sengketa konsumen sangat diperlukan mengingat begitu luasnya cakupan materi perlindungan konsumen yang tidak dapat diatur secara menyeluruh hanya dalam Undang Undang Perlindungan Konsumen. Hal ini secara tegas dinyatakan dalam bagian Umum paragraf 10-13 Penjelasan Undang Undang Perlindungan Konsumen yang menyatakan sebagai berikut (penebalan oleh Pemohon Keberatan):

"Di samping itu, undang-undang tentang perlindungan konsumen pada dasarnya bukan merupakan awal dan akhir dari hukum yang mengatur tentang perlindungan konsumen, sebab sampai pada terbentuknya undang-undang tentang Perlindungan Konsumen ini telah ada beberapa undang-undang yang materinya melindungi kepentingan konsumen, seperti:

- a. Undang Undang Nomor 10 Tahun 1961 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang Undang Nomor 1 Tahun 1961 tentang Barang, menjadi undang-undang;
- b. Undang Undang Nomor 2 Tahun 1966 tentang Hygiene;
- c. Dan seterusnya;

Di kemudian hari masih terbuka kemungkinan terbentuknya undang-undang baru yang pada dasarnya memuat ketentuan-ketentuan yang melindungi konsumen. Dengan demikian, undang-undang tentang Perlindungan Konsumen ini merupakan payung yang mengintegrasikan dan memperkuat penegakan hukum di bidang perlindungan konsumen";

- 2.13. Bahwa kembali Pemohon Keberatan jelaskan faktanya, Termohon Keberatan bersama dengan istri Termohon Keberatan terbang dari Bandara Soekarno Hatta Internasional ke Bandara Changi International di Singapura pada tanggal 7 Oktober 2016 dengan menggunakan pesawat Garuda Indonesia milik Pemohon Keberatan (*in casu* Kode Penerbangan Nomor GA 830) (penerbangan internasional);

- 2.14. Bahwa ketika melakukan *chek in* secara tegas Pemohon Keberatan pada setiap *counter check in* sudah memasang *flyer* dan *standing banner* (pengumuman di meja *counter check in*) yang pada pokoknya menjelaskan bahwa dalam hal apabila terdapat barang yang berharga agar tidak



dimasukkan ke dalam bagasi tercatat, kecuali dinyatakan (*declare*) dan diasuransikan oleh penumpang (*in casu* Termohon Keberatan) namun pada faktanya Termohon Keberatan tidak pernah menyatakan adanya barang berharga yang pada akhirnya diterima oleh petugas *counter check in* Pemohon Keberatan diterima sebagai bagasi tercatat, karenanya jelas dan tegas bahwa isi dari bagasi tercatat tersebut adalah bukan merupakan barang berharga sebagaimana isi putusan BPSK dan juga demi hukum melepaskan Pemohon Keberatan dari tanggung-jawab isi atau jenis barang dari Bagasi Tercatat Nomor GA 346003;

2.15. Bahwa manakala permasalahan tersebut dimajukan ke peradilan maka perkara ini wajib secara hukum diputus berdasarkan ketentuan di atas sebagai ketentuan yang bersifat khusus bagi Pemohon Keberatan terhadap ketentuan Undang Undang Perlindungan Konsumen berdasarkan azas hukum *lex specialis derogat lex generalis* (ketentuan yang khusus mengenyampingkan atau mengalahkan ketentuan yang umum);

2.16. Bahwa terhadap kehilangan bagasi ini, ketentuan perundang-undangan secara limitatif telah mengatur dengan tegas, jelas serta rinci tanpa dapat ditafsirkan lain bahwa berdasarkan Pasal 144 Undang Undang Penerbangan diatur bahwa:

Pasal 144:

"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";

Pasal 168 ayat (2):

"Besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian/ seluruh bagasi tercatat atau Kargo di hitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah atau rusak";

2.17. Bahwa tentang jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo pada penerbangan domestik (dalam negeri) diatur dalam Permenhub 77, sedangkan untuk penerbangan Internasional diatur dalam konvensi Warsawa (*Warsaw Convention*) dan Aturan IATA (*International Air Transport Association*) sebagai ketentuan yang berlaku di penerbangan internasional;

Berdasarkan ketentuan Konvensi Warsawa pada *Article 22* angka 2 disebutkan bahwa: *"In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per*



kilogram, unless the consigner has made, at the time when the package was handed over the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary a sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery." Dengan terjemahan sebagai berikut:

"Dalam pengangkutan bagasi tercatat dan barang-barang, tanggung jawab Pengangkut adalah terbatas hingga jumlah 250 *francs* per kilogram (setara dengan USD 20), kecuali pengirim barang telah membuat, pada saat paket telah diserahkan kepada pengangkut, pernyataan khusus tentang jumlah pada saat pengiriman dan membayar jumlah tambahan sesuai dengan keperluan. Dalam hal tersebut pengangkut bertanggung jawab untuk membayar jumlah yang tidak lebih dari jumlah yang telah dinyatakan, kecuali dia membuktikan kepada pengirim barang bahwa jumlah tersebut lebih besar dari jumlah yang sebenarnya pada saat pengiriman";

Dan *article 9.3 IATA baggage service manual* terkait *article 22 Konvensi Warsawa* mengatur bahwa: *"Defines the limits of an airline's liability for loss or damage for baggage as 250 poincare franc per kilogram. This is generally converted to USD 20 per kilo but there are exceptions. For countries which have ratified montreal additional protocols No.1 or 2 montreal protocol No.4, this limit is expressed as 17 special drawing Right per kilogram. In december 2000, 1 SDR equalled approxiamately USD 1.30 resulting in aliability limit of USD 22.10 per kilogram, although this ammount will very somewhat over time according to changes in SDR exchange rate"*. Dengan terjemahan sebagai berikut:

"Mendefinisikan batas-batas kewajiban maskapai penerbangan untuk kerugian atau kerusakan bagasi 250 franc poincare per kilogram, umumnya ini diubah menjadi USD 20 per kilo tetapi terdapat pengecualian. Untuk negara yang telah meratifikasi Protokol Montreal Nomor 1 atau 2 atau Protokol Montreal Nomor 4, batasan ini dinyatakan sebagai 17 hak penarikan khusus per kilogram, pada bulan Desember 2000. Salah satu SDR setara dengan USD 22.10 per kilogram, meskipun jumlah ini akan bervariasi dalam batas waktu menurut perubahan nilai tukar SDR";

- 2.18. Bahwa dengan berdasarkan kepada ketentuan Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa dan Aturan IATA di atas, maka Pemohon Keberatan selaku pengangkut hanya berkewajiban mengganti kerugian kehilangan bagasi tercatat kepada Termohon Keberatan



tentunya dengan mengacu pada ketentuan peraturan Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa dan IATA yang dilandasi dengan azas tata kelola perusahaan yang baik dan dapat dipertanggungjawabkan (*good corporate governance*);

- 2.19. Bahwa disamping itu dalam Pasal 168 ayat (2) Undang Undang Penerbangan disebutkan bahwa besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian/seluruh bagasi tercatat atau kargo dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah atau rusak. Adapun jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo telah diatur secara jelas dan tegas dalam konvensi Warsawa 1929 dan aturan IATA, sehingga pada prinsipnya pengangkut bertanggung jawab atas terjadinya kehilangan bagasi tercatat tersebut, namun tanggung jawab Pemohon Keberatan sebagai pengangkut secara jelas dan tegas diatur dalam Konvensi Warsawa dan aturan IATA, sehingga tanggung jawab Pemohon Keberatan untuk memberikan ganti kerugian kepada Termohon Keberatan dibatasi sesuai Konvensi Warsawa yaitu sebesar 11 kg (berat bagasi tercatat Termohon Keberatan yang hilang) x USD 20 = USD 220;

- 2.20. Bahwa pada putusan BPSK Kota Medan Nomor BPSK Kota Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/BPSK-Mdn. menyatakan pertimbangan hukum sebagai berikut:

"Menimbang, oleh karena Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah secara rinci mengatur tentang ganti rugi, maka berdasarkan Pasal 169 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang isinya adalah "Pengangkut dan penumpang dapat membuat persetujuan khusus untuk menetapkan jumlah ganti kerugian yang lebih tinggi dari jumlah ganti kerugian sebagaimana dalam Pasal 168 ayat (1)";

Bahwa Majelis Perkara BPSK Kota Medan telah sangat salah menafsirkan Pasal 169 *juncto* Pasal 168 ayat (1) Undang Undang Penerbangan. karena Pasal 169 pada intinya mengatur bahwa persetujuan khusus yang dimaksud adalah persetujuan khusus sebelum diangkutnya penumpang dan/atau bagasi tercatatnya. Dimana hal ini sebenarnya sudah ditawarkan kepada penumpang (*in casu* Termohon Keberatan) pada saat Termohon Keberatan melakukan *check in* apabila terdapat barang berharga maka tidak dapat dimasukkan dalam bagasi tercatat kecuali dinyatakan (*declare*) dan diasuransikan, yang mana hal inilah yang dimaksud dengan



persetujuan khusus atau dalam arti Pemohon Keberatan sebagai Pengangkut memberikan persetujuan secara khusus untuk mengangkut barang/bagasi tercatat milik Pemohon Keberatan;

Bahwa faktanya antara Pemohon Keberatan dan Termohon Keberatan sama sekali tidak pernah membuat persetujuan khusus apapun baik sebelum pengangkutan sesudah terjadi kehilangan bagasi, sehingga Pasal 169 tidak berlaku bagi para pihak dan Pasal 168 ayat (1) Undang Undang Penerbanganlah yang berlaku.

2.21. Bahwa selain itu, tuntutan Termohon Keberatan yang berubah dari ganti rugi Rp1,00 (satu rupiah) menjadi Rp38.520.000,00 (tiga puluh delapan juta lima ratus dua puluh ribu rupiah) adalah bertentangan dengan Pasal 178 ayat (2) dan (3) *Het Herzeine Indonesisch Reglement* (HIR) serta Pasal 189 ayat (2) dan (3) R.Bg. melarang Hakim untuk mengabulkan lebih dari apa yang menjadi tuntutan (*petitum*), karenanya putusan yang sifatnya "*ultra petita*" dianggap sebagai tindakan yang melampaui kewenangan lantaran hakim memutus tidak sesuai dengan apa yang dimohonkan;

2.22. Bahwa putusan yang melampaui kewenangan (*ultra petita*) tersebut dapat dilihat dari putusan dari Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Kota Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/ BPSK-Mdn. tanggal 9 Februari 2017 telah melebihi dari apa yang dituntut (*petitum*) yang diajukan Termohon Keberatan dalam pengaduannya ke Badan Penyelesaian Sengketa. Tuntutan Termohon Keberatan adalah agar BPSK membuat menjatuhkan putusan dengan menghukum Pemohon Keberatan untuk membayar segala kerugian akibat kelalaian dan kurang hati-hati sebesar Rp1,00 (satu rupiah, vide halaman 2 paragraf terakhir putusan BPSK). Termohon Keberatan sama sekali tidak pernah menuntut kerugian sebesar Rp38.520.000,00 meskipun memang pernah menguraikan isi dan jumlah total kerugian yang dialami, yaitu sebesar Rp38.520.000,00. Dalam pertimbangan hukumnya, BPSK justru mengenyampingkan tuntutan ganti rugi sebesar Rp1,00 (satu rupiah) yang dimohonkan dan menerapkan penyusutan nilai barang sebesar 40% terhadap barang-barang Termohon Keberatan perhitungan yang tanpa dasar dan tidak jelas asal usul dan rumus perhitungannya;

Dengan demikian Putusan BPSK Kota Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/ BPSK-Mdn. sangat dipertanyakan dasar hukumnya dan tidak mendasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku khususnya Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa dan Aturan IATA sebagai



hukum yang berlaku terkait penggantian bagasi tercatat. Oleh karenanya putusan BPSK tersebut sangat cacat hukum, karenanya Putusan BPSK Nomor 145/ARB/XII/2016/ BPSK-Mdn. merupakan putusan yang "*ultra petita*" atau melebihi apa yang dituntut dan demi hukum harus dibatalkan;

2.23. Bahwa juga tentang kaburnya putusan Majelis Hakim BPSK dapat dilihat dari BPSK Kota Medan telah melanggar prinsip dasar dalam pemeriksaan perkara. Bahwa pemeriksaan sengketa Konsumen di BPSK tidak boleh diwakilkan atau dikuasakan, hal mana dapat dilihat dari ketentuan yang mengatur penyelesaian sengketa konsumen seperti diatur dalam Pasal 46 butir a Undang Undang Perlindungan Konsumen *juncto* Pasal 15 ayat (3) Kepmenperindag 350 yang menyatakan bahwa konsumen hanya dapat diwakili jika:

- *Konsumen meninggal dunia;*
- *Konsumen sakit atau telah berusia lanjut sehingga tidak dapat mengajukan pengaduan sendiri baik secara tertulis maupun lisan, sebagaimana dibuktikan dengan surat keterangan dokter dan bukti Kartu Tanda Penduduk (KTP);*
- *Belum dewasa sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku; atau*
- *Orang asing (Warga Negara Asing);*

Bahwa faktanya, dalam persidangan-persidangan yang dihadiri Pemohon Keberatan, ternyata Termohon Keberatan diwakili oleh Kuasa Hukumnya yang bernama saudara Hendra Susianto, S.H., dan saudara Drs. Kaya Hasibuan, sehingga jelas bertentangan dengan ketentuan hukum acara yang berlaku di atas;

2.24. Bahwa karena putusan BPSK juga secara formal dan materiil adalah cacat hukum dan tidak mencerminkan putusan arbitrase yang berwibawa dan dihasilkan oleh majelis yang profesional, karenanya patut dan wajar dinyatakan kabur. Apalagi kemudian juga dalam putusannya, BPSK menggunakan kata-kata yang sifatnya perkiraan, bukan sesuatu yang sudah pasti ("*lebih kurang sebesar Rp23.124.000,00*"), dimana perhitungan yang diputuskan oleh BPSK Kota Medan dalam putusannya telah salah hitung dari nilai penyusutan 40% Rp38.520.000,00 *quod non*. Oleh karena tidak terdapat kepastian dan kebenaran dalam putusan BPSK Kota Medan tersebut maka sangatlah beralasan Pengaduan tersebut patut dan wajar dinyatakan ditolak atau setidaknya-tidaknya tidak diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3. Eksepsi Terhadap Salah Satu Hakim Yang Mempunyai Konflik Kepentingan Secara Langsung dan atau Tidak Langsung:

3.1. Bahwa dengan tidak mengurangi rasa hormat Tergugat/Termohon terhadap Lembaga BPSK dan Majelis Hakim Yang Terhormat, izinkan Pemohon Keberatan mengajukan eksepsi/keberatan atas penunjukan anggota Majelis Hakim yaitu bapak Khairul Mahali dalam perkara yang diputusnya pada Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Kota Medan (vide Putusan Nomor 145/ARB/XII/2016/BPSK-Mdn. tanggal 9 Pebruari 2017);

3.2. Bahwa konflik kepentingan dari salah satu Hakim yaitu bapak Khairul Mahali adalah karena secara langsung atau tidak langsung dapat dilihat dari:

- Perusahaan beliau dimana beliau (*in casu* bapak Khairul Mahali) sebagai Direktur adalah perusahaan yang sebelumnya adalah *vendor* di perusahaan Pemohon Keberatan ;
- Perusahaan *vendor* tersebut saat ini tidak menjadi *vendor* karena tidak lagi terpilih dalam proses pengadaan di perusahaan Pemohon Keberatan;
- Perusahaan beliau (*in casu* bapak Khairul Mahali) mempunyai hubungan keperdataan yang belum selesai dengan Pemohon Keberatan;
- Beliau (*in casu* bapak Khairul Mahali) sendiri telah menjadi saksi dari Penggugat (yaitu KSU Asperindo) dimana Pemohon Keberatan sebagai Tergugat III dan keterangan beliau sangat tidak menguntungkan Pemohon Keberatan pada perkara di Pengadilan Negeri Lubuk Pakam dengan Nomor Perkara 28/Pdt.G/2016/PN Lbp.;

3.3. Bahwa sebagaimana ditegaskan dalam Keputusan Bersama Ketua Mahkamah Agung Republik Indonesia dan Ketua Komisi Yudisial Republik Indonesia Nomor 047/KMA/SKB/IV/2009 dan Nomor 02/SKB/P.KY/IV/2009 tentang Kode Etik dan Pedoman Perilaku Hakim, bahwa Hakim dalam menangani suatu perkara harus menghindari adanya konflik kepentingan, yang salah satunya adalah konflik kepentingan yang berhubungan dengan pribadi dan keluarga.

3.4. Bahwa dalam Angka 5 butir 5.2.1 Kode Etik dan PPH dikatakan bahwa Hakim tidak boleh mengadili suatu perkara apabila memiliki konflik kepentingan, baik karena hubungan pribadi dan keluarga, atau hubungan-hubungan lain yang beralasan (*reasonable*) patut diduga mengandung konflik kepentingan. Hal tersebut kemudian diperinci dalam angka 3 butir 3.1 (3) dan (4) serta angka 5 butir 5.2.1 Kode Etik dan PPH sebagai berikut:

Halaman 19 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017



1. Hakim dilarang mengadili perkara di mana anggota keluarga Hakim yang bersangkutan bertindak mewakili suatu pihak yang berperkara atau sebagai pihak yang memiliki kepentingan dengan perkara tersebut;
Misalnya anggota keluarga Hakim tersebut sebagai pengacara dari salah satu pihak atau anggota keluarga Hakim tersebut memiliki hubungan dengan perkara seperti dalam perkara yang melibatkan suatu perusahaan dimana Direktur perusahaan tersebut adalah anggota keluarga Hakim;
2. Hakim dalam menjalankan tugas-tugas yudisialnya wajib terbebas dari pengaruh keluarga dan pihak ketiga lainnya;
Apabila perkara tersebut melibatkan keluarganya, Hakim dalam menjalankan tugasnya dimungkinkan mendapatkan pengaruh dari keluarganya sehingga putusan perkara yang dibuat dapat tidak objektif;
3. Hakim dilarang mengadili suatu perkara apabila memiliki hubungan keluarga dengan Ketua Majelis, Hakim Anggota lainnya, Penuntut, Advokat dan Panitera yang menangani perkara tersebut;
4. Hakim dilarang mengadili suatu perkara apabila Hakim itu memiliki hubungan pertemanan yang akrab dengan pihak yang berperkara, Penuntut, Advokat yang menangani perkara tersebut;
Apabila dalam menangani suatu perkara, Hakim memiliki konflik kepentingan, maka Hakim tersebut wajib mengundurkan diri dari memeriksa dan mengadili perkara yang bersangkutan. Keputusan untuk mengundurkan diri tersebut harus dibuat seawal mungkin untuk mengurangi dampak negatif yang mungkin timbul terhadap lembaga peradilan atau persangkaan bahwa peradilan tidak dijalankan secara jujur dan tidak berpihak
- 3.5. Bahwa karenanya bapak Khairul Mahali seyogianya harus mengundurkan diri dari susunan majelis perkara ini, agar BPSK dapat menilai fakta secara adil dan tidak memihak, akan tetapi hal tersebut tidak dilakukan dan bahkan walau hal tersebut telah diprotes oleh Pemohon Keberatan dalam proses jawab menjawab, akan tetapi Majelis Hakim yang memeriksa pengaduan Termohon Keberatan tetap mengikutsertakan bapak Khairul Mahali sebagai majelis dalam perkara *a quo*;
- 3.6. Bahwa tindakan dan atau perlakuan yang diperbuat oleh Majelis Hakim dalam perkara *a quo* adalah sangat bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku serta asas peradilan yang independen dan imparial, karenanya patut dan wajar Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Kota



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/BPSK-Mdn. tanggal 9 Februari 2017 untuk dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

- 3.7. Bahwa karenanya bapak Khairul Mahali seyogianya harus mengundurkan diri dari susunan majelis perkara ini sejak Pemohon Keberatan mengajukan keberatan atas susunan majelis yakni tanggal 22 Desember 2016, agar BPSK dapat menilai fakta secara adil dan tidak memihak. Akan tetapi hal tersebut tidak dilakukan segera oleh BPSK Medan dan bahkan walau hal tersebut telah diprotes oleh Pemohon Keberatan dalam proses jawab menjawab, akan tetapi Majelis Hakim yang memeriksa pengaduan Termohon Keberatan tetap mengikutsertakan bapak Khairul Mahali sebagai majelis dalam perkara *a quo* di sidang terbukti dari daftar hadir persidangan;
- 3.8. Bahwa ternyata Pemohon Keberatan menduga adanya tipu muslihat dalam Putusan BPSK Kota Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/BPSK-Mdn. karena di dalam putusan tersebut tidak menyebutkan sama sekali bahwa bapak Khairul Mahali sebagai salah satu Majelis perkara, padahal selama proses persidangan bapak Khairul Mahali selalu masuk dalam susunan Majelis perkara. Sehingga jelas sekali bahwa di sini Majelis perkara yang memutus perkara sebagaimana yang disebutkan dalam Putusan BPSK Kota Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/BPSK-Mdn. tidak mengetahui duduk permasalahan yang terjadi selama proses jawab menjawab antara para pihak yang bersengketa, sehingga putusan BPSK Kota Medan yang berbunyi pada pokoknya mewajibkan Pemohon Keberatan untuk membayar ganti kerugian Rp23.124.000,00 (dua puluh tiga juta seratus dua puluh empat ribu rupiah) kepada Termohon Keberatan sangatlah tidak objektif dan tidak mendasarkan kepada fakta dan bukti yang dihadirkan di persidangan penyelesaian sengketa konsumen Nomor 145/ARB/XII/2016/BPSK-Mdn. karena memang salah satu Majelis BPSK-nya tidak mengetahui pokok masalah;
- 3.9. Bahwa berdasarkan uraian tersebut, maka sangatlah patut diduga Putusan BPSK Kota Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/BPSK-Mdn. mengandung tipu muslihat dan sangat merugikan kepentingan hukum Pemohon Keberatan;
- 3.10. Bahwa Pemohon Keberatan sangat berkeberatan atas pertimbangan Majelis BPSK pada halaman 15 yang menyatakan sebagai berikut :
"Menimbang, bagasi tercatat ada barang-barang yang hilang di dalam koper konsumen berupa rincian tersebut di atas dengan total kerugian sebesar Rp38.520.000,00 (tiga puluh delapan juta lima ratus dua puluh ribu rupiah), maka pantas Pelaku Usaha mengganti rugi kepada konsumen";

Halaman 21 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



"Menimbang, berdasarkan pengaduan konsumen barang-barang konsumen tersebut di atas tidak ditunjukkan kapan dibeli konsumen, maka barang-barang yang telah hilang dimaksud yang telah dipakai maka berdasarkan kepatutan akan ada penyusutan harga yang dihitung 40%";

3.11. Bahwa pertimbangan di atas, sangat bertentangan dengan peraturan yang ada yaitu sebagai berikut:

a. Pasal 16 dan 17 Kepmenperindag Nomor 350 yang menyatakan:

Dalam pemeriksaan pendahuluan, BPSK wajib memeriksa ada atau tidaknya seluruh bukti (bersifat kumulatif atau seluruhnya harus dilakukan dan seluruh jenis bukti harus terpenuhi) sebagai berikut:

- a. Nama dan alamat lengkap konsumen, ahli waris atau kuasanya disertai bukti diri;
- b. Nama dan alamat lengkap pelaku usaha;
- c. Barang atau jasa yang diadukan;
- d. Bukti perolehan (bon, faktur, kwitansi dan dokumen bukti lain);
- e. Keterangan tempat, waktu dan tanggal diperoleh barang atau jasa tersebut;
- f. Saksi yang mengetahui barang atau jasa tersebut diperoleh;
- g. Foto-foto barang dan kegiatan pelaksanaan jasa, bila ada;

BPSK wajib melakukan pemeriksaan pendahuluan atau proses *dismissal* untuk menentukan apakah prosedur formil pengajuan sengketa ke BPSK telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan apakah sengketa yang dimasukkan ke BPSK merupakan sengketa Konsumen yang merupakan kewenangan BPSK (Pasal 17 Kepmenperindag Nomor 350/2001);

Ternyata proses pemeriksaan pendahuluan sama sekali tidak dilakukan dan konsumen sama sekali tidak dapat menentukan bukti perolehan seperti bon, kwitansi dan bukti lainnya dari barang yang hilang tersebut, anehnya Majelis BPSK malah menerima isi dari perubahan gugatan konsumen sebagai bukti kerugian konsumen, yang menurut Pemohon Keberatan tidak dapat dianggap sebagai bukti dan walaupun dianggap sebagai bukti ternyata bukti itu tidak jelas (*obscur libel*) karena berdasarkan hanya asumsi semata dari konsumen tanpa didasarkan bukti-bukti hukum yang sah menyatakan jumlah kerugian konsumen. Sidang pemeriksaan pengaduan dalam perkara *a quo* oleh BPSK adalah



sidang asumsi dan perkiraan saja. Anehnya lagi asumsi ini diterima oleh Majelis BPSK dengan adanya pertimbangan putusan dengan asumsi penggantian rugi sebesar 40% dari nilai perubahan gugatan yang berdasarkan asumsi. Darimana angka penyusutan yang disampaikan sebesar 40% dan bukan 30% atau 20%. Jelas putusan tersebut didasarkan pada asumsi-asumsi saja tanpa didukung bukti yang sah secara hukum. Tanpa bukti-bukti yang sah, hanya penumpang saja yang tahu kalau benar isi bagasi tercatatnya adalah pakaian berharga seharga Rp38,5 juta tersebut dan ini tidak pasti yang berdampak Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. I Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui tidak adil bagi pelaku usaha. Putusan seperti ini tidak mencerminkan kepastian hukum, padahal keadilan muncul karena adanya kepastian hukum dan ini tidak dapat dipisahkan sebagai tujuan dari hukum itu dibuat;

- b. Pasal 283 R.Bg. *juncto* Pasal 1865 Kitab Undang Undang Hukum Perdata tentang beban pembuktian:

"Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna menegakkan haknya sendiri atau membantah sesuatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut";

Majelis BPSK telah melanggar ketentuan hukum acara perdata ini, karena sama sekali Termohon Keberatan tidak menyampaikan bukti-bukti bon atau kwitansi pembelian dalam persidangan, namun anehnya asumsi nilai dalam perubahan gugatannya diterima oleh Majelis BPSK yang nyata-nyata bertentangan dengan hukum yang berlaku;

- c. Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut ("Permenhub 77"):

(1) Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (check in), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat



terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya;

- (2) *Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga atau barang yang berharga di dalam bagasi tercatat diangkut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut dapat meminta kepada penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut.*

Mengingat Termohon Keberatan, sama sekali tidak dapat membuktikan bahwa yang bersangkutan telah menyatakan (*declare*) dan menunjukkan barang berharganya berupa pakaian berharga merk terkenal dan mengasuransikannya, maka tanggung jawab Pemohon Keberatan adalah berdasarkan berat bagasi tercatat biasa, sebagaimana ketentuan di bawah ini;

- d. Pasal 144 dan Pasal 168 ayat (2) Undang Undang Penerbangan diatur bahwa:

Pasal 144:

"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";

Pasal 168 ayat (2):

"Besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian/ seluruh bagasi tercatat atau kargo dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah atau rusak";

Bahwa adapun untuk jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo pada penerbangan domestik (dalam negeri) diatur dalam Permenhub 77, sedangkan untuk penerbangan Internasional diatur dalam Konvensi Warsawa (*Warsaw Convention*) dan Aturan IATA (*International Air Transport Association*) sebagai ketentuan yang berlaku di penerbangan internasional;

Bahwa Termohon Keberatan mendalilkan bahwa pada tanggal 7 Oktober 2016 Termohon Keberatan bersama dengan istri Termohon Keberatan terbang dengan menggunakan Garuda Indonesia dari Bandara Soekarno Hatta di Jakarta ke Bandara Changi International di Singapura dengan menggunakan pesawat Garuda Indonesia milik Pemohon Keberatan (GA 830) dimana pada penerbangan tersebut, bagasi tercatatnya hilang, maka penerbangan Termohon Keberatan secara hukum adalah kategori penerbangan internasional yang berlaku Konvensi Warsawa yang telah



diratifikasi Negara Indonesia.

- e. Berdasarkan ketentuan Konvensi Warsawa pada *Article 22* angka 2 disebutkan bahwa:

"In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery."

Dengan terjemahan sebagai berikut "Dalam pengangkutan bagasi tercatat dan barang, tanggung jawab pengangkut terbatas pada jumlah 250 franc (yang setara dengan USD 20) per kilogram, kecuali pada saat paket itu diserahkan kepada pengangkut, pengirim melakukan deklarasi khusus dari nilai pada pengiriman dan telah membayar sejumlah tambahan dalam hal diperlukan. Dalam hal tersebut pengangkut akan bertanggung jawab untuk membayar sejumlah yang tidak melebihi jumlah yang dinyatakan, kecuali penumpang atau pengirim dapat membuktikan bahwa jumlah tersebut melebihi dari nilai yang sebenarnya kepada pengirim saat pengiriman";

- f. *Article 9.3 IATA Baggage Service Manual* terkait *Article 22* Konvensi Warsawa mengatur bahwa: "

"Defines the limits of an airline's liability for loss or damage for baggage as 250 Poincare Franc per kilogram. This is generally converted to USD 20 per kilo but there are exceptions. For countries which have ratified Montreal Additional Protocols No. 1 or 2 or Montreal Protocol No. 4, this limit is expressed as 17 Special Drawing Right Per Kilogram. In December 2000, 1 SDR equalled approximately USD 1.30, resulting in a liability limit of USD 22.10 per kilogram, although this ammount will vary somewhat over time according to changes in SDR exchange rate";

Dengan terjemahan sebagai berikut:

"Mendefinisikan batas-batas kewajiban maskapai penerbangan untuk kerugian atau kerusakan bagasi 250 franc poincare per kilogram. Umumnya ini diubah menjadi USD 20 per kilo tetapi terdapat pengecualian. Untuk Negara yang telah meratifikasi Protokol Montreal Nomor 1 atau 2 atau Protokol Montreal Nomor 4, batasan ini dinyatakan sebagai 17 hak penarikan khusus per kilogram. Pada bulan Desember

Halaman 25 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017



2000, salah satu SDR setara dengan USD 1.30, yang dihasilkan dalam batas kewajiban dari USD 22.10 per kilogram. Meskipun jumlah ini akan bervariasi dalam batas waktu menurut perubahan nilai tukar SDR. Bahwa dengan berdasarkan kepada ketentuan Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa dan Aturan IATA di atas, maka Pemohon Keberatan selaku pengangkut berkewajiban mengganti kerugian kehilangan bagasi tercatat kepada Termohon Keberatan tentunya dengan tetap berpedoman pada ketentuan peraturan Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa dan aturan IATA yang dilandasi dengan azas tata kelola perusahaan yang baik dan dapat dipertanggungjawabkan (*good corporate governance*), sehingga Pemohon Keberatan akan memberikan ganti kerugian kepada Termohon Keberatan maksimal yang diatur dalam Undang Undang Penerbangan dan Konvensi Warsawa yaitu 11 kg (berdasarkan berat bagasi tercatat yang hilang) x USD 20 = USD 220 dengan ditambah *service recovery* berupa *First Need Compensation* (FNC) sebesar USD 75 dengan total USD 295;

h. Doktrin hukum ahli hukum penerbangan yaitu Prof. Dr. K. Martono, S.H., LL.M. dan Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M. dalam bukunya Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 halaman 224 menyatakan bahwa:

"Sebagai konsekwensi konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (presumption of liability concept), maka perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab, tanpa dibuktikan lebih dahulu secara hukum terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, namun demikian tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas (limited) sebesar jumlah ganti kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku;

Berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang tidak akan memperoleh ganti kerugian seluruhnya;

Bahwa Pasal 169 Undang Undang Penerbangan yang dipertimbangkan oleh Majelis BPSK di dalam putusannya adalah penafsiran yang salah besar dan tidak berlaku dalam perkara ini karena antara pengangkut dan penumpang sama sekali tidak ada persetujuan khusus sebelumnya untuk menetapkan jumlah ganti kerugian yang lebih tinggi dari jumlah ganti kerugian sebagaimana ditentukan Pasal 168 ayat (1), yaitu



diasuransikan lebih dahulu, karena memang faktanya penumpang sama sekali tidak menyatakan (*declare*) atau menunjukkan bukti barang berharga bagasinya pada saat *check in*;

Sekali lagi antara Pemohon Keberatan dan Termohon Keberatan sama sekali tidak pernah membuat persetujuan khusus untuk menyimpangi ketentuan yang berlaku pada saat Pasal 168 ayat (1) Undang Undang Penerbangan dan mengingat persetujuan itu adalah suatu perjanjian yang didasarkan kesepakatan maka Pemohon Keberatan tidak dapat dipaksakan untuk membayar ganti rugi. Berbeda dengan ketentuan Undang Undang Penerbangan dengan dasar putusan abstrase dari BPSK Kota Medan yang memaksa dan patut diduga sangat memihak kepada Termohon Keberatan;

h. Maksud pembentuk undang-undang tercermin dari Pasal 160 yaitu:

Pengangkut dan pengirim kargo dapat menyepakati syarat-syarat khusus untuk angkutan kargo:

- a. *Yang nilainya lebih tinggi dibandingkan dengan besar ganti kerugian sesuai dengan ketentuan dalam undang-undang ini; dan/atau;*
- b. *Yang memerlukan perawatan atau penanganan khusus dan harus disertai perjanjian khusus dengan tambahan imbalan untuk mengasuransikan kargo tersebut;*

3.11. Bahwa oleh karena itu, tuntutan dari Termohon Keberatan tersebut dan putusan Majelis BPSK adalah kabur dan tidak berdasar sama sekali (*obscuur libel*), maka sangatlah beralasan pengaduan dari Termohon Keberatan kepada BPSK Kota Medan patut dan wajar seharusnya Pengaduan tersebut dinyatakan ditolak atau setidaknya tidak diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

Dalam Pokok Perkara:

1. Bahwa Pemohon Keberatan merupakan suatu perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Notaris Nomor 8 tanggal 4 Maret 1975 yang dibuat di hadapan Soelean Ardjasmita, Notaris di Jakarta dan memperoleh status badan hukum sejak tanggal 23 Juni 1975, Anggaran Dasarnya telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir diubah dengan Akta Notaris nomor 3 tanggal 15 Mei 2015 yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H. Notaris di Kabupaten Tangerang, yang pemberitahuan perubahan Anggaran Dasarnya telah diterima dan dicatat di dalam Sistem Administrasi Badan Hukum, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Republik Indonesia Nomor AHU-AH.01.03-0939814 tanggal 11 Juni 2015,
beralamat Kantor Pusat di Jalan Kebon Sirih Nomor 44, Jakarta Pusat;

2. Bahwa dalam melakukan kegiatan usahanya sebagai perusahaan penerbangan maka segala tindakan hukum Pemohon Keberatan haruslah berpedoman Undang Undang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab pengangkut Angkutan Udara ("Permenhub 77") untuk tanggung jawab pengangkut dalam penerbangan domestik, Konvensi Warsawa tahun 1929 ("Konvensi Warsawa") dan Aturan IATA (*International Air Transport Association*) untuk penerbangan internasional;
3. Bahwa benar Pemohon Keberatan membenarkan ada menerbangkan ada menerbangkan Termohon Keberatan bersama dengan istri Termohon Keberatan terbang dari Bandara Soekarno Hatta Internasional ke Bandara Changi International di Singapura pada tanggal 7 Oktober 2016 dengan menggunakan pesawat Garuda Indonesia milik Pemohon Keberatan (*in casu* Kode Penerbangan No.GA 830);
4. Bahwa ketika melakukan *check in* secara tegas petugas Pemohon Keberatan telah menanyakan perihal isi barang dalam bagasi tercatat kepada Termohon Keberatan, dimana selain itu Pemohon Keberatan pada setiap *counter check in* sudah memasang *flyer* dan *standing banner* (pengumuman di meja *counter check in*) yang pada pokoknya menjelaskan bahwa dalam hal ini penumpang tidak diperbolehkan dan seterusnya, karenanya jelas dan tegas bahwa isi dari bagasi tercatat tersebut adalah bukan merupakan barang berharga dan juga disepakati Pemohon Keberatan dibebaskan dari tanggung jawab isi dari bagasi tercatat tersebut;
5. Bahwa menurut Termohon Keberatan bahwa ia memiliki Bagasi Tercatat dengan Nomor GA 345908 dan GA 346003, dimana ketika sampai di Bandara Changi International di Singapura mengatakan kepada staf Pemohon Keberatan yang ada di Singapura bahwa salah satu bagasi tercatat tersebut hilang. Dan sebagaimana ketentuan ternyata dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari bagasi tercatat tersebut tidak juga diketemukan;
6. Bahwa atas permasalahan *a quo*, Termohon Keberatan telah mengajukan pengaduan ke Badan Perlindungan Sengketa Konsumen di Kota Medan, dimana Termohon Keberatan menyatakan bahwa barang bagasi miliknya telah hilang ketika Termohon Keberatan beserta isterinya hendak berpergian ke Singapura dengan menggunakan penerbangan milik Pemohon Keberatan; Dan juga mengenai isi bagasi tercatat yang hilang tersebut adalah

Halaman 28 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

Halaman 28



merupakan barang-barang berharga milik Termohon Keberatan;

7. Bahwa tuntutan dari pengaduan Termohon Keberatan atas permasalahan *a quo* adalah sebagai berikut:

- 7.1. Mengabulkan gugatan Termohon Keberatan untuk keseluruhannya;
- 7.2. Menyatakan tindakan yang dilakukan oleh Pemohon Keberatan adalah suatu perbuatan melawan hukum yang sangat merugikan Termohon Keberatan sebagai Termohon Keberatan;
- 7.3. Menghukum Pemohon Keberatan untuk membayar segala kerugian Termohon Keberatan akibat kelalaian dan kurang hati-hati sebesar Rp1,00 (satu rupiah);
- 7.4. Menghukum Pemohon Keberatan untuk meminta maaf kepada Termohon Keberatan dan permohonan maaf tersebut dilakukan 1 (satu) halaman penuh di enam (enam) harian Nasional, yakni Harian Bisnis Indonesai, Koran Tempo, Harian Republika, Harian Kompas, Media On Line Detik Com;
- 7.5. Menghukum kepada Pemohon Keberatan untuk membayar segala biaya yang timbul;
- 7.6. Jika Majelis berpendapat lain mohon putusan seadilnya (*ex aequo et bono*);

8. Bahwa manakala permasalahan tersebut dimajukan ke Peradilan maka perkara ini wajib secara hukum diputus berdasarkan ketentuan di atas sebagai ketentuan yang bersifat khusus bagi Pemohon Keberatan terhadap ketentuan UUPK berdasarkan azas hukum "*lex specialis derogat lex generalis*" (ketentuan yang khusus menyampingkan atau mengalahkan ketentuan yang umum), hal mana karena BPSK bukan badan yang berwenang untuk memeriksa dan menyelesaikan gugatan Termohon Keberatan, mengingat tuntutan yang diajukan oleh Termohon Keberatan ada berupa tuntutan immateriil berupa permohonan maaf di media massa secara berturut-turut, dimana hal tersebut bertentangan dengan Pasal 19 ayat (1) dan (2) Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ("UUPK") *juncto* Pasal 12 Permenrindag Nomor 350/2001.
- Catatan:

Pasal 19 ayat (1) dan (2) Undang Undang Perlindungan Konsumen:

- 1) Pelaku Usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan;
- 2) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa



pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

Pasal 12 Permenrindag Nomor 350/2001:

1. Putusan dan penetapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf k. Meliputi ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau memanfaatkan jasa;
2. Ganti rugi atas kerugian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat berupa:

- Pengembalian uang;
- Penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya atau;
- Perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan ;

9. Bahwa terhadap kehilangan bagasi ini, ketentuan perundang-undangan dengan telah tegas dan jelas serta rinci tanpa dapat ditafsirkan lain secara limitatif bahwa berdasarkan Pasal 144 Undang Undang Penerbangan diatur bahwa:

Pasal 144:

"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";

Pasal 168 ayat (2):

"Besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian/seluruh bagasi tercatat atau kargo di hitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah atau rusak";

10. Bahwa tentang jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo pada penerbangan domestik (dalam negeri) diatur dalam Permenhub 77, sedangkan untuk penerbangan internasional diatur dalam Konvensi Warsawa (*Warsawa Convention*) dan aturan IATA (*International Air Transport Association*) sebagai ketentuan yang berlaku di penerbangan internasional. Berdasarkan ketentuan Konvensi Warsawa pada *Article 22* angka 2 disebutkan bahwa:

"In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consigner has made, at the time when the package was handed over the carrier, a special declaration of the value at delivery and has



paid a supplementary a sum if the case so requires in the case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery";

Dengan terjemahan sebagai berikut:

"Dalam pengangkutan bagasi tercatat dan barang-barang, tanggung jawab pengangkut adalah terbatas hingga jumlah 250 *francs* perkilogram (setara dengan USD 20), kecuali pengirim barang telah membuat, pada saat paket telah diserahkan kepada pengangkut, pernyataan khusus tentang jumlah pada saat pengiriman dan membayar jumlah tambahan sesuai dengan keperluan. Dalam hal tersebut pengangkut bertanggung jawab untuk membayar jumlah yang tidak lebih dari jumlah yang telah dinyatakan, kecuali dia membuktikan kepada pengirim barang bahwa jumlah tersebut lebih besar dari jumlah yang sebenarnya pada saat pengiriman";

Dan *article 9.3 IATA Baggage Service Manual* terkait *article 22* Konvensi Warsawa mengatur bahwa:

"Defines the limits of an airline's liability for loss or damage for baggage as 250 poincare franc per kilogram. This is generally converted to USD 20 per kilo but there are exceptions. For countries which have ratified montreal additional protocols No.1 or 2 montreal protocol No.4, this limit is expressed as 17 special drawing Right per kilogram. In december 2000, 1 SDR equalled approxiamately USD 1.30 resulting in aliability limit of USD 22.10 per kilogram, although this ammount will very somewhat over time according to changes in SDR exchange rate";

Dengan terjemahan sebagai berikut :

"Mendefinisikan batas-batas kewajiban maskapai penerbangan untuk kerugian atau kerusakan bagasi 250 *franc poinaire* per kilogram, umumnya ini diubah menjadi USD 20 per kilo tetapi terdapat pengecualian. Untuk negara yang telah meratifikasi Protokol Montreal Nomor 1 atau 2 atau Protokol Montreal Nomor 4, batasan ini dinyatakan sebagai 17 hak penarikan khusus per kilogram, pada bulan Desember 2000. Salah satu SDR setara dengan USD 22.10 per kilogram, meskipun jumlah ini akan bervariasi dalam batas waktu menurut perubahan nilai tukar SDR";

11. Bahwa dengan berdasarkan kepada ketentuan Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa dan aturan IATA di atas, maka Pemohon Keberatan selaku pengangkut berkewajiban mengganti kerugian kehilangan bagasi tercatat kepada Termohon Keberatan tentunya dengan mengacu pada ketentuan peraturan Undang Undang Penerbangan, Konvensi



Warsawa dan IATA yang dilandasi dengan azas tata kelola perusahaan yang baik dan dapat dipertanggungjawabkan (*good corporate governance*)

12. Bahwa selain itu berdasarkan Pasal 176 Undang Undang Penerbangan yang berlaku khusus jelas terhadap tuntutan penumpang sebagai pemilik bagasi tercatat yang tidak puas atas bentuk ganti rugi yang ditentukan Undang Undang Penerbangan, maka menjadi Kewenangan absolut dari Pengadilan Negeri di wilayah Indonesia dan bukan kepada BPSK;

Pasal 176 Undang Undang Penerbangan menyatakan bahwa: "*Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim cargo, dan/atau ahli waris penumpang yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 144, Pasal 145 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di Pengadilan Negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia*".

13. Bahwa di samping itu dalam Pasal 168 ayat (2) Undang Undang Penerbangan disebutkan bahwa besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian/seluruh bagasi tercatat atau kargo dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah atau rusak. Adapun jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo telah diatur secara jelas dan tegas dalam Konvensi Warsawa 1929 dan aturan IATA, sehingga pada perinsipnya pengangkut bertanggung jawab atas terjadinya kehilangan bagasi tercatat tersebut, namun tanggung jawab Pemohon Keberatan sebagai pengangkut secara jelas dan tegas diatur dalam Konvensi warsawa dan aturan IATA, sehingga tanggung jawab Pemohon Keberatan untuk memberikan ganti kerugian kepada Termohon Keberatan seharusnya dibatasi sesuai dengan Konvensi Warsawa yaitu 11 kg (berat bagasi tercatat Termohon Keberatan yang hilang) x USD 20 = USD 220;

14. Bahwa tidak berdasar dalil Termohon Keberatan yang meminta agar BPSK kota Medan menghukum Pemohon Keberatan untuk meminta maaf dalam (1) satu halaman penuh berwarna selama 5 (lima) hari berturut-turut di 6 (enam) Harian Nasional dan (3) tiga harian Lokal kepada Termohon Keberatan, dimana hal tersebut adalah bukan merupakan bentuk kerugian materil sebagaimana yang diatur dalam Undang Undang Penerbangan, Konvensi Warsawa 1929 dan Aturan IATA. Bahkan berdasarkan Undang Undang Perlindungan Konsumen dan juga Permenrindag sendiri sama sekali tidak menyatakan dan mengakui adanya ganti rugi immateriil sebagaimana diminta Termohon Keberatan, padahal Undang Undang Perlindungan



Konsumen dan Permenrindag adalah dasar BPSK dalam memeriksa perkara terhadap ada atau tidaknya kerugian di pihak konsumen;

15. Bahwa juga sebagaimana ketentuan Pasal 178 ayat (2) dan (3) *Het Herzeine Indonesisch Reglement* (HIR) serta Pasal 189 ayat (2) dan (3) R.Bg. melarang Hakim mengabulkan lebih dari apa yang menjadi tuntutan (petitum), karenanya putusan yang sifatnya "*ultra petita*" dianggap sebagai tindakan yang melampaui kewenangan lantaran hakim memutus tidak sesuai dengan apa yang dimohonkan. Hal mana dapat dilihat dari putusan dari Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Kota Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/ BPSK-Mdn. tanggal 9 Februari 2017 telah melebihi dari apa yang dituntut (petitum) yang diajukan Termohon Keberatan dalam Pengaduannya ke Badan Penyelesaian Sengketa Medan;

Bahwa tuntutan Termohon Keberatan adalah agar BPSK Medan membuat menjatuhkan putusan dengan menghukum Pemohon Keberatan untuk membayar segala kerugian akibat kelalaian dan kurang hati-hati sebesar Rp1,00 (satu rupiah), (vide halaman 2 paragraf terakhir putusan BPSK Medan). Termohon Keberatan sama sekali tidak pernah menuntut kerugian sebesar Rp38.520.000,00 meskipun memang pernah menguraikan isi dan jumlah total kerugian yang dialami yaitu Rp38.520.000,00;

Bahwa dalam pertimbangan hukumnya, BPSK Medan justru mengenyampingkan tuntutan ganti rugi sebesar Rp1,00 (satu rupiah) yang dimohonkan dan menerapkan penyusutan 40% terhadap barang-barang Termohon Keberatan. Oleh karenanya putusan BPSK Kota Medan tersebut adalah cacat hukum, karena merupakan putusan yang "*ultra petita*", melebihi apa yang dituntut, maka karenanya putusan tersebut adalah cacat hukum;

16. Bahwa putusan BPSK Medan juga secara formal cacat hukum dan tidak mencerminkan putusan arbitrase yang berwibawa dan dihasilkan oleh Majelis yang profesional. Dalam putusannya BPSK Medan menggunakan kata-kata yang sifatnya perkiraan, bukan sesuatu yang sudah pasti (lebih kurang 23.124.000,00). Perhitungan yang diberikan dalam mengaplikasikan penyusutan sebesar 40% atas harga barang-barang Termohon Keberatan pun keliru, karena walaupun benar harus diterapkan penyusutan 40% terhadap Rp38.520.000,00 –*quod non*– seharusnya ganti rugi yang diberikan berjumlah Rp23.112.000,00 bukan Rp23.124.000,00;
17. Bahwa oleh karena alasan-alasan dalam permohonan keberatan ini didasarkan pada alasan-alasan yang dibenarkan menurut ketentuan hukum



yang berlaku, yakni:

- 17.1. Dikarenakan kesalahan putusan BPSK Kota Medan yang melebihi dari tuntutan yang diajukan oleh Termohon Keberatan (melanggar *ultra petita*);
 - 17.2. Tuntutan dari Termohon Keberatan adalah mengenai gugatan immateriil yang secara sah adalah merupakan kewenangan Peradilan Umum dan bukan kewenangan BPSK (sebagaimana diakui oleh BPSK Medan dalam pertimbangan putusannya pada halaman 15 putusan);
 - 17.3. Putusan yang diputus adalah sangat bertentangan dengan ketentuan yang berlaku;
 - 17.4. Tidak adanya kesepakatan barang yang diangkut (bagasi tercatat), apakah itu merupakan barang berharga;
 - 17.5. Besarnya ganti kerugian yang ditetapkan tidak berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku; dan;
 - 17.6. Tidak dapat dibuktikan rincian barang yang dimaksud dalam Bagasi Tercatat;
- maka wajar dan patut semua dalil dan jawaban yang diajukan oleh Termohon Keberatan dinyatakan ditolak dan atau tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

Bahwa berdasarkan alasan-alasan tersebut di atas, Pemohon Keberatan mohon kepada Pengadilan Negeri Medan agar memberikan putusan sebagai berikut:

Eksepsi:

- Menerima dan mengabulkan eksepsi dari Pemohon Keberatan seluruhnya;
- Menolak atau setidaknya menyatakan pengaduan dari Termohon Keberatan untuk seluruhnya tidak dapat diterima menurut hukum (*niet ontvankelijk verklaard*/NO);

Dalam Pokok Perkara:

1. Mengabulkan permohonan keberatan dari Pemohon Keberatan untuk keseluruhannya;
2. Menyatakan Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Kota Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/ BPSK-Mdn., tanggal 9 Februari 2017 adalah cacat hukum dan karenanya batal demi hukum;
3. Menyatakan putusan perkara ini dapat dilaksanakan dengan serta merta (*uitvoerbaar bij voorraad*) meskipun Termohon Keberatan atau pihak lain mengajukan perlawanan ataupun kasasi;
4. Menghukum Termohon Keberatan untuk membayar segala biaya yang timbul



dalam perkara ini;

Subsida:

Atau apabila Pengadilan berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya
(*ex aequo et bono*);

Bahwa, terhadap keberatan tersebut di atas, Termohon Keberatan mengajukan gugatan rekonsensi yang pada pokoknya sebagai berikut:

Dalam Rekonsensi:

1. Bahwa Penggugat dalam Rekonsensi/Tergugat dalam Konvensi dalam hal ini melakukan gugatan rekonsensi kepada Tergugat dalam Rekonsensi/Penggugat dalam Konvensi, dan selanjutnya hal-hal yang tertuang di dalam jawaban secara mutatis mutandis termuat di dalam gugatan rekonsensi;
2. Bahwa benar Penggugat dalam Rekonsensi/Tergugat dalam Konvensi berangkat dari Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta) menuju Bandara Changi (Singapore) dengan menggunakan maskapai penerbangan Tergugat dalam Rekonsensi/Penggugat dalam Konvensi Nomor GA 830;
3. Bahwa benar sebelum masuk menuju pintu pesawat, Penggugat dalam Rekonsensi/Tergugat dalam Konvensi ada menitipkan 2 (dua) buah koper milik Penggugat untuk disimpan di dalam bagasi pesawat dalam perjalanan dari Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta) menuju Bandara Changi (Singapore);
4. Bahwa benar setelah sampai di Bandara Changi (Singapore) 1 (satu) buah koper milik Penggugat dalam Rekonsensi/Tergugat dalam Konvensi tidak di temukan (hilang), yang mana koper yang hilang tersebut adalah milik Istri Penggugat dan selanjutnya Penggugat dalam Rekonsensi/Tergugat dalam Konvensi melaporkan hal kehilangan tersebut kepada perwakilan Tergugat dalam Rekonsensi/Penggugat dalam Konvensi yang ada di Bandara Changi Singapore, perihal kelalaian dan kurang hati-hatinya pihak Tergugat dalam Rekonsensi/Penggugat dalam Konvensi untuk menjaga barang-barang milik Penggugat dalam Rekonsensi/Tergugat dalam Konvensi sehingga terjadi kehilangan;
5. Bahwa benar setelah kehilangan 1 (satu) buah koper milik Penggugat dalam Rekonsensi, Penggugat dalam Rekonsensi sangat terkejut oleh karena baru sekali ini Penggugat dalam Rekonsensi mengalami kehilangan dengan menggunakan maskapai milik Tergugat dalam Rekonsensi (Penggugat dalam Rekonsensi sudah berkali-kali menggunakan armada milik Tergugat dalam Rekonsensi untuk bepergian), yang mana di dalam koper tersebut adalah barang-barang milik istri Penggugat dalam Rekonsensi seperti

Halaman 35 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017



pakaian dan barang-barang kebutuhan sehari-hari dan juga mukena dan perlengkapan sholat milik istri Penggugat yang hilang akibat kelalaian dan kurang hati-hatinya Tergugat dalam Rekonvensi sehingga istri Penggugat dalam Rekonvensi kesulitan untuk melaksanakan ibadah sholat;

6. Bahwa Penggugat dalam Rekonvensi/Tergugat dalam Konvensi sependapat dengan putusan yang telah dipertimbangkan dengan matang oleh Yth, Ketua/Majelis Hakim Badan Perselisihan Sengketa Konsumen (BPSK) yang di dalam amar putusannya membuat suatu putusan hukum, berbunyi:

- Mengabulkan permohonan Konsumen sebahagian;
- Menghukum Pelaku Usaha membayar ganti kerugian kehilangan barang-barang konsumen berupa barang-barang pakaian yang berharga yang seluruhnya berjumlah Rp38.520.000,00 (tiga puluh delapan juta lima ratus dua puluh ribu rupiah), dikurangi penyusutan 40% maka lebih kurang sebesar Rp23.124.000,00 (dua puluh tiga juta seratus dua puluh empat ribu rupiah);

7. Bahwa Penggugat dalam Rekonvensi di dalam perkara ini juga melakukan tuntutan hukum kepada Tergugat dalam Rekonvensi akibat kelalaian dan kurang hati-hatinya Tergugat dalam Rekonvensi untuk menjaga barang-barang bawaan yang ditiptkan kepada Tergugat Rekonvensi untuk disimpan di dalam bagasi pesawat, akan tetapi tidak dapat di jaga dengan baik dan benar;

8. Bahwa hal ini juga akan berdampak buruk bagi masyarakat yang akan bepergian dengan menggunakan maskapai Garuda Indonesia, jika ingin menitipkan barang-barang bawaan untuk di simpan di dalam bagasi pesawat Tergugat dalam Rekonvensi, jika barang tersebut hilang, tidak ada iktikad baik dari Tergugat untuk segera mencari solusi agar konsumen tidak kecewa terhadap pelayanan yang di berikan;

9. Bahwa terhadap hal-hal yang menimpa diri Penggugat dalam Rekonvensi/Tergugat dalam Konvensi atas hilangnya 1 (satu) buah koper milik Penggugat dalam Rekonvensi yang disimpan di dalam bagasi pesawat milik Tergugat dalam Rekonvensi, dan Penggugat dalam Rekonvensi merasa sangat keberatan akan hilangnya 1 (satu) buah koper tersebut dan mohon kiranya Yth. Ketua/Majelis Hakim yang memeriksa perkara ini, membuat suatu putusan hukum yang amarnya berbunyi:

- Menerima putusan Majelis Hakim Badan Perselisihan Sengketa Konsumen;
- Menghukum Tergugat dalam Rekonvensi meminta maaf kepada



Penggugat dalam Rekonvensi di 6 (enam) harian Nasional 1 (satu) halaman penuh;

10. Bahwa terhadap putusan BPSK Penggugat dalam Rekonvensi/Tergugat dalam Konvensi berpendapat adalah sangat tepat dalam membuat pertimbangan dan putusan hukum terhadap keseluruhan barang-barang milik istri Penggugat dalam rekonvensi yang berada di dalam koper dan disimpan dalam bagasi pesawat;

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Penggugat Rekonvensi mohon kepada Pengadilan Negeri Medan untuk memberikan putusan sebagai berikut:

- Mengabulkan gugatan dalam rekonvensi untuk keseluruhannya;
- Menghukum Tergugat dalam Rekonvensi untuk meminta maaf kepada Penggugat dalam Rekonvensi di 6 (enam) Harian Nasional dan 2 (dua) harian daerah;

Jika ada putusan lain mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*);

Bahwa terhadap keberatan tersebut, Pengadilan Negeri Medan telah memberikan putusan Nomor 125/Pdt.Sus-BPSK/2017/PN Mdn., tanggal 21 April 2017 yang amarnya sebagai berikut:

Dalam Konvensi:

Dalam Eksepsi:

- Menolak eksepsi Pemohon Keberatan untuk seluruhnya;

Dalam Pokok Perkara:

- Menolak permohonan Pemohon Keberatan ;
- menguatkan putusan Arbitrase BPSK Kota Medan Nomor 145/ARB/XII/2016/BPSK-MDN tanggal 9 Februari 2017;
- Membebankan biaya perkara kepada Pemohon yang hingga putusan ini diucapkan sejumlah Rp616.000,00 (enam ratus enam belas ribu rupiah);

Dalam Rekonvensi:

- Menolak gugatan rekonvensi Penggugat dalam Rekonvensi/Termohon Keberatan dalam Konvensi untuk seluruhnya;

Menimbang, bahwa Putusan Pengadilan Negeri Medan tersebut telah dihadiri Kuasa Pemohon Keberatan pada tanggal 21 April 2017, terhadap putusan tersebut, Pemohon Keberatan dengan perantaran kuasanya, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 17 Mei 2017 mengajukan permohonan kasasi pada tanggal 5 Mei 2017, sebagaimana ternyata dari Akta Permohonan Kasasi Nomor 38/Pdt/Kasasi/2017/PN Mdn., yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Medan, permohonan tersebut diikuti dengan memori kasasi yang diterima di



Kepaniteraan Pengadilan Negeri Medan pada tanggal 19 Mei 2017;

Bahwa memori kasasi telah disampaikan kepada Termohon Keberatan pada tanggal 5 Juni 2017 kemudian Termohon Keberatan mengajukan kontra memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Medan pada tanggal 19 Juni 2017;

Menimbang, bahwa permohonan kasasi *a quo* beserta keberatan-keberatannya telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan saksama, diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan dalam undang-undang, oleh karena itu permohonan kasasi tersebut secara formal dapat diterima;

Menimbang, bahwa keberatan-keberatan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi dalam memori kasasinya adalah:

Putusan *Judex Facti* (Pengadilan Negeri Medan) telah keliru dalam menerapkan ketentuan hukum mengenai kewajiban Pemohon Kasasi sebagai perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh Termohon Kasasi/penumpang dalam perkara ini:

1. Bahwa dalam halaman 52 dari pertimbangan Putusan Nomor 125/Pdt.Sus-BPSK/2017/PN Mdn., pada paragraf pertama dan kedua, diuraikan bahwa:
"Menimbang, bahwa kehilangan bagasi tercatat maka tanggung jawab Pelaku Usaha terhadap bagasi yang hilang sebagaimana dalam ketentuan yang diatur dalam Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 ayat (27) *juncto* Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2001 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara;
Menimbang, bahwa Pasal 5 ayat (1) a yang berbunyi kehilangan bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian *juncto* Pasal 144 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu "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";
2. Bahwa pada halaman 52 dari pertimbangan Putusan Nomor 125/Pdt.Sus-BPSK/2017/PN Mdn., pada paragraf kelima, diuraikan bahwa:
"Menimbang bahwa sesuai Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 Ketentuan Umum ayat (22) Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga";



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3. Bahwa pada halaman 52 dari pertimbangan Putusan Nomor 125/Pdt.Sus-BPSK/2017/PN Mdn., pada paragraf keempat, diuraikan bahwa “bahwa Pelaku Usaha/Pemohon Keberatan mengakui bahwa koper Konsumen/Termohon Keberatan tidak dapat diketemukan lagi sampai dengan sekarang”;
4. Bahwa pada halaman 52 dari pertimbangan Putusan Nomor 125/Pdt.Sus-BPSK/2017/PN Mdn., pada paragraf keenam, diuraikan bahwa: “Berdasarkan uraian dan pertimbangan tersebut di atas, Majelis Hakim berpendapat bahwa Putusan BPSK Kotamadya Medan tanggal 9 Februari 2017 sudah tepat dan benar, sehingga harus dikuatkan karenanya permohonan pemohon dinyatakan ditolak”;

Tanggapan Pemohon Kasasi:

5. Bahwa pertimbangan *Judex Facti* di atas yang menyatakan bahwa bahwa “kehilangan bagasi tercatat maka tanggung jawab Pelaku Usaha terhadap bagasi yang hilang ialah sebagaimana dalam ketentuan yang diatur dalam Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 ayat (27) *juncto* Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara (“Permenhub 77/2011”), adalah sangat tidak tepat, oleh karena Termohon Kasasi ialah penumpang yang melakukan penerbangan dengan nomor GA 830 dengan rute Jakarta menuju Singapura dan kembali ke Medan (CGK-SIN-KNO);
Berdasarkan hal di atas, penerbangan dengan nomor GA 830 dengan rute Jakarta menuju Singapura merupakan jenis penerbangan internasional, sehingga seharusnya tunduk dandiatur dalam *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* sebagai ketentuan yang berlaku di penerbangan internasional (Konvensi Warsawa 1929);
6. Bahwa hingga saat ini konvensi internasional yang masih menjadi pegangan Indonesia untuk mengatur mengenai ketentuan pengangkutan udara internasional adalah Konvensi Warsawa 1929. Konvensi ini diratifikasi Indonesia melalui *Staatblaad* 100: 1939 (*Luchtvervoer-ordonnantie*) pada zaman kolonial Belanda dan tetap dinyatakan berlaku hingga sekarang konvensi ini diratifikasi Indonesia sebagai undang-undang yang berlaku untuk penerbangan internasional;
7. Bahwa sesuai dengan Pasal 13 Undang Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional beserta Penjelasan menyatakan bahwa “setiap undang-undang atau keputusan presiden tentang pengesahan perjanjian internasional ditempatkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.” Dalam Penjelasan menyatakan bahwa “Penempatan

Halaman 39 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017



peraturan perundang-undangan pengesahan suatu perjanjian internasional di dalam lembaran negara dimaksudkan agar setiap orang dapat mengetahui perjanjian yang dibuat pemerintah dan mengikat seluruh warga negara Indonesia”;

8. Bahwa berdasarkan penjelasan tersebut, maka *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* di atas merupakan konvensi internasional yang mengatur tanggung jawab untuk pengangkutan internasional yang telah ditetapkan oleh *International Civil Association Organization* (ICAO) dan telah diratifikasi Indonesia (“Konvensi Warsawa”) berlaku sebagai undang-undang bagi seluruh warga negara Indonesia untuk penerbangan internasional;
9. Bahwa Pasal 1 ayat (2) Konvensi Warsawa ini mendefinisikan bahwa penerbangan internasional ialah sebagai tiap-tiap pengangkutan udara yang dilakukan berdasarkan perjanjian pengangkutan di antara para pihak, di mana tempat keberangkatan dan tempat tujuannya berada pada dua wilayah negara yang berbeda (Jakarta dan Singapura);
10. Bahwa penerbangan dengan nomor GA 830 dengan rute Jakarta menuju Singapura dan kembali ke Medan (CGK-SIN-KNO) secara hukum telah memenuhi syarat sebagai suatu penerbangan internasional, sehingga jumlah ganti kerugian yang dibebankan kepada pengangkut terhadap kehilangan bagasi tercatat milik penumpang haruslah berpedoman kepada pada Pasal 22 angka 2 Konvensi Warsawa yang mengatur bahwa:

“In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery”;

(“Dalam pengangkutan bagasi tercatat dan barang, tanggung jawab pengangkut terbatas pada jumlah 250 *franc* (yang setara dengan USD 20) per kilogram, kecuali pada saat paket itu diserahkan kepada pengangkut, pengirim melakukan deklarasi khusus dari nilai pada pengiriman dan telah membayar sejumlah tambahan dalam hal diperlukan. Dalam hal tersebut pengangkut akan bertanggung jawab untuk membayar sejumlah yang tidak melebihi jumlah yang dinyatakan, kecuali penumpang atau pengirim dapat membuktikan bahwa jumlah tersebut melebihi dari nilai yang sebenarnya



kepada pengirim saat pengiriman;

Berdasarkan penjabaran di atas, dapat dipahami bahwa Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 tentang *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International by Air*, tanggung jawab perusahaan penerbangan atas bagasi pesawat dibatasi hanya mencapai USD 20 per kilogram, kecuali penumpang pada saat proses *check-in* telah mendeklarasikan khusus isi bagasinya dan telah membayar biaya asuransi bagasi tercatat tersebut sebagai perjanjian khusus. Faktanya penumpang tidak pernah mendeklarasikan isi bagasi tersebut dan tidak membayar biaya asuransi pada saat proses *check in* sebagai perjanjian khusus, sehingga jumlah ganti kerugian bagasi tercatat yang hilang adalah mengacu pada Konvensi Warsawa 1929 sebesar USD 20 per kilogram;

11. Bahwa dengan demikian, pertimbangan hukum *Judex Facti* telah keliru dengan menyatakan bahwa “kehilangan bagasi tercatat maka tanggung jawab Pelaku Usaha terhadap bagasi yang hilang ialah sebagaimana dalam ketentuan yang diatur dalam Undang Undang Penerbangan dan Permenhub 77/2011” adalah keliru oleh karena seharusnya Hakim menerapkan Ketentuan Konvensi Warsawa dan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu tentang Angkutan Udara Internasional yang telah diratifikasi Negara Indonesia. Hubungan hukum yang terjadi di antara kedua pihak telah memenuhi definisi “penerbangan internasional” sebagaimana dimaksud oleh Konvensi melalui Pasal 1 ayat (2) karena Penggugat melakukan perjalanan udara lintas negara melalui negara-negara yang berbeda (Indonesia dan Singapura);
12. Bahwa hal ini juga sejalan dengan pendapat ahli hukum penerbangan yaitu Prof. DR. K.Martono, S.H., LL.M. dan Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M. dalam bukunya Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 halaman 224 menyatakan bahwa:
“Sebagai konsekwensi konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (presumption of liability concept), maka perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab, tanpa dibuktikan lebih dahulu secara hukum terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, namun demikian tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas (limited) sebesar jumlah ganti kerugian yang undangan nasional yang berlaku. Berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang tidak akan memperoleh ganti kerugian seluruhnya;
13. Bahwa penerapan hukum ketentuan Konvensi Warsawa tentang Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional juga



digunakan oleh Majelis Hakim dalam Perkara Nomor 2094 K/Pdt/2010 tahun 2012 antara Dono Indarto dengan Emirates Airlines (Penggugat menaiki pesawat Tergugat dengan rute penerbangan Turki–Dubai–Jakarta), dan Perkara Nomor 1517 K/Pdt/2009 antara Sigit Suciptyono dengan *Singapore Airlines Limited* (Penggugat menaiki pesawat Tergugat dengan rute penerbangan Jakarta–Singapura–Taiwan–Los Angeles);

14. Bahwa mengacu pada asas peraturan perundang-undangan yaitu asas *lex specialis derogat legi generali* sebagai asas penafsiran hukum yang menyatakan bahwa hukum yang bersifat khusus (*lex specialis*) mengesampingkan hukum yang bersifat umum (*lex generalis*). Dengan demikian, Ketentuan Konvensi Warsawa dan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional merupakan hukum yang bersifat khusus (*lex specialis*) dan wajib mengesampingkan ketentuan hukum yang bersifat umum (*lex generalis*);
15. Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa *Judex Facti* tidak menerapkan hukum secara cermat, oleh karena itu, melalui pengajuan memori kasasi *a quo*, Para Pemohon Kasasi mohon agar Majelis Hakim Agung dapat mengadili sendiri sesuai dengan perundangan yang berlaku;

Putusan *Judex Facti* (Pengadilan Negeri Medan) telah keliru dalam menerapkan ketentuan hukum oleh karena secara hukum penerbangan GA 830 dengan rute Jakarta menuju Warsawa tunduk pada Konvensi Warsawa:

16. Bahwa dalam halaman 52 dari pertimbangan Putusan Nomor 125/Pdt.Sus-BPSK/2017/PN Mdn., pada paragraf pertama dan kedua, diuraikan bahwa:
- ‘Menimbang, bahwa kehilangan bagasi tercatat maka tanggung jawab Pelaku Usaha terhadap bagasi yang hilang sebagaimana dalam ketentuan yang diatur dalam Undang Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 ayat (27) *juncto* Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2001 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara:

Tanggapan Pemohon Kasasi:

17. Bahwa penerbangan yang dilakukan oleh Termohon Kasasi adalah penerbangan internasional, maka terhadap penerbangan Termohon Keberatan (GA830) berlaku ketentuan Pasal 18 Konvensi Warsawa 1929 yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia sebagai undang-undang yang berlaku sebagai undang-undang yang berlaku khusus bagi penerbangan internasional. Bahwa oleh karena penerbangan GA830 semata-mata tunduk pada Konvensi Warsawa 1929, maka Termohon Kasasi/Termohon Keberatan hanya dapat mengajukan tuntutan berdasarkan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Konvensi Warsawa 1929 dan jumlah ganti rugi ditetapkan secara limitative berdasarkan Pasal 22 ayat (2) Konvensi tersebut;

18. Bahwa penerapan Konvensi Warsawa 1929 telah diterapkan oleh Pengadilan di Indonesia merujuk pada putusan Mahkamah Agung Nomor 2586/K/Pdt/2008 antara Suciwati (Penggugat) melawan PT Garuda Indonesia (Persero), dimana dalam putusannya PT Garuda Indonesia dinyatakan telah melakukan pelanggaran atas Konvensi Warsawa dalam perkara *a quo* yang termasuk dalam lingkup penerbangan internasional. Bahwa dengan demikian, Konvensi Warsawa 1929 telah diakui di Indonesia, berlaku bagi maskapai Indonesia untuk penerbangan Internasional;
19. Bahwa tanggung jawab maskapai penerbangan dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa yang mengatur mengenai jumlah ganti rugi yang harus dibayarkan kepada penumpang ialah terbatas *pada* jumlah 250 *franc* (yang setara dengan USD 20) per kilogram, dengan pengecualian sebagaimana diatur di dalam Konvensi Warsawa tersebut;
20. Bahwa Negara Indonesia dan Singapura merupakan dua negara yang telah meratifikasi Konvensi Warsawa dan perubahannya, sehingga penerapan mengenai tanggung jawab pengangkut pada penerbangan internasional yang bersentuhan dengan hukum Indonesia dan Singapura dapat dilihat pada kasus kecelakaan pesawat *Singapore Airlines Flight 006 (SQ006)* di bandara Chiang Kai-Sek, Taiwan dan kasus kecelakaan pesawat *charter* yang dioperasikan oleh PT *Airfast Services* Indonesia di Pekanbaru, Sumatera Utara, Indonesia yang semuanya tunduk pada Konvensi Warsawa. Karena Indonesia dan Singapura menundukan diri kepada Konvensi Internasional yang sama, maka Hakim Indonesia dan Singapura pada putusan Mahkamah Agung Nomor 1517 K/Pdt/2009 dan Putusan Perkara *Brinkerhoff Maritime Drilling Corp and Another v PT Airfast Services Indonesia and Another Appeal (1992) 2 SLR 776; (1992) SGCA 45* memutuskan tanggung jawab pengangkut dengan berdasarkan konvensi internasional yang sama, yaitu Konvensi Warsawa;
21. Berdasarkan penjabaran di atas, jelas bahwa Pengadilan Negeri Medan telah keliru dalam menerapkan hukum dalam perkara ini oleh karena oleh karena Termohon Kasasi (penumpang penerbangan GA 830) semata-mata tunduk pada Konvensi Warsawa 1929, maka Termohon Kasasi/Termohon Keberatan hanya dapat mengajukan tuntutan berdasarkan Konvensi Warsawa 1929. Sehingga, Hakim Pengadilan Negeri Medan telah keliru dengan menerapkan Permenhub 77/2011 terhadap perkara *a quo*;

Halaman 43 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

22. Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa *Judex Facti* tidak menerapkan hukum secara cermat, oleh karena itu, melalui pengajuan memori kasasi *a quo*, Para Pemohon Kasasi Mohon agar Majelis Hakim Agung dapat mengadili sendiri sesuai dengan perundangan yang berlaku, yaitu berdasarkan ketentuan Konvensi Warsawa yang berlaku untuk penerbangan internasional;

Putusan Pengadilan Negeri Medan (*Judex Facti*) mengacaukan dasar hukum untuk penerbangan internasional di Indonesia;

23. Berdasarkan uraian alasan-alasan dalam memori kasasi ini, dapat dipahami bahwa Majelis Hakim Mahkamah Agung sejatinya meluruskan kekeliruan atas penerapan hukum atas putusan di pengadilan-pengadilan yang berada di bawahnya;

24. Pemohon Kasasi meminta agar Majelis Hakim Mahkamah Agung yang memiliki kekuasaan membatalkan putusan Pengadilan Negeri Medan karena salah menerapkan atau melanggar hukum yang berlaku;

25. Bahwa tindakan Mahkamah Agung untuk meluruskan kekeliruan atas penerapan hukum atas putusan di pengadilan-pengadilan yang berada di bawahnya ini penting mengingat untuk menghindari kekacauan yang mungkin ditimbulkan dengan tidak dikabulkannya permohonan kasasi ini;

26. Oleh karena itu, melalui pengajuan memori kasasi *a quo*, Para Pemohon Kasasi mohon agar Majelis hakim Agung dapat mengadili sendiri sesuai dengan perundangan yang berlaku. Dengan demikian, Majelis Hakim Agung sepatutnya meluruskan kekeliruan *Judex Facti* yang justru dapat menimbulkan kekacauan dalam penerapan hukum di kemudian hari;

Menimbang, bahwa terhadap keberatan-keberatan tersebut, Mahkamah Agung berpendapat:

Bahwa keberatan-keberatan Pemohon Kasasi tersebut tidak dapat dibenarkan, oleh karena setelah meneliti secara saksama memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Medan pada tanggal 19 Mei 2017 dan kontra memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Medan pada tanggal 19 Juni 2017 dihubungkan dengan pertimbangan *Judex Facti*, dalam hal ini Pengadilan Negeri Medan tidak salah menerapkan hukum, dengan pertimbangan sebagai berikut:

Bahwa pertimbangan hukum *Judex Facti* yang menolak permohonan keberatan Pemohon dan menguatkan putusan Arbitrase BPSK Kota Medan dapat dibenarkan, kerane berdasarkan fakta-fakta dalam perkara *a quo Judex Facti* telah memberi pertimbangan yang cukup dimana ternyata Pemohon telah

Halaman 44 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

lalai dalam mengawasi bagasi Termohon selaku penumpang yang merupakan bagasi tercatat yang berada dalam pengawasan Pemohon yang ditempatkan pada bagian bagasi yang menjadi tanggung jawab Pemohon selama penerbangan, sehingga Pemohon selaku pengusaha angkutan udara yang telah mengoperasikan pesawat angkutan udara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Termohon selaku penumpang dalam penerbangan tersebut;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas, ternyata bahwa Putusan Pengadilan Negeri Medan Nomor 125/Pdt.Sus-BPSK/2017/PN Mdn. tanggal 21 April 2017 dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, oleh karena itu permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi PT GARUDA INDONESIA (PERSERO), Tbk. tersebut harus ditolak;

Menimbang, bahwa karena permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi dahulu Termohon Keberatan ditolak, maka Pemohon Kasasi/Termohon Keberatan harus dihukum untuk membayar biaya perkara dalam semua tingkat peradilan;

Memperhatikan, Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana yang telah diubah dengan Undang Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang Undang Nomor 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan;

M E N G A D I L I :

1. Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi **PT GARUDA INDONESIA (PERSERO), Tbk.** tersebut;
2. Menghukum Pemohon Kasasi/Termohon Keberatan untuk membayar biaya perkara pada semua tingkat peradilan yang dalam tingkat kasasi ditetapkan sejumlah Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat musyawarah Majelis Hakim pada hari Selasa tanggal 19 Desember 2017 oleh H. Mahdi Soroinda Nasution, S.H., M.Hum. Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, H. Hamdi, S.H., M.Hum., dan I Gusti Agung Sumanatha, S.H., M.H., Hakim-Hakim Agung masing-masing sebagai Hakim Anggota, putusan tersebut diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis dengan dihadiri oleh Para Hakim Anggota tersebut dan N.L. Perginasari A.R., S.H., M.Hum., Panitera Pengganti tanpa dihadiri oleh Para

Halaman 45 dari 46 hal. Put. Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Pihak.

Hakim-Hakim Anggota:

Ketua Majelis,

ttd./

ttd./

H. Hamdi, S.H., M.Hum.

H. Mahdi Soroinda Nasution, S.H., M.Hum.

ttd./

I Gusti Agung Sumanatha, S.H., M.H.

Panitera Pengganti,

ttd./

N.L. Perginasari A.R., S.H., M.Hum.

Biaya-biaya:

1. M e t e r a i.....	Rp 6.000,00
2. R e d a k s i.....	Rp 5.000,00
3. Administrasi kasasi.....	<u>Rp489.000,00</u>
Jumlah	Rp500.000,00

Untuk Salinan
MAHKAMAH AGUNG R.I.
a.n. Panitera
Panitera Muda Perdata Khusus

RAHMI MULYATI, S.H., M.H.
NIP. 19591207 1985 12 2 002