



TANGGUNGJAWAB MASKAPAI PENERBANGAN DAN PERUSAHAAN ASURANSI ATAS KEHILANGAN ATAU KERUSAKAN BAGASI PENUMPANG

Author

¹Endra Wirawan, ²Niru Anita Sinaga, ³Mardenis.

Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma

endra.wirawan@gmail.com, anita_sl_naga@yahoo.com,
mardianis65@yahoo.com

Abstrak

Pengangkutan udara telah menjadi salah satu mode pengangkutan yang paling penting dan populer di era modern. Abstrak ini memberikan tinjauan singkat tentang pengangkutan udara, fokus pada peran, manfaat, dan tantangan yang terkait dengan moda transportasi ini. Regulasi tentang bagasi penumpang juga terdapat pada konvensi internasional maupun regulasi di Indonesia, regulasi tersebut diantaranya mengatur tentang ganti kerugian sebagai akibat kerusakan atau kehilangan bagasi pesawat, menurut regulasi penerbangan konvensional yang telah diratifikasi di Indonesia terkait penggantian kerugian dihitung per kilo berat bagasi, perselisihan timbul ketika penggantian kerugian tersebut tidak sesuai dengan nilai barang yang sebenarnya, pentingnya perusahaan asuransi untuk mengelola resiko tersebut sehingga tercapai prinsip keadilan bagi pihak maskapai penerbangan dan penumpang. Metode penelitian yang digunakan adalah metodologi penelitian normatif dengan pendekatan deskriptif dengan analisis dokumen melalui studi kepustakaan yang meliputi peraturan hukum baik internasional maupun nasional, keputusan pengadilan dan literasi lainnya yang dapat membantu penulis dalam menguraikan permasalahan tersebut. Hasil penelitian menunjukkan salah satu sebab timbulnya perselisihan antara penumpang dan maskapai adalah karena terdapat ketimpangan terhadap jumlah penggantian kerugian akibat kerusakan atau kehilangan bagasi, penggantian per kilo berat bagasi lebih rendah dari nilai bagasi yang sebenarnya Perusahaan asuransi diharapkan dapat menjadi alternatif solusi dalam meminimalisir kerugian finansial sebagai akibat dari perbedaan nilai bagasi tersebut, sehingga prinsip keadilan dapat tercapai dari kedua belah pihak.

Kata Kunci: tanggungjawab, bagasi, maskapai penerbangan, perusahaan asuransi, penumpang, kerusakan, kehilangan, kerugian.

PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan teknologi, transportasi barang juga mengalami kemajuan dan mengalami berbagai transformasi. Sebelumnya, pengangkutan barang hanya dilakukan dengan menggunakan tenaga manusia dan hewan seperti kuda atau unta. Namun, seiring perkembangan teknologi, pengangkutan barang kini menggunakan alat transportasi modern seperti kapal, pesawat, dan kendaraan darat. Transportasi barang memainkan peran yang sangat penting dalam dunia bisnis dan perdagangan nasional maupun internasional, karena barang-barang yang diproduksi di suatu daerah harus diangkut ke daerah lain untuk memenuhi permintaan konsumen.



Kehidupan manusia tidak terlepas dari transportasi dan sudah merupakan kebutuhan dalam urusan kehidupan sehari-hari. Angkutan atau kendaraan adalah alat transportasi yang digerakkan mesin dan dikendalikan oleh manusia yang merupakan sarana pendukung bagi kemajuan perekonomian suatu negara yang ada diseluruh dunia.¹ Transportasi berdasarkan area operasionalnya dibagi menjadi tiga kategori yaitu transportasi darat, laut dan udara. Definisi dari transportasi adalah usaha untuk memindahkan, mengangkut, menggerakkan atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat yang lain atau sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.² Salah satu alat transportasi yang cepat dengan teknologi paling canggih dan dibandingkan dengan alat transportasi lainnya adalah transportasi udara.

Salah satu yang terpenting adalah mobilisasi barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya, dalam menjaga kelangsungan bisnis dan industri di seluruh dunia. Pengangkutan barang dapat dilakukan baik secara nasional maupun internasional, dan memiliki peran yang sangat penting dalam memastikan pasokan barang dan bahan mentah ke tempat-tempat di seluruh dunia. Tingkat mobilisasi barang semakin berkembang menjadi hal yang sangat penting dalam memastikan bahwa barang dan bahan mentah dapat sampai ke tempat tujuan dengan aman, cepat, dan efisien. Ketersediaan sarana transportasi yang memadai juga menjadi faktor penting dalam menjaga kelangsungan ekonomi.

Pengangkutan barang juga memiliki peran yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi. Dalam industri manufaktur, pengangkutan barang menjadi faktor yang sangat penting dalam memastikan kelancaran rantai pasok dan distribusi produk ke pelanggan. Tanpa pengangkutan barang yang efisien, proses produksi dan distribusi produk tidak akan berjalan dengan lancar. Hal ini dapat berdampak pada efisiensi operasi dan menurunkan daya saing perusahaan.

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) angkut memiliki arti mengangkat atau membawa atau mengirimkan. Sedangkan pengangkutan dalam kamus besar bahasa Indonesia diterjemahkan sebagai usaha membawa, mengantar,

¹ Munawar, Ahmad, Dasar-dasar Teknik Transportasi, Yogyakarta: Beta Offset, 2005, hlm. 45.

² Ismayanti, Pengantar pariwisata, Jakarta: Grasindo, 2010, hlm. 123



atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.³ sedangkan definisi pengangkutan menurut Soebijoto Martosubroto: "Pengangkutan merupakan suatu proses menggerakkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan mempergunakan sarana transportasi tertentu."⁴

H.M.N Purwosutjipto memberikan definisi mengenai pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁵

Saat ini, pengangkutan udara telah menjadi salah satu bentuk transportasi yang paling cepat, efisien, dan aman di dunia. Dengan adanya pengembangan teknologi pesawat terbang, penggunaan pesawat terbang semakin efisien dan ramah lingkungan. Industri pengangkutan udara juga memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi global dengan memberikan aksesibilitas yang lebih mudah ke berbagai daerah dan memungkinkan mobilitas yang lebih lancar.

Pengangkutan udara menurut Djoko Pramono, adalah "suatu kegiatan pengangkutan orang, barang dan surat melalui udara dengan menggunakan pesawat terbang secara teratur dan terjadwal, maupun tidak terjadwal."⁶ sedangkan menurut A. Budie Setiawan, pengangkutan udara adalah "suatu usaha yang menggunakan pesawat terbang sebagai alat transportasi untuk mengangkut penumpang, kargo dan surat melalui udara dari suatu tempat ke tempat lain."⁷

Di Indonesia, pengangkutan udara telah dimulai sejak masa penjajahan Belanda pada abad ke-20 dengan didirikannya perusahaan penerbangan KNILM (Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij) pada tahun 1928.

³ <https://kbbi.web.id/angkut> diakses tanggal 22 Maret 2023

⁴ Martosubroto, Soebijoto, *Transportasi dan Distribusi Barang*. Jakarta, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia. 2014, hlm 4.

⁵ Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jilid 3, Djambatan. Jakarta 1995, hal 38.

⁶ Pramono, Djoko. *Pengantar Ilmu Penerbangan*. Jakarta: Erlangga, 2017, hlm. 11.

⁷ Setiawan, A. Budie. *Transportasi Udara di Indonesia*. Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, 2019 hlmal 3



Setelah kemerdekaan Indonesia, perusahaan penerbangan Garuda Indonesia didirikan pada tahun 1949 sebagai maskapai penerbangan nasional Indonesia dan telah menjadi salah satu maskapai penerbangan terbesar di Asia Tenggara

Seiring dengan perkembangan industri penerbangan di seluruh dunia, pengangkutan udara di Indonesia juga mengalami perkembangan pesat. Pada tahun 1970-an dan 1980-an, pemerintah Indonesia membangun bandara baru di berbagai kota di Indonesia untuk meningkatkan aksesibilitas antar kota dan desa. Pada tahun 2000-an, maskapai penerbangan swasta mulai bermunculan dan bersaing dengan Garuda Indonesia.

Industri penerbangan di Indonesia juga dihadapkan dengan berbagai tantangan, seperti infrastruktur yang masih terbatas dan kualitas layanan yang masih perlu ditingkatkan. Selain itu, masalah keamanan penerbangan, termasuk keamanan barang pesawat dan kebijakan regulasi yang belum memadai juga menjadi tantangan yang harus diatasi untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia. Meskipun demikian, pengangkutan udara tetap menjadi salah satu bentuk transportasi yang penting dan memiliki potensi yang besar untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan pariwisata di Indonesia.

Dalam konteks hukum, Pengangkutan udara juga diatur pada konvensi internasional, dan peraturan perundang-undangan di Indonesia, pada konvensi internasional diantaranya diatur pada Konvensi Warsawa dan dan Konvensi Montreal, dalam peraturan perundang undangan di Indonesia diantaranya diatur dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sedangkan dalam ranah hukum privat pengangkutan udara tidak dapat terlepas dari perjanjian pengangkutan, perjanjian pengangkutan udara terdiri dari 2 (dua) pihak yaitu pihak penumpang dan pihak pengangkut, perjanjian ini bisa terjadi secara lisan namun tetap didukung dengan adanya dokumen pengangkutan udara.

Perjanjian pengangkutan menurut Menurut Mochamad Jasin adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak pengirim atau penerima barang yang



mengatur hak dan kewajiban masing-masing pihak dalam pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat yang dituju.⁸

Perjanjian secara umum tidak dapat terlepas dari Pasal 1320 KUHper sebagai syarat sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat yaitu :

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

Secara khusus definisi Perjanjian Pengangkutan Udara terdapat dalam Undang-undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 1 angka 29 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.

Pada Proses mengangkut penumpang terdapat resiko yang dapat terjadi, termasuk resiko kehilangan atau kerusakan bagasi pesawat, pada pelaksanaannya maskapai penerbangan bertanggung jawab atas bagasi pesawat yang ada dalam pengawasannya. Bagasi dibagi menjadi 2 (dua) kategori yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pasal 1 angka 24: Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama, dan pada Pasal 1 angka 25. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.⁹

Ketentuan mengenai tanggung jawab terhadap barang penumpang juga terdapat pada Undang-undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 1 angka 22 dan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara pada pasal 1 angka 3 :

⁸ Mochamad Jasin, Hukum Angkutan Udara di Indonesia, Cetakan ke-1, Bandung: Refika Aditama, 2006, hlm. 47

⁹ Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan



“Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/ atau pengirim barang serta pihak ketiga.“

Dan juga terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara pasal 2 huruf b dan huruf c : Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas:

- a. Kerugian terhadap hilang atau rusaknya bagasi kabin,
- b. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat

Maskapai Penerbangan harus mempunyai strategi dalam mengelola bagasi pesawat, karena terdapat resiko yang harus dihadapi ketika bagasi tersebut hilang atau rusak selama terjadinya proses pengangkutan udara, terdapat potensi timbulnya sengketa yang timbul dalam hal penggantian kerugian finansial sebagai akibat dari hilang atau rusaknya bagasi baik itu bagasi tercatat maupun bagasi kabin, sengketa tersebut biasanya terjadi dari ketidaksesuaian antara penggantian yang diterima penumpang dengan kerugian finansial yang nyata-nyata dialami penumpang sebagai akibat dari kehilangan atau kerusakan bagasi pesawat..

Menurut Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 168 jo Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan udara pasal 5 :

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

kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empatjuta rupiah) per penumpang; dan

kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat

Pembatasan jumlah ganti rugi bagasi tercatat sebesar Rp 200.000,- per kilo atau maksimal Rp. 4.000.000 rupiah per-penumpang, akan menimbulkan sengketa



bila ternyata barang yang dibawa penumpang nilainya melebihi dari Rp 200.000,- per kilo atau maksimal Rp. 4.000.000 rupiah,

Dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 143 : Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Dalam pasal 143 tersebut jelas beban pembuktian ada pada penumpang, ini jelas akan sangat memberatkan penumpang karena harus membuktikan yang menjadi kesalahan pengangkut, karena penumpang memiliki akses yang terbatas untuk masuk kedalam proses pengangkutan udara yang dilakukan oleh maskapai penerbangan.

Dalam hal untuk meminimalisir risiko finansial yang timbul dan meminimalisir potensi timbulnya sengketa sebagai akibat hilang atau rusaknya bagasi, ini maskapai penerbangan dan penumpang dapat mengambil opsi alternatif mengalihkan resiko tersebut untuk diasuransikan hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM 77/2011 Pasal 6 ayat (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.

Jika terjadi kerusakan atau kehilangan bagasi, perusahaan asuransi akan mengevaluasi klaim dan membayar ganti rugi sesuai dengan perjanjian asuransi. Biasanya, maskapai penerbangan memiliki kewajiban untuk mengganti rugi kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang, dengan adanya asuransi tersebut dapat mengurangi atau mengalihkan risiko kerugian finansial yang timbul sebagai akibat dari kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang tersebut.

Banyaknya peristiwa terkait kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang membuat penulis ingin mengkaji tentang tanggung jawab maskapai penerbangan atas kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang dipesawat, bagaimana pengaturannya ruang lingkup tanggung jawab maskapai penerbangan didalam regulasi yang ada pada konvensi internasional dan yang ada di Indonesia, implementasi pelaksanaan regulasi tersebut didalam putusan pengadilan dan juga



peran perusahaan asuransi dalam penanganan risiko finansial yang timbul sebagai akibat kehilangan dan kerusakan bagasi penumpang.

berdasarkan uraian tersebut penting bagi penulis untuk membahas tentang Tanggungjawab Maskapai Penerbangan dan Perusahaan Asuransi atas kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang dengan judul **Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Dan Perusahaan Asuransi Atas Kehilangan Atau Kerusakan Bagasi Penumpang**. Bertolak dari uraian diatas, dapat dirumuskan permasalahan pokok yang dapat diteliti dan dituangkan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan tanggung jawab maskapai penerbangan terkait kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang berdasarkan konvensi internasional dan berdasarkan peraturan perundangan di Indonesia?
2. Bagaimana peran maskapai penerbangan dan perusahaan asuransi dalam penanganan resiko finansial yang timbul sebagai akibat dari kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang ?

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang dipilih adalah metode penelitian hukum normatif (yuridis normatif), karena dalam penelitian normatif terutama menggunakan bahan-bahan kepustakaan sebagai sumber data penelitian. atau disebut juga dengan (Library research), metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dari berbagai literatur. Penelitian ini bersifat deskriptif analisis artinya bahwa penelitian ini termasuk lingkup penelitian yang menggambarkan, menelaah, menjelaskan secara tepat serta menganalisis peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian ini.¹⁰

Penelitian ini untuk meneliti dan mengkaji tentang hukum sebagai norma, aturan, asas hukum, prinsip hukum, doktrin hukum, teori hukum dan kepustakaan

¹⁰ Amirudin dan Zainal Asikin, pengantar Metode Penelitian Hukum, (Jakarta:PT. Raja Grafindo Persada, 2004), 133



lainnya untuk menjawab permasalahan hukum yang diteliti. Oleh karena itu, berdasarkan pendapat di atas, penelitian hukum normatif biasanya “hanya” merupakan studi dokumen, yakni menggunakan sumber bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan, keputusan/ketetapan pengadilan, kontrak/perjanjian/ akad, asas dan prinsip hukum, teori hukum, dan doktrin/pendapat para ahli hukum.¹¹

Penulis akan menggunakan pendekatan Undang-Undang (statute approach), dalam metode pendekatan perundang-undangan peneliti perlu memahami hierarki, dan asas-asas dalam peraturan perundang-undangan metode pendekatan undang-undang adalah peraturan tertulis yang dibentuk oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum. Dari pengertian tersebut, secara singkat dapat dikatakan bahwa yang dimaksud sebagai statue beberapa legislasi dan regulasi. Jika demikian pendekatan peraturan perundang-undangan adalah dengan menggunakan legislasi dan regulasi.¹²

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan tanggung jawab maskapai penerbangan terkait kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang berdasarkan konvensi internasional dan berdasarkan peraturan perundangan di Indonesia

1. Pengaturan bagasi menurut Konvensi internasional

a. Konvensi Warsawa

Konvensi Warsawa, yang ditandatangani pada tahun 1929 di Warsawa, Polandia, merupakan salah satu konvensi internasional yang memiliki dampak signifikan dalam mengatur tanggung jawab maskapai penerbangan terkait bagasi penumpang. Konvensi ini merupakan tonggak awal dalam upaya untuk memberikan perlindungan hukum

¹¹ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*; Mataram: UPT.Mataram, 2020

¹² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Ed. Revisi, Cet. 3, (Jakarta: Kencana, Prenada Media Grup, 2007), hlm. 96.



bagi penumpang dan mengatur aspek-aspek yang terkait dengan bagasi pesawat.

Salah satu poin penting yang tercakup dalam Konvensi Warsawa adalah tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap kehilangan, kerusakan, atau keterlambatan bagasi. Konvensi ini menetapkan bahwa maskapai penerbangan internasional bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada bagasi penumpang selama penerbangan, selama bagasi berada di bawah kendali maskapai. Tanggung jawab ini merupakan salah satu langkah penting dalam melindungi hak-hak konsumen dan memberikan jaminan bahwa maskapai penerbangan bertanggung jawab terhadap barang-barang yang mereka angkut.

Sebelum The Hague Protocol, Konvensi Warsawa hanya memberikan batas tanggung jawab maskapai penerbangan yang rendah terkait kehilangan, kerusakan, atau keterlambatan bagasi penumpang. Namun, dengan adopsi Protokol tersebut, batas tanggung jawab maskapai ditingkatkan secara signifikan.

The Hague Protocol 1955 memiliki peranan penting dalam merevisi aturan terkait bagasi pesawat yang ditetapkan dalam Konvensi Warsawa 1929. Protokol ini memberikan perlindungan yang lebih baik bagi penumpang terkait tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap bagasi mereka. Berikut ini adalah revisi konvensi warsawa sebagaimana yang tercantum dalam The Hague Protocol :

Pasal 3: Tiket penumpang sebagai bukti kontrak pengangkutan. Tidak adanya atau kehilangan tiket tidak mempengaruhi kontrak pengangkutan. Pasal 22 tidak berlaku jika penumpang berangkat tanpa tiket atau tidak ada pemberitahuan yang diperlukan.

Pasal 4: Cek bagasi sebagai bukti kontrak pengangkutan bagasi. Tidak adanya atau kehilangan cek bagasi tidak mempengaruhi kontrak pengangkutan. Pasal 22 tidak berlaku jika pengangkut mengambil bagasi tanpa cek atau tidak ada pemberitahuan yang diperlukan.



Pasal 22: Tanggung jawab pengangkut terbatas pada jumlah tertentu per penumpang. Batasan dapat disepakati dengan kontrak khusus. Yaitu:

1. Tanggung jawab pengangkut terbatas pada jumlah tertentu per kilogram dalam pengangkutan bagasi dan kargo, kecuali ada pernyataan kepentingan khusus dan pembayaran tambahan.
2. Tanggung jawab pengangkut terbatas pada jumlah tertentu per penumpang untuk barang yang ditanggung sendiri.
3. Batasan tanggung jawab tidak menghalangi pengadilan untuk memberikan biaya pengadilan dan litigasi kepada penggugat.
4. Nilai franc dianggap sebagai satuan mata uang emas dan dapat dikonversi menjadi mata uang nasional.

Pasal 26: Pengaduan atas kerusakan harus dilakukan segera setelah ditemukan, dalam batas waktu yang ditentukan.

Pada perkembangannya industri penerbangan internasional semakin berkembang, sehingga dibutuhkan pengaturan lebih baik, Guatemala Protocol 1971 merevisi aturan-aturan pada Konvensi Warsawa dan The Hague protocol 1955, termasuk juga pengaturan tentang bagasi, berikut ini adalah pengaturan pada Guatemala Protocol 1971 tentang bagasi :

Pasal 4: Dalam pengangkutan bagasi tercatat, cek bagasi harus disertakan dalam dokumen pengangkutan dan memuat informasi tentang tempat keberangkatan, tujuan, dan tempat pemberhentian yang disetujui. Ketidakpatuhan terhadap ketentuan ini tidak mempengaruhi keberadaan atau keabsahan kontrak pengangkutan, yang tetap tunduk pada aturan Konvensi.

Pasal 17: 1. Pengangkut bertanggung jawab atas kematian atau cedera penumpang yang terjadi di dalam pesawat atau selama operasi menaikkan/menurunkan pesawat, kecuali jika disebabkan oleh kondisi kesehatan penumpang. 2. Pengangkut



bertanggung jawab atas kehancuran, kehilangan, atau kerusakan bagasi yang terjadi di atas pesawat atau selama tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi. Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerusakan disebabkan oleh cacat bawaan, kualitas, atau sifat buruk bagasi. 3. Istilah "bagasi" dalam Konvensi ini mencakup bagasi terdaftar dan barang yang dibawa oleh penumpang.

Pasal 20: 1. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian akibat keterlambatan jika telah mengambil tindakan yang diperlukan atau tidak dapat mengambil tindakan tersebut dalam menghindari kerugian. 2. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kehancuran, kehilangan, kerusakan, atau keterlambatan kargo jika telah mengambil tindakan yang diperlukan atau tidak dapat mengambil tindakan tersebut.

Pasal 22: 1. Tanggung jawab pengangkut terbatas untuk klaim keseluruhan yang berkaitan dengan kematian atau cedera penumpang. Batasan maksimumnya adalah jumlah tertentu. 2. Tanggung jawab pengangkut terbatas pada jumlah tertentu per kilogram dalam pengangkutan kargo, kecuali pengirim membuat pernyataan kepentingan khusus dan membayar jumlah tambahan jika diperlukan.

Pasal 24: 1. Tindakan ganti rugi dalam pengangkutan kargo tunduk pada syarat dan batasan dalam Konvensi ini.

Pasal 28: 2. Tindakan ganti rugi atas kematian, luka-luka, keterlambatan, atau kerugian bagasi dapat diajukan di pengadilan yang ditentukan oleh Konvensi atau di wilayah di mana pengangkut memiliki pendirian jika penumpang tersebut berdomisili atau bertempat tinggal tetap.

b. Konvensi Montreal

Pada tahun 1999, dunia menyaksikan kelahiran sebuah perjanjian internasional yang sangat penting dalam bidang transportasi udara,



yaitu Konvensi Montreal. Konvensi ini bertujuan untuk melindungi hak-hak penumpang dan mengatur tanggung jawab maskapai penerbangan dalam kasus kecelakaan penerbangan.

Konvensi Montreal lahir sebagai respons terhadap perkembangan dan kebutuhan yang muncul dalam industri penerbangan modern. Perjanjian ini menggantikan Konvensi Warsawa tahun 1929 dan menghadirkan perlindungan yang lebih luas dan lebih canggih bagi penumpang udara.

Salah satu poin penting dalam Konvensi Montreal adalah konsep "kewajiban ketat" yang diterapkan pada maskapai penerbangan. Hal ini berarti bahwa maskapai dapat dituntut tanpa harus membuktikan kesalahan mereka, kecuali jika mereka dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pihak ketiga atau faktor yang tidak dapat dihindari. Dengan demikian, penumpang memiliki kepastian hukum yang lebih besar ketika terjadi kecelakaan atau insiden penerbangan yang mengakibatkan kerugian atau cedera.

Konvensi Montreal juga mengatur hak-hak penumpang dalam berbagai situasi. Misalnya, dalam kasus pembatalan penerbangan atau penundaan yang berkepanjangan, Konvensi ini memberikan ketentuan kompensasi kepada penumpang yang terkena dampak. Selain itu, dalam hal kerusakan atau kehilangan bagasi, penumpang juga memiliki hak atas ganti rugi.

Perlu dicatat bahwa Konvensi Montreal berlaku untuk penerbangan internasional, yang melibatkan negara-negara yang menjadi pihak dalam konvensi tersebut. Konvensi ini telah diadopsi oleh sejumlah besar negara di seluruh dunia, yang secara efektif mengikat mereka untuk mematuhi ketentuan-ketentuan perlindungan yang telah ditetapkan.

Dengan adopsi Konvensi Montreal, perlindungan terhadap penumpang udara telah ditingkatkan secara signifikan. Konvensi ini mendorong maskapai penerbangan untuk bertanggung jawab secara



lebih baik terhadap keselamatan dan kenyamanan penumpang, serta memberikan penumpang perlindungan hukum yang lebih kuat dalam menghadapi situasi yang tidak diinginkan.

Konvensi Montreal merupakan langkah penting dalam menjaga keamanan dan kenyamanan penumpang udara di seluruh dunia, serta mempromosikan kepercayaan dalam industri penerbangan. Seiring berjalannya waktu, konvensi ini terus mendorong perbaikan dan peningkatan dalam perlindungan hak-hak penumpang, menjadikan penerbangan internasional lebih aman dan lebih andal bagi semua yang terlibat.

Berikut ini adalah pengaturan bagasi pada konvensi montreal Chapter II Documentation And Duties Of The Parties Relating To The Carriage Of Passengers, Baggage And Cargo (BAB II Dokumentasi Dan Tugas Para Pihak Yang Berkaitan Dengan Pengangkutan Penumpang, Bagasi Dan Kargo)

Pasal 3 Penumpang dan Bagasi:

Dokumen Pengangkutan Penumpang dan Bagasi Dalam pengangkutan penumpang, diperlukan dokumen pengangkutan individual atau kolektif yang mencantumkan tempat keberangkatan dan tujuan. Jika ada tempat berhenti dalam negara lain, informasi tersebut juga harus disertakan. Pengangkut dapat menggunakan metode lain untuk menyimpan informasi tersebut, tetapi harus memberikan pernyataan tertulis kepada penumpang. Pengangkut harus memberikan tag identifikasi bagi setiap bagian bagasi yang diperiksa kepada penumpang. Penumpang juga harus diberitahukan secara tertulis bahwa Konvensi ini berlaku dan mengatur tanggung jawab pengangkut terkait dengan kematian, cedera, kerusakan, kehilangan, kerusakan, dan keterlambatan. Ketidakpatuhan terhadap ketentuan ini tidak mempengaruhi keberadaan atau keabsahan kontrak pengangkutan yang tetap tunduk pada aturan Konvensi ini, termasuk pembatasan tanggung jawab.



Pasal 17: Kematian, Cedera, dan Kerusakan Bagasi

Pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan yang terjadi pada penumpang dalam kasus kematian atau cedera selama kecelakaan terjadi di atas pesawat atau selama operasi memulai atau turun dari pesawat. Pengangkut juga bertanggung jawab atas kerusakan pada bagasi yang terjadi selama kecelakaan terjadi di atas pesawat atau selama periode tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi terdaftar. Namun, pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerusakan disebabkan oleh cacat bawaan, kualitas, atau sifat buruk bagasi. Jika pengangkut mengakui kehilangan bagasi atau bagasi tidak tiba dalam waktu 21 hari, penumpang memiliki hak untuk mengajukan tuntutan sesuai dengan kontrak pengangkutan.

Pasal 19: Penundaan

Pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan oleh keterlambatan pengangkutan penumpang, bagasi, atau kargo. Namun, pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan oleh keterlambatan jika pengangkut dan pelayan serta agennya telah mengambil tindakan yang wajar untuk menghindari kerusakan atau jika tindakan tersebut tidak mungkin dilakukan.

Pasal 22: Batasan Tanggung Jawab dalam Kasus Penundaan, Bagasi, dan Kargo

Dalam kasus kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan dalam pengangkutan penumpang, tanggung jawab pengangkut terbatas pada 4.150 Hak Penarikan Khusus. Dalam pengangkutan bagasi, tanggung jawab pengangkut terbatas pada 1.000 Hak Penarikan Khusus untuk setiap penumpang, kecuali penumpang telah membuat pernyataan kepentingan khusus dan membayar tambahan sesuai kebutuhan. Dalam pengangkutan kargo, tanggung jawab pengangkut terbatas pada 17 Hak Penarikan Khusus per kilogram, kecuali pengirim telah membuat pernyataan kepentingan khusus dan membayar tambahan sesuai kebutuhan. Dalam kasus kerusakan, kehilangan, kerugian, atau



keterlambatan sebagian muatan, berat total paket atau kemasan yang bersangkutan menjadi batasan tanggung jawab pengangkut. Batasan tanggung jawab tersebut tidak berlaku jika pengangkut bertindak secara sembrono, disengaja, atau melampaui kewenangan.

Pasal 31: Pemberitahuan Keluhan yang Tepat Waktu

Dalam hal kerugian, pihak yang berhak atas pengiriman harus segera mengajukan keluhan kepada pengangkut, paling lambat dalam waktu tujuh hari sejak penerimaan dalam kasus bagasi terdaftar dan empat belas hari sejak penerimaan dalam kasus kargo. Keluhan harus diajukan secara tertulis dalam waktu yang disebutkan. Jika tidak ada keluhan yang diajukan dalam waktu yang ditentukan, tindakan hukum tidak dapat dilakukan terhadap pengangkut, kecuali dalam kasus penipuan.

Pasal 36: Pengangkutan Berturut-turut

Dalam pengangkutan berturut-turut oleh maskapai penerbangan yang berbeda, setiap pengangkutan yang menerima penumpang, bagasi, atau kargo tunduk pada peraturan Konvensi ini. Pengangkut pertama bertanggung jawab atas seluruh perjalanan kecuali jika disepakati sebaliknya. Penumpang atau pihak yang berhak memiliki hak tindakan terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan selama terjadinya kecelakaan atau keterlambatan. Pengangkut bertanggung jawab bersama atas bagasi atau kargo.

2. Pengaturan Bagasi Menurut Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia

Saat ini ada banyak cara untuk bisa bepergian, dari perjalanan lewat darat, laut, hingga udara. angkutan merupakan salah satu alat yang dapat mempengaruhi seluruh sisi kehidupan pada masyarakat, menunjang pergerakan perekonomian, sosial dan budaya, yang dapat menjangkau hingga ke daerah pedalaman atau terpencil, Pentingnya sebuah angkutan juga terlihat dari adanya peningkatan kebutuhan akan jasa angkut bagi



pergerakan masyarakat baik secara berkelompok maupun secara individu, dan juga pergerakan barang dari tempat asal ke tempat tujuan.

Dalam memenuhi kebutuhan akan transportasi yang semakin meningkat, maka sudah selayaknya penyelenggaraan angkutan udara mesti di aturtata dalam sebuah sistem regulasi angkutan udara nasional yang terpadu sehingga dapat terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat yang beragam, kebutuhan tersebut setidaknya mencakup jaminan akan keselamatan, keamanan baik penumpang maupun barang dari tempat asal ketempat tujuan.

Regulasi yang mengatur tentang hak dan kewajiban maskapai jika terjadi kehilangan dan atau kerusakan bagasi penumpang perlu diatur lebih baik untuk menjamin adanya prinsip keadilan antara kepentingan penumpang dan kepentingan maskapai penerbangan.

3. Hubungan Hukum Antara Penumpang dan Maskapai

Hubungan antara penumpang dan maskapai tentu tidak terlepas dari segi perjanjian yang terjadi diantara kedua subjek hukum tersebut, adapun dalam perjanjian melekat hak dan kewajiban masing masing pihak untuk melaksanakannya, definisi penumpang sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Pengangkutan Angkutan Udara Pasal 1 ayat 6 :

Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam Tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki pas masuk pesawat (boarding pass).

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Pengertian perjanjian Pengangkutan Udara menurut Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 1 ayat 29 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.¹³

Dari penjelasan tersebut terdapat perjanjian yang mengikat penumpang dan maskapai, dari perjanjian tersebut juga menimbulkan hak dan kewajiban terhadap masing masing pihak, hal ini sebagaimana terdapat pada Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 140 ayat 1 yaitu Badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan. perjanjian tersebut ditandai dengan adanya tiket penumpang, hal ini sebagaimana tertuang dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 140 ayat 3 yang berbunyi : Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.

Tiket merupakan salah satu alat bukti yang membuktikan adanya perjanjian antara penumpang dengan maskapai penerbangan sebagaimana disebutkan dalam Undang undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 1 ayat 27 : Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara. Ketika seorang penumpang memesan tiket penerbangan, terdapat perjanjian yang dibentuk antara penumpang dan maskapai penerbangan. Hubungan hukum ini diatur oleh berbagai undang-undang, peraturan, dan perjanjian internasional dan nasional, Saat penumpang membeli tiket penerbangan, ia secara hukum mengadakan kontrak dengan maskapai penerbangan. Kontrak ini mencakup ketentuan-

¹³ Purwosutjipto, H.M.N.. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia. Jilid 3, Djambatan. Jakarta 1995
hal 38



ketentuan mengenai harga tiket, jadwal penerbangan, syarat-syarat pembatalan atau perubahan, dan hak dan kewajiban penumpang serta maskapai penerbangan.

Terdapat aturan yang menjelaskan terkait tanggung jawab maskapai penerbangan Didalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan udara Pasal 18 :

1. Tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara sampai dengan penumpang memasuki terminal kedatangan di bandar udara tujuan.
2. Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (check-in) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.
3. Tanggung jawab pengangkut terhadap kargo dimulai sejak pengirim barang menerima salinan surat muatan udara dari pengangkut sampai dengan waktu yang ditetapkan sebagai batas pengambilan sebagaimana tertera dalam surat muatan udara (airway bill).

Penumpang memiliki hak-hak yang dilindungi secara hukum. Contohnya, maskapai penerbangan biasanya wajib memberikan pelayanan yang aman, memberikan informasi yang jelas mengenai perubahan jadwal atau pembatalan penerbangan, dan memberikan kompensasi atau penggantian jika terjadi ketidaknyamanan atau pelanggaran hak-hak penumpang.

Penumpang juga memiliki kewajiban tertentu terhadap maskapai penerbangan. Ini termasuk mematuhi peraturan keselamatan penerbangan, seperti menggunakan sabuk pengaman, mengikuti instruksi awak kabin, dan tidak melakukan tindakan yang mengganggu keselamatan dan kenyamanan penumpang lainnya. Maskapai penerbangan bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dan bagasi mereka. Jika terjadi



keterlambatan, kerusakan, atau kehilangan bagasi, maskapai penerbangan biasanya memiliki kewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada penumpang. Hubungan antara maskapai penerbangan dan penumpang juga diatur oleh undang-undang dan peraturan pemerintah. Setiap negara memiliki peraturan yang mengatur penerbangan domestik dan internasional, termasuk hak-hak dan kewajiban penumpang.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Pengangkutan Angkutan Udara Pasal 1 ayat 7:

Pelayanan Penerbangan adalah kegiatan pelayanan yang diberikan oleh Badan Usaha Angkutan Udara meliputi sebelum penerbangan (pre-flight), pada saat penerbangan (in-flight) dan setelah penerbangan (post flight). Dalam dunia penerbangan, dikenal adanya tiga tahap utama dalam pelayanan, yaitu :¹⁴

1. Pre flight service, artinya kegiatan penanganan terhadap penumpang dan pesawat sebelum keberangkatan (di bandara asal / origin station)
2. In flight service, berarti kegiatan pelayanan terhadap penumpang selama dipesawat
3. Pos Flight service, adalah kegiatan penanganan terhadap penumpang, kargo, dan pesawat setelah penerbangan atau kedatangan (di bandara tujuan/destination)

Pada perkembangannya industri pengangkutan udara juga mengaelami perubahan, termasuk dari segi permasalahan yang terjadi pada pengangkutan udara, hal tersebut mengharuskan aturan hukum juga mengalami perubahan terkait pengaturan pengangkutan udara, baik aturan internasional maupun aturan di dalam negeri, Bagasi penumpang sebagai objek pengangkutan juga mengalami pengaturan tersendiri, khusus dari segi kehilangan atau kerusakan bagasi, secara umum bagasi dibagi menjadi dua definisi sebagaimana tercantum dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pasal 1 ayat 24 dan pasal 1 ayat 25 terdapat definisi dibagi menjadi dua yaitu:

¹⁴ Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani, *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2009, Hal 78



1. Klasifikasi Bagasi penumpang

a. Bagasi tercatat

Sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pasal 1 angka 24 Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama

b. Bagasi kabin

Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pada pasal 1 angka 25 juga menjelaskan bahwa Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.

Untuk mengidentifikasi bagasi tersebut, terdapat aturan terkait dokumen angkutan penumpang sebagaimana Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pasal 150 yaitu, Dokumen angkutan udara terdiri atas:

- a. tiket penumpang pesawat udara;
- b. pas masuk pesawat udara (boarding pass);
- c. tanda pengenal bagasi (baggage identification/claim tag); dan
- d. surat muatan udara (airway bill)

2. Benda yang dilarang untuk diangkut oleh maskapai

Untuk menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan, terdapat aturan yang barang yang dilarang (prohibited items) sebagaimana terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 80 tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional yaitu :

Daftar Barang Dilarang (prohibited items)

- a. Alat Peledak (Explosives Device)
- b. Senjata (Weapon)
- c. Alat-alat Berbahaya (Dangerous Articles)



d. Barang Berbahaya (Dangerous Goods)

Sebagaimana terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Pernerbangan Nasional pasal 16 ayat (3) yaitu :

Barang dilarang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf i berupa senjata, bahan peledak atau peralatan berbahaya, zat atau bahan berbahaya yang mungkin digunakan untuk melakukan Tindakan Melawan Hukum.

4. Pengaturan Bagasi yang dibuat oleh bandar udara dan maskapai

Dalam pelaksanaannya bandar udara dan maskapai mempunyai prosedur mengenai penerimaan bagasi termasuk juga barang-barang yang diperbolehkan masuk dan tidak diperbolehkan masuk ke bagasi pesawat, seperti di bandar udara Soekarno Hatta yang membuat regulasi sebagai berikut :

a. Regulasi Bagasi

Untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, terdapat peraturan-peraturan yang wajib dipatuhi oleh para penumpang pesawat udara, diantaranya:

Tidak membawa benda / senjata tajam serta benda tumpul yang dapat menyebabkan potensi cedera bagi penumpang lainnya, sehingga benda tajam / tumpul harus dilaporkan kepada petugas dan disimpan kedalam bagasi check in.

Tidak membawa benda yang mengandung gas yang dapat memicu suatu ledakan pada suatu tekanan tertentu.

Tidak membawa benda cair yang melebihi batasan 100ml dalam suatu kemasan ke dalam kabin pesawat, sehingga perlu disimpan kedalam bagasi check in, kecuali untuk makanan bayi atau obat-obatan yang harus dikonsumsi pada saat melakukan penerbangan.



Setiap bagasi yang didaftarkan pada bagasi check in wajib untuk dikemas dalam kondisi yang baik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Selalu periksa dan pastikan dengan maskapai yang anda gunakan terkait dengan batasan berat maksimum yang boleh dibawa untuk penerbangan anda, baik untuk penerbangan domestic maupun penerbangan international. Adapun kelebihan berat bagasi maksimum yang telah ditetapkan, diatur tarifnya oleh tiap-tiap maskapai.

b. Tips umum

Simpan barang bawaan berharga anda pada bagasi kabin. Pastikan barang bawaan yang disimpan pada bagasi check in dalam keadaan tertutup dan terkunci dengan baik. Mohon untuk melepas tag bagasi lama yang masih menempel dibagasi anda, hal ini bertujuan untuk menghindari kesalahan dalam penanganan bagasi anda.

Selalu simpan tag bagasi dan boarding pass anda dengan baik atau pada tas kecil, sehingga akan memudahkan anda dalam menjangkaunya bila sewaktu-waktu diperlukan.

c. Power Bank

Pengisi Baterai Portabel {Power Bank} atau Baterai Lithium cadangan yang dibawa di pesawat udara tidak terhubung dengan perangkat elektronik lain;

Pengisi Baterai Portabel {Power Bank} atau Baterai Lithium cadangan harus ditempatkan pada bagasi cabin dan dilarang pada bagasi tercatat.

Pengisi Baterai Portabel {Power Bank} atau Baterai Lithium cadangan yang mempunyai daya jam {watt-hour} tidak lebih dari 100 Wh dapat dibawa oleh penumpang

Pengisi Baterai Portabel {Power Bank} atau Baterai Lithium cadangan yang mempunyai daya per jam {watt-hour}



lebih dari 100 Wh tapi tidak lebih dari 160Wh harus mendapatkan persetujuan dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan diperbolehkan untuk dibawa maksimal 2 (dua) unit per penumpang.

Pengisi Baterai Portabel {Power Bank) atau Baterai Lithium cadangan yang mempunyai daya jam lebih dari 160 Wh atau besarnya daya jam {watt-hour) tidak dapat diidentifikasi dilarang dibawa ke pesawat udara.¹⁵

Tanggung jawab pengangkut terhadap barang penumpang dimulai dari sejak pengangkut mendapatkan akses untuk mengawasi barang tersebut, hal ini sebagaimana disebutkan dalam Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 144 disebutkan sebagai berikut :

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.

Dalam pelaksanaannya pengangkut mendapatkan akses untuk melakukan pengawasan pada saat penumpang telah menyerahkan bagasi tercatatnya kepada pegawai pengangkut di counter cek in, pada saat itulah tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat mulai berlaku dan tanggung jawab berakhir jika barang tersebut telah diambil penumpang di bandar udara tujuan, hal ini sejalan dengan Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pada penjelasan pasal 144 : Yang dimaksud dengan “dalam pengawasan pengangkut” adalah sejak barang diterima oleh pengangkut pada saat pelaporan (check in) sampai dengan barang tersebut diambil oleh penumpang di bandar udara tujuan. Hal tersebut juga terkait dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 Tahun 2011 pasal 18 Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak

¹⁵ <https://soekarnohatta-airport.co.id/bagasi/7/regulasi-bagasi> diakses tanggal 6 Juni 2023 pukul 14:30



pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (check-in) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.

Dalam prakteknya penyerahan bagasi tercatat biasanya terdapat pada counter check in, maskapai penerbangan akan mencetak boarding pass penumpang, dan memberikan tanda pengenal bagasi (baggage identification/claim tag) terhadap bagasi tercatat, hal ini sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 185 Tahun 2015 standar pelayanan penumpang kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri pasal 21 ayat 4 : Penyerahan dan penempatan tanda pengenal bagasi tercatat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dilakukan oleh petugas check-in.

Untuk bagasi kabin, karena bagasi kabin berada didalam pengawasan penumpang, maka maskapai tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul apabila terjadi kerusakan atau kehilangan kecuali jika penumpang dapat membuktikan bahwa kerusakan atau kehilangan tersebut diakibatkan oleh maskapai atau orang yang memperkerjakannya, hal ini sesuai dengan Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pasal 143 jo Pasal 4 ayat (1) Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 berbunyi sebagai berikut:

Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.

5. Tata Cara Pengambilan Bagasi

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 185/2015, pengambilan bagasi tercatat memiliki aturan sebagai berikut:

1. Petugas harus memberikan informasi yang jelas tentang lokasi pengambilan bagasi di terminal kedatangan bandara tujuan.
2. Petugas harus memeriksa label bagasi tercatat untuk memastikan kesesuaian dengan bagasi tercatat.



3. Petugas tersebut ditunjuk oleh maskapai penerbangan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 185/2015, dan ketersediaan petugas diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan No. 185/2015 pasal 37.

Klaim atas kerusakan bagasi tercatat harus diajukan saat bagasi tersebut diambil oleh penumpang sesuai dengan Undang-Undang No. 1/2009 tentang penerbangan pasal 174 ayat (1).

Bagasi tercatat dianggap hilang setelah 14 hari sejak tiba di tempat tujuan, dan jika tidak ditemukan dalam 14 hari tersebut, dianggap hilang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77/2011 pasal 5 ayat (2). Penumpang dapat melaporkan keluhan secara lisan atau tertulis kepada Badan Usaha Angkutan Udara melalui SMS, telepon, surat elektronik, atau bentuk media lainnya, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 30/2021 pasal 20.

Pelaporan keluhan terkait kehilangan atau kerusakan bagasi tercatat harus dilakukan sebelum penumpang meninggalkan ruang terminal kedatangan. Pelaporan keluhan selain terkait bagasi tercatat hanya dapat dilakukan paling lambat 3x24 jam setelah penerbangan. Pelaporan keluhan harus menyertakan data seperti nama penumpang, bukti tiket, pas masuk pesawat (boarding pass), label bagasi (claim tag), dan informasi lain yang terkait dengan keluhan penumpang. Badan Usaha Angkutan Udara wajib menyelesaikan keluhan penumpang dalam waktu 14 hari kerja sejak diterimanya keluhan.

B. Peran maskapai penerbangan dan perusahaan asuransi dalam penanganan risiko finansial yang timbul sebagai akibat dari kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang

Perbedaan Jumlah ganti rugi menurut aturan penerbangan dengan pasal 1365 KUHPerdada. Dari perkembangan industri angkutan udara tentu juga timbul permasalahan yang juga semakin berkembang menyertainya, termasuk permasalahan terkait kehilangan dan atau kerusakan bagasi penumpang.



Regulasi tentang ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang mempunyai dua argumentasi hukum yang berbeda, dari regulasi internasional dan nasional mempunyai batasan penggantian bagasi tercatat yang di hitung dari berat bagasi per kilo dan terdapat maksimal penggantian per penumpang, hal tersebut tentu berbeda dengan ganti rugi menurut 1365 Perdata, adalah sebagai berikut :

1. Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.
2. Perselisihan yang timbul sebagai akibat dari kehilangan dan atau kerusakan bagasi penumpang secara umum disebabkan karena jumlah penggantian bagasi lebih rendah daripada nilai bagasi yang sebenarnya, dalam pengaturan penggantian dalam regulasi penerbangan internasional dan nasional terdapat batasan penggantian per kilo bagasi, sedangkan nilai bagasi berbeda-beda tergantung seberapa berharganya nilai bagasi tersebut.

Majelis hakim dalam memutus perkara yang ada di pengadilan juga berbeda-beda, ada yang merujuk kepada regulasi penerbangan dan ada juga yang merujuk kepada Pasal 1365 KUHperdata, sebagai rujukan pengenaan pasal yang tercantum dalam regulasi penerbangan juga terlihat pada putusan nomor Perkara Perdata antara Penggugat Umbu S. Samapatu, SH.MH melawan Tergugat PT. Lion Mentari dengan nomor Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat 278/PDT.G/2012/PN.JKT.PST Tanggal 26 Desember 2000 jo Putusan Pengadilan Tinggi Jakarta Nomor 58/PDT/2014/PT.DKI Tanggal 12 Februari 2014 jo Putusan Mahkamah Agung Nomor 431 K/Pdt/2015 majelis hakim yang memutus perkara dalam pertimbangannya menggunakan peraturan Menteri perhubungan PM no 77 Tahun 2011 pasal 5 ayat 1 tentang ganti kerugian Rp 200.000,- (dua ratus ribu) per kilo atau maksimal Rp. 4.000.000,-(empat juta rupiah) per penumpang.

Disisi lain terdapat juga putusan pengadilan yang memakai rujukan kepada pasal 1365 KUHperdata sebagaimana terlihat pada putusan nomor



Perkara Pedata antara Penggugat Po Lin Pin dengan Tergugat PT. Lion Mentari Airlines dengan Nomor Putusan Pengadilan Negeri Denpasar Nomor 6 /Pdt.G.S/2018/PN.DPS yang pada pertimbangannya majelis hakim menitik beratkan pada pasal 1365 KUHperdata.

Barang Berharga yang tidak dinyatakan oleh penumpang kepada Maskapai. Sebagaimana disebutkan dalam peraturan Menteri perhubungan PM no 77 Tahun 2011 pasal 6 bahwa penumpang harus menyatakan dan menunjukkan barang yang berharga kepada maskapai/pengangkut, seringkali ini tidak menjadi perhatian baik dari penumpang, dari sisi maskapai hal ini juga tidak menjadi perhatian yang khusus, padahal adalah kewajiban dari maskapai untuk menjelaskan kepada penumpang tentang jenis pelayanan yang mereka tawarkan sebagaimana disebutkan dalam Undang-undang Nomor 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen Pasal 7 huruf b : Kewajiban pelaku usaha : b memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan; Dalam banyak aturan penerbangan, yang dirilis oleh pihak maskapai terdapat aturan untuk dilarang menempatkan barang berharga dalam bagasi tercatat.

Kepentingan penumpang yang membawa barang berharga dalam bagasi tercatat kebanyakan tidak terakomodir dengan baik, hal ini harusnya menjadi catatan oleh pihak maskapai penerbangan dalam memberikan solusi kepada penumpang, sehingga terdapat keseimbangan antara penumpang dengan maskapai.

Peran maskapai dan perusahaan asuransi dalam menanggulangi resiko finansial yang diderita oleh penumpang yaitu:

1. Dalam penanganan bagasi penumpang, maskapai dapat memaksimalkan opsi untuk mengangkut barang berharga milik penumpang, hal ini sebagaimana tercantum dalam Peraturan menteri perhubungan PM 44 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara pasal 6 ayat (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.
2. Maskapai penerbangan memiliki peran penting untuk mentransfer resiko kepada perusahaan asuransi atas kerugian yang timbul sebagai akibat dari kehilangan atau kerusakan bagasi pesawat, sehingga prinsip keadilan antara penumpang dan maskapai dalam hal penggantian kerugian tersebut.
 3. Perusahaan asuransi tentu mempunyai pengalaman dalam mengelola resiko finansial yang kemungkinan akan timbul dari suatu peristiwa, dalam hal ini Maskapai Penerbangan dapat menggandeng perusahaan asuransi dalam memitigasi resiko bagasi penumpang, kebutuhan antara penumpang yang membawa barang berharga dalam bagasi tercatat dapat terpenuhi dengan adanya perusahaan asuransi, tentunya dengan ketentuan-ketentuan sebagaimana yang tercantum dalam perjanjian asuransi.

Kerugian finansial yang timbul sebagai akibat dari kehilangan atau kerusakan bagasi dapat di atasi oleh perusahaan asuransi dengan memberikan polis asuransi yang mencakup kehilangan atau kerusakan bagasi. Jika terjadi kerugian, penumpang dapat mengajukan klaim kepada perusahaan asuransi untuk mendapatkan kompensasi finansial yang sesuai dengan kerugian yang dialami.

Dengan kondisi tersebut membantu para pihak untuk mendapatkan posisi yang adil dalam hal penanganan kerugian yang timbul sebagai akibat dari kehilangan dan kerusakan bagasi penumpang.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian sebagaimana diuraikan pada bab diatas dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :



1. Regulasi internasional dan nasional mengatur pengaturan bagasi penumpang dalam penerbangan. Regulasi bagasi penting untuk melindungi kepentingan dan kenyamanan penumpang serta memberikan kompensasi jika terjadi masalah. Konvensi Warsawa dan Protokol Montreal menjadi kerangka hukum internasional yang mengatur tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap bagasi penumpang. Perbedaan aturan ganti kerugian antara regulasi penerbangan dan pasal 1365 KUHPerdara menunjukkan ketimpangan dalam penggantian kerugian. Nilai kerugian bagasi penumpang dapat melebihi batasan penggantian per kilogram berat bagasi yang diatur dalam regulasi. Kompensasi yang diberikan mungkin tidak mencerminkan prinsip keadilan, memerlukan terobosan atau solusi untuk memenuhi kepentingan penumpang dan maskapai..
2. Maskapai penerbangan dapat memaksimalkan opsi untuk mengangkut barang berharga penumpang dan meminta penumpang mengasuransikan barang tersebut sesuai dengan regulasi yang berlaku. Maskapai penerbangan memiliki peran penting dalam mentransfer risiko kepada perusahaan asuransi untuk menggantikan kerugian yang timbul akibat kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang, sehingga menciptakan prinsip keadilan dalam penggantian kerugian tersebut. Perusahaan asuransi memiliki pengalaman dalam mengelola risiko finansial yang timbul dari suatu peristiwa, dan dapat bekerja sama dengan maskapai penerbangan untuk memitigasi risiko bagasi penumpang. Kerjasama ini memungkinkan pemenuhan kebutuhan penumpang yang membawa barang berharga dalam bagasi tercatat dengan ketentuan yang diatur dalam perjanjian asuransi.

B. Saran

1. Memanfaatkan Perusahaan asuransi sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara pasal 6 ayat 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.

2. Peran maskapai penerbangan adalah untuk mentransfer resiko terhadap barang yang ada dalam penguasaannya kepada perusahaan asuransi, keterbatasan maskapai untuk melakukan penggantian kerugian yang adil dapat di bantu oleh perusahaan asuransi dalam mewujudkan nilai penggantian kerugian yang adil terhadap bagasi penumpang yang mengalami kehilangan atau kerusakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Amirudin dan Zainal Asikin, pengantar Metode Penelitian Hukum, (Jakarta:PT. Raja Grafindo Persada, 2004), 133.
- Ismayanti, Pengantar pariwisata, Jakarta: Grasindo, 2010, hlm. 123.
- Jasin, Mochamad, Hukum Angkutan Udara di Indonesia, Cetakan ke-1, Bandung: Refika Aditama, 2006, hlm. 47.
- Martosubroto, Soebijoto, Transportasi dan Distribusi Barang. Jakarta, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia. 2014, hHlmal 4.
- Muhaimin, Metode Penelitian Hukum; Mataram: UPT.Mataram, 2020.
- Munawar, Ahmad, Dasar-dasar Teknik Transportasi, Yogyakarta: Beta Offset, 2005, hlm. 45.
- Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Ed. Revisi, Cet. 3, (Jakarta: Kencana, Prenada Media Grup, 2007), hlm. 96
- Purwosutjipto, H.M.N. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia. Jilid 3, Djambatan. Jakarta 1995, hal 38.
- Purwosutjipto, 2001, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan, Jakarta, Djambatan, 2001 hHlm. 60.
- Pramono, Djoko. Pengantar Ilmu Penerbangan. Jakarta: Erlangga, 2017, hlm. 11.
- Setiawan, A. Budie. Transportasi Udara di Indonesia. Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, 2019 hlm. 3.
- Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani, Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan, Rajawali Pers, Jakarta, 2009, Hal 78.
- <https://kbbi.web.id/angkut> diakses tanggal 22 Maret 2023.
- <https://soekarnohatta-airport.co.id/bagasi/7/regulasi-bagasi> diakses tanggal 6 Juni 2023 pukul 14:30
- Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan