

TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN PENERBANGAN TERHADAP BARANG BAGASI PENUMPANG

Oleh :

Weni Wulandari ¹⁾

Andrie Ghaivany Purba ²⁾

Rudolf Silaban ³⁾

Universitas Darma Agung, Medan ^{1,2,3)}

E-mail :

weniwulandari@gmail.com ¹⁾

andriepurba@gmail.com ²⁾

banglabanshnh@gmail.com ³⁾

ABSTRACT

This study is to examine and analyze the responsibility of airlines for the loss of passengers' checked baggage. The approach method in this study uses quantitative methods / empirical legal thesis methods (empirical legal research), namely by collecting data from the field. While the approach method used by the author is a sociological juridical approach, namely the Regulation of the Minister of Transportation No. 77 of 2011 concerning Air Responsibility and Law of the Republic of Indonesia Number 1 of 2009 concerning aviation. Article 144 of the Aviation Law states that the carrier is responsible for losses suffered by passengers due to lost, destroyed or damaged checked baggage caused by air transportation activities as long as the checked baggage is under the supervision of the carrier. [The carrier's responsibility for checked baggage that is destroyed, lost or damaged includes losses due to delays, the amount of compensation is limited to as high as Rp. 100,000,- (one hundred thousand rupiah) per kilogram (Article 44 of Ministerial Regulation No. 40 of 1995). However, if we look at the amount of compensation listed in passenger tickets at airline companies, it is lower than Ministerial Regulation No. 40 of 1995, for example Lion Air and Sriwijaya Air mention compensation for lost or damaged baggage, as high as Rp. 20,000,- (twenty thousand) per kilogram. Meanwhile, Garuda Indonesia Airways tickets are as high as Rp. 100.000,- (one hundred thousand rupiah) per kilogram. Ironically, until now, the clause is still contained in some domestic flight tickets which is detrimental to passengers even though Article 186 paragraph (1) of the Aviation Law has prohibited this provision.

Keywords: *Checked Baggage Items, Airline Liability, Indemnity*

ABSTRAK

Penelitian ini untuk untuk mengkaji dan menganalisis tentang pertanggung jawaban maskapai maskapai penerbangan atas hilangnya barang bagasi tercatat milik penumpang. Metode pendekatan dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif/ metode skripsi hukum empiris (empirical legal research), yaitu dengan pengumpulan data dari lapangan. Sedangkan metode pendekatan yang digunakan oleh penulis adalah pendekatan yuridis sosiologis yakni Peraturan Menteri Perhubungan No 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Udara dan Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 144 UU Penerbangan menyebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap 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. Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat yang musnah, hilang atau rusak termasuk kerugian karena keterlambatan, besar ganti rugi terbatas setinggi-tingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) per kilogram (Pasal 44 Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995). Akan tetapi kalau kita perhatikan besaran ganti rugi yang tercantum dalam tiket penumpang pada perusahaan penerbangan, lebih rendah dari Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995, misalnya Lion Air dan Sriwijaya Air menyebutkan ganti rugi untuk bagasi yang hilang atau rusak, setinggi-tingginya Rp. 20.000,- (dua puluh ribu) per kilogram. Sedangkan dalam tiket Garuda Indonesia Airways setinggi-tingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) perkilogram. Ironisnya sampai saat ini klausula tersebut masih tercantum dalam beberapa tiket penerbangan domestik yang sifatnya merugikan penumpang padahal Pasal 186 ayat (1) UU Penerbangan telah melarang ketentuan tersebut.

Kata Kunci: Barang Bagasi Tercatat, Tanggungjawab Maskapai, Ganti Kerugian

1. PENDAHULUAN

Suatu kongsi penerbangan merupakan suatu badan yang sediakan pelayan penerbangan untuk penumpang ataupun benda. Mereka carter ataupun mempunyai pesawat melambung buat sediakan pelayan itu serta bias membuat kegiatan serupa ataupun federasi dengan kongsi yang lain buat profit bersama. Sebutan kongsi berawal dari Bahasa Belanda *maatschappij* yang berarti industri.

Penerbangan selaku salah satu alat pengangkutan yang ialah pengangkutan hawa wajib ditata serta diatur dalam sesuatu kesatuan system pemindahan nasional ataupun global serta sanggup menciptakan penyediaan pelayan pemindahan yang balance dengan tingkatan keinginan serta tersedianya jasa angkutan nyaman, aman, teratur serta mudah.

Berbeda dengan Citilink, mempunyai kebijakan bagasi gratis untuk penerbangan domestik dengan menjadi member super green atau Garuda Miles member dengan pembelian di page member. Maskapai Berbiaya Hemat atau *Low-Cost Carrier* (LCC) Citilink Indonesia akan memberlakukan ketentuan baru untuk penumpangnya yang hendak bepergian dengan membawa bagasi tercatat pada rute-rute penerbangan domestik. Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi, bahwa Citilink

Indonesia termasuk dalam kategori maskapai dengan pelayan *no frills* pelayan dengan standar minimum. maskapai *no frills* dapat mengenakan biaya untuk pengangkutan bagasi tercatat.

Kehabisan muatan pada dikala transit jadi pengalaman yang menggelisahkan untuk penumpang. Kehabisan muatan tidak dapat dikira ringan. Dikala check-in pada penerbangan awal, tanyakan pada pihak kongsi apakah muatan hendak dipindahkan dengan cara otomatis ke pesawat berikutnya ataupun sendiri yang wajib memindahkannya. Bila tidak, bertanggung jawablah buat buat memperoleh balik muatan dari klaim muatan sampai melaksanakan kir balik yang pastinya menyantap durasi mampir lebih lama.

Bila tas Kamu sudah lenyap, ajukan informasi ke kongsi saat sebelum meninggalkan lapangan terbang. Yakinkan kongsi Kamu bertanggung jawab membagikan kopian informasi bersama julukan serta kontak mereka yang bisa dihubungi lebih lanjut. Yakinkan pula tas Kamu datang tanpa bayaran bonus. Sebagian kongsi sediakan duit buat bayaran ganti rugi. Bila mereka tidak sediakan duit kas, pertanyaan pada mereka di mana tempat pengalihan duit itu serta yakinkan Kamu mempunyai struknya. Bila tas Kamu betul-betul lenyap, buat informasi lebih rinci lagi yang bermuatan benda apa saja yang terdapat di dalam tas itu.

Terbentuknya pengangkutan penumpang yang tidak sempurna kepada benda muatan terdaftar penumpang yang dibawa hingga ketempat tujuan, hingga pada dikala itu penumpang, bisa menuntut ubah cedera pada pihak pengangkut bersumber pada Pasal 144 UU Nomor. 1 Tahun 2009 Hendak namun pihak penumpang cuma bisa menuntut ubah cedera yang jelas terjalin pada dikala itu.

Pengecekan kepada benda muatan terdaftar penumpang bisa dicoba kala benda itu diturunkan dari pesawat hawa, apakah benda muatan terdaftar penumpang itu komplit ataupun terdapat yang cacat, hingga bisa dikenal dengan cara bersama-sama antara pengangkut dengan penumpang, bila terdapatnya kehancuran ataupun lenyapnya benda penumpang yang diangkut pada dikala dicoba penyerahan benda, sebaliknya kehancuran, kehabisan ataupun tertukarnya benda, hingga penumpang bisa mengajukan ubah cedera pada pihak pengangkut. Buat terdapatnya sesuatu desakan ubah cedera pastinya didahului terdapatnya sesuatu insiden hukum yang menyebabkan kehilangan pihak lain.

Sebagian hal yang dikemukakan di atas permasalahan hal kehabisan ataupun kehancuran benda kepunyaan muatan penumpang ialah hal yang kerap terjalin. Banyak pengangkut yang melalaikan permasalahan muatan kepunyaan penumpang alhasil penumpang angkutan hawa merasa tidak aman hal beberapa barang bawaan mereka. Tiap kerugian yang dialami oleh penumpang ialah permasalahan hukum khususnya ialah tanggung jawab industri penerbangan ataupun pengangkut (carrier) kepada penumpang dan owner benda bagus selaku pihak dalam akad pengangkutan. Garuda Indonesia, misalnya, dalam web website resminya, mengatakan, muatan penumpang cuma melingkupi benda, barang, ataupun properti yang lain yang digunakan serta diperlukan buat kenyamanan sepanjang ekspedisi. Garuda Indonesia sediakan akses buat mengenali data hal status muatan

dengan memasukkan julukan serta no rujukan yang diadakan aparat dikala melaksanakan peliputan. Para penumpang harus memberi tahu ke kantor Baggage Service di zona kehadiran saat sebelum meninggalkan lapangan terbang bila muatan tidak diperoleh pada durasi kehadiran ataupun muatan dalam kondisi cacat.

Informasi itu harus dilengkapi dengan akta baggage tag number, kartu bukti diri, serta boarding pass. Setelah itu, aparat hendak membagikan fakta informasi ialah Property Irregularity Report(PIR). Cara ini dicoba dalam kurun durasi 14 hari. Bila ditemui, muatan hendak diantar ke tujuan yang terdaftar dalam akta PIR. Bila muatan tidak ditemui, bisa dicoba klaim ubah cedera. Peliputan atas kehabisan ataupun kehancuran muatan yang diperoleh sehabis meninggalkan zona kehadiran melainkan penerbangan global ataupun tidak diiringi keseluruhan akta harus, hendak ditindaklanjuti tanpa terdapat peranan buat membagikan ubah cedera. hingga rumusan perkaranya adalah :

1. Gimana Usaha Proteksi Hukum kepada Penumpang Atas Keamanan Benda Muatan Terdaftar Penumpang?
2. Gimana Wujud– Wujud Kehilangan Yang Jadi Tanggung jawab kepada Benda Muatan Terdaftar Penumpang?
3. Gimana Penanganan Bentrokan Industri Penerbangan Atas Kehilangan Yang Dialami Penumpang Dampak Kehancuran Benda Muatan Terdaftar Penumpang?

2. TINJAUAN PUSTAKA

Jenis Bandara Udara

Dengan cara biasa suatu bandar udara wajib memilikisarana dan prasarana minimal, yakni dasar pacu pesawat yang memenuhi determinasi (runway), menara pengontrol lalulintas hawa (air traffic control), bangunan stasiun (halte building). Bos hawa yang tertera di ICAO ada sebesar

40.000, yang dapat dipecah untuk jenis keinginan dan pemanfaatannya. Ditinjau Atasan hawa yang dapat dipaparkan berlaku seperti berikutnya:

- a) Bos hawa spesial, buat kebutuhan militer
- b) Bos hawa pesawat enteng, dengan alas pacu pesawat dibuat dari tanah liat berbentuk batu karang, semacam Pos Hawa Margahayu, Bandung
- c) Bos hawa di pinggir bengawan, tepi laut ataupun telaga yang spesial dipakai pesawat yang sanggup berlabuh ataupun bermukim alas dari atau di atas dataran air.

Perusahaan Penerbangan

Pabrik penerbangan ialah pabrik milik swasta atau penguasa yang istimewa menyelenggarakan pelayanan angkutan hawa untuk penumpang lazim baik yang berjadwal (schedule service ataupun regular flight) atau yang tidak berjadwal (non schedule service). Pabrik penerbangan komersil atau airlines yakni badan usaha jasa angkutan hawa yang melakukan pesawat melambung berlaku seperti perlengkapan untuk mengangkut muatan dari suatu kota ke kota lain, bagus di dalam negara atau pergi negeri. Bagasi yang di membawa berupa penumpang, barang ataupun barang serta barang- benda pos.

A. Pengertian Passenger dan Passenger Handling

Passenger adalah setiap orang yang diangkut maupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara atau pun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut. Sedangkan Passenger Handling adalah penanganan atau pelayanan penumpang yaitu:

1. Reservation yaitu cara pemesanan tempat;
2. Fare calculation ialah system enumerasi bayaran;
3. Ticketing ialah cara pembuatan serta pemasaran ticket

dari aspek manfaat, sangat tidak ada 6 jenis

4. Departure ialah cara jasa kepergian penumpang di Bos Udara
5. Inflight service ialah cara jasa penumpang sepanjang di ekspedisi atau di dalam pesawat
6. Transit atau Memindahkan ialah cara jasa penumpang di kota persinggahan
7. Arrival ialah cara penindakan penumpang di Bos hawa kota tujuan.

3. METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif (yuridis normatif) yaitu penelitian yang mengacu dan mengarah pada norma dan asas-asas hukum serta bersumber dari kepustakaan (*library research*) dan berbagai peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penulisan penelitian ini.

2. Jenis dan Sumber Data

Informasi yang diterima dalam penyusunan ini ialah informasi inferior. Informasi inferior merupakan informasi yang pengarang dapat dari riset dari daftar pustaka serta akta yang ialah hasil riset, pengerjaan orang lain yang telah ada dalam wujud novel, artikel, serta akta lain yang umumnya di sajikan dalam bibliotek ataupun kepunyaan individu. Dengan kata lain, peneliti membutuhkan pengumpulan data dengan cara berkunjung ke perpustakaan, pusat kajian, pusat arsip atau membaca banyak buku yang berhubungan dengan penelitiannya.

Bahan Hukum Primer, seperti dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan :

- a. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- b. Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

- a. Bahan Hukum Sekunder, yaitu Buku-buku, Makalah, Artikel, Internet
 - b. Bahan Hukum Tersier, yaitu pendukung lain, misalnya Kamus Buku-buku ensiklopedia.
 - a. Pendekatan perundang-undangan (*statue approach*), diperlukan guna Mengkaji lebih lanjut mengenai landasan hokum dengan menelaah undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum.
 - b. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yaitu beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Penelitiakan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hokum dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi.
4. Analisa Data

Analisis yang dipakai lebih banyak pada pola pikir (paradigma) yang diawasi dengan pendekatan teori-teori yang digunakan. Sedemikian itu isi hukum diresmikan, butuh dicoba pencarian buat mencaribahan-bahan hukum yang relavan kepada rumor yang dialami. Materi hukum pokok serta materi hukum inferior yang sudah digabungkan itu setelah itu dikelompokkan serta dikaji bersumber pada pendekatan yang dipakai. Dalam riset ini, yang dipakai merupakan pendekatan abstrak, pendekatan perundang-undangan, serta pendekatan analogi buat mendapatkan cerminan yang analitis serta komprehensif dari tubuh hukum pokok serta inferior.

4. PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN

1. Tanggungjawab Hukum Maskapai Penerbangan terhadap Kehilangan Barang Bagasi dan Perlindungan Penumpang atas Keamanan Barang Bagasi Tercatat Penumpang

Kongsi penerbangan yang jadi tanggungjawab penting ataukah pihak lapangan terbang yang iba mempertanggung jawabkan atas kehabisan

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dengan cara studi kepustakaan. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah :

yang dirasakan oleh pelanggan itu. Tidak Cuma itu, lamanya penindakan pula menghasilkan pelanggan buat mengajukan desakan sebab pula dirasa tidak cocok dengan apa yang sudah lenyap ataupun cacat itu.

Oleh sebab itu, wawasan hendak ketentuan yang jadi proteksi pelanggan penerbangan amatlah berarti cocok dengan determinasi Hukum Nomor 8 tahun 1999 (yang berikutnya diucap selaku UU Proteksi Pelanggan) dimana penumpang selaku pelanggan mempunyai hak atas perlindungannya. Membuka menuntut ataupun mendongkel koper muatan penumpang buat mencuri isinyai alah metode yang dicoba dalam permasalahan muatan penumpang. Telah bias ditentukan kalau yang melaksanakan perihal ini merupakan pegawai yang mengurus muatan itu saat sebelum dilansir kedalam pesawat hawa.

Bila pelakon merupakan orang lain, tidak bias jadi sebab tidak acak orang gampang masuk kewilayah lapangan terbang pemberangkatan ataupun lapangan terbang tujuan. Oleh sebab itu tanggungjawab kongsi penerbangan pula iba betul-betul dipertanyakan. Bila terjalin keadaan yang tidak di idamkan semacam kehabisan, musnah, ataupun kehancuran muatan penumpang pihak kongsi iba bertanggungjawab apabila perihal itu disebabkan oleh pihak kongsi penerbangan. Tetapi kongsi penerbangan bias buat tidak bertanggungjawab atas kehilangan yang mencuat bila pengangkut tidak bertanggungjawab atas kehilangan yang mencuat.

Pengirim pula bertanggungjawab atas kehilangan yang dialami oleh pengangkut selaku dampak tidak terdapat, tidak komplit, ataupun tidak teliti keterangan surat-surat yang melampiri

pesan bagasi pada akseptor, melainkan bila terdapat kekeliruan pada pengangkut atau pun pegawai yang dipekerjakan pada pengangkutan bagasi itu. ada 2 metode buat menuntaskan bentrokan pelanggan semacam ini ialah dengan metode penanganan diluar majelis hokum lewat BPSK ataupun melalu majelis hukum.

kaitannya mempunyai ikatan hukum dengan penumpang ataupun pengangkut. Ikatan hukum itu memunculkan sesuatu hak serta peranan antara pengangkut dengan penumpang berlaku seperti owner muatan. dengan begitu dampingi pengangkut dengan penumpang menemukan agunan kejelasan hukum mengenai peran hukum dan hak serta kewajibannya.

Banyaknya keadaan lain yang membuat penumpang merasa dibebani semacam keterlambatan agenda penerbangan, kehabisan serta kerusakan benda yang dibawa dengan pesawat melambung serta serupanya. Banyak pengangkut yang melalaikan permasalahan muatan kepunyaan penumpang alhasil penumpang angkutan hawa merasa tidak aman hal beberapa barang bawaan mereka.

Tiap Kehilangan yang dirasakan oleh penumpang ialah permasalahan hukum spesialnya ialah tanggung jawab industri penerbangan ataupun pengangkut kepada penumpang serta owner benda bagus selaku pihak dalam akad pengangkutan ataupun selaku pelanggan. Sejatinya proteksi untuk pelanggan dimaksudkan buat menjaga serta mengupayakan hak- hak yang sepatutnya dipunyai oleh orang. Keberpihakan pada pelanggan sesungguhnya ialah bentuk jelas ekonomi kewarganegaraan.

Proteksi Pelanggan dimaksud selaku seluruh usaha yang menjamin terdapatnya kejelasan hukum buat berikan proteksi pada pelanggan. Pengelompokan pelanggan memijat penafsiran Pelanggan dalam Artikel 1 nilai 2 UUPK tidak terbatas pada aspek khusus. Dengan begitu, perlindungan kepada pelanggan amat besar di bermacam zona perdagangan benda serta atau atau pelayanan. Apabila kita merujuk

2. Bentuk-Bentuk Kerugian Yang Menjadi Tanggungjawab Terhadap Bagasi Tercatat Penumpang

Dari bidang hukum, spesialnya Hukum Proteksi Pelanggan masalah proteksi hukum kepada muatan penumpang akrab

pada penafsiran itu, proteksi pelanggan juga mencakup pengguna pelayanan angkutan hawa.

Permasalahan pertanggung balasan pengangkut dalam peristiwa semacam yang Kamu natural memanglah diatur dengan cara terperinci dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. 77 Tahun 2011 mengenai Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Hawa. Bagi Artikel 5 bagian(1) Permenhub 77 atau 2011, jumlah ubah kehilangan kepada penumpang yang hadapi kehabisan, musnah ataupun hancurnya muatan terdaftar, diresmikan selaku selanjutnya:

1. Kehilangan bagasi tercatat atau isibagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikanganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan
2. Kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.

Buat muatan kabin, dalam Artikel 143 UU Penerbangan, ditegaskan kalau pengangkut tidak bertanggung jawab buat kehilangan sebab lenyap ataupun hancurnya muatan kabin, melainkan bila penumpang bisa meyakinkan kalau kehilangan itu diakibatkan oleh aksi pengangkut ataupun orang yang dipekerjakannya. Jumlah ubah kehilangan buat muatan kabin ini diresmikan maksimal sebesar kehilangan jelas penumpang.

Sebaliknya buat muatan terdaftar, bersumber pada Artikel 144 UU Penerbangan, pengangkut bertanggung jawab atas kehilangan yang dialami oleh penumpang sebab muatan terdaftar lenyap,

musnah, ataupun cacat yang disebabkan oleh aktivitas angkutan hawa sepanjang muatan terdaftar terletak dalam pengawasan pengangkut. Lebih jauh dipaparkan dalam uraian Artikel 144 kalau yang diartikan dengan " dalam pengawasan pengangkut" merupakan semenjak benda diperoleh oleh pengangkut pada dikala peliputan(check- in) hingga dengan benda

muatan terdaftar yang belum ditemui tetapi belum bisa diklaim lenyap sebab belum melampaui era 14(4 simpati) hari, hingga pengangkut harus membagikan duit menunggu sebesar Rp. 200. 000, 00(2 dupa ribu rupiah) per hari sangat lama buat 3(3) hari penanggalan Artikel 5 bagian[3] Permenhub 77 atau 2011.

Artikel 176 UU Penerbangan, penumpang, owner muatan kabin, owner muatan terdaftar bisa mengajukan petisi kepada pengangkut di majelis hukum negara di area Indonesia dengan memakai hukum Indonesia.

3. Penyelesaian Sengketa Perusahaan Penerbangan Atas Kerugian Yang Diderita Penumpang Akibat Kerusakan Barang Bagasi Tercatat Penumpang

Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama. sedangkan Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.

Pengungkapan kasus bobol bagasi kargo dan perorangan ini, polisi tak hanya mengungkap kejadian yang terjadi di Bandara Soetta saja, tapi juga di beberapa bandara lainnya, seperti Bandara Kualanamu, Medan dan Lampung. Pelaku merupakan petugas bandara, sementara lainnya adalah penadah.

Artikel 144 UU Penerbangan mengatakan kalau pengangkut bertanggung jawab kepada kehilangan yang dialami oleh penumpang karena muatan terdaftar lenyap, musnah ataupun cacat yang disebabkan oleh kegiatan angkutan hawa sepanjang

itu didapat oleh penumpang di bos hawa tujuan.

Muatan terdaftar terkini dikira lenyap, bagi Artikel 5 bagian(2) Permenhub 77 atau 2011, bila tidak diketemukan dalam durasi 14(4 simpati) hari penanggalan semenjak bertepatan pada serta jam kehadiran penumpang di bos hawa tujuan. Sebaliknya, untuk penumpang dengan

muatan terdaftar terletak dalam pengawasan pengangkut.

Tanggung jawab pengangkut kepada muatan terdaftar yang musnah, lenyap ataupun cacat tercantum kehilangan sebab keterlambatan, besar ubah cedera terbatas maksimal Rp. 100. 000,-(seratus ribu rupiah) per kg(Artikel 44 Peraturan Menteri Nomor. 40 Tahun 1995). Hendak namun kalau kita cermati besaran ubah cedera yang tertera dalam karcis penumpang pada industri penerbangan, lebih kecil dari Peraturan Menteri Nomor. 40 Tahun 1995, misalnya Lion Air serta Sriwijaya Air mengatakan ubah rugi buat muatan yang lenyap ataupun cacat, maksimal Rp. 20. 000,-(dua puluh ribu) per kg. Sebaliknya dalam karcis Garuda Indonesia Airways maksimal Rp. 100. 000,-(seratus ribu rupiah) perkilogram. Ironisnya hingga dikala ini klausula itu sedang tertera dalam sebagian tiket penerbangan dalam negeri yang karakternya mudarat penumpang sementara itu Pasal 186 bagian(1) UU Penerbangan sudah mencegah determinasi itu. Tanggung jawab pengangkut kepada muatan kabin ialah suatu wujud tanggung jawab bersyarat, sebab syaratnya bila pihak penumpang bisa meyakinkan kekeliruan pihak pengangkut, hingga maskapai penerbangan(orang yang dipekerjakannya) hendak bertanggung jawab terhadap kehabisan ataupun kehancuran muatan kabin semacam yang diatur dalam Pasal 143 UU Penerbangan. Bila penumpang tidak bisa meyakinkan kekeliruan pengangkut, hingga pihak pengangkut tidak membagikan ubah kepada muatan kabin.

Wujud tanggung jawab pengangkut benda(cargo) kepada pemakai pelayan pengangkutan hawa, berbentuk peranan industri angkutan hawa buat mengubah kehilangan yang dialami oleh penumpang serta atau ataupun benda. Tanggung jawab yang diartikan berbentuk Tanggung jawab kepada pengirim barang, sebab barang yang dikirim lenyap, musnah ataupun cacat.

Dalam perihal ini, kongsi penerbangan harus melunasi ubah cedera yang dialami oleh penumpang serta bila

Penumpang serta atau ataupun pengirim benda tidak butuh membuktikan kekeliruan industri penerbangan, lumayan memberitahu terdapatnya kerugian yang terjalin pada dikala registrasi gawat ataupun musibah, sehingga penumpang serta atau ataupun pengirim benda tidak wajib meyakinkan kesalahan industri penerbangan. Sebab industri penerbangan dikira bersalah, hingga selaku balasan, industri penerbangan berkuasa menikmati batas maksimal(limited liability) ubah kehilangan yang sudah diresmikan dalam kesepakatan ataupun peraturan perundang-undangan maksudnya berapa juga kerugian yang dialami oleh penumpang serta atau ataupun benda, industri penerbangan tidak hendak bertanggung jawab melunasi seluruh kehilangan yang dialami oleh penumpang serta atau ataupun pengirim benda, melainkan cuma melunasi sejumlah yang diresmikan di dalam kesepakatan ataupun peraturan perundang- undangan.

Lain halnya. Pengangkutan udara dapat menolak bertanggung jawab atas kerugian apabila Pengangkut dapat membuktikan bahwa peristiwa yang menimbulkan kerugian itu bukan karena kesalahannya, pengangkut berhak menolak ganti kerugian itu.

Tanggung jawab pengangkut merupakan peranan industri angkutan hawa buat mengubah kehilangan yang dialami oleh penumpang serta atau ataupun pengirim benda dan pihak ketiga. Tanggung jawab bisa dikenal dari peranan yang sudah diresmikan dalam akad ataupun peraturan perundang- undangan yang legal.

ingkar akad, kongsi penerbangan bisa digugat di majelis hukum. Prinsip- prinsip hukum yang menata hal tanggung jawab pengangkut kepada benda yang diangkutnya kalau pengangkut harus menjamin keamanan benda dari dikala diterimanya sampai dikala diserahkan. Pengantikerugian atas benda serta ketentuannya, Pengangkut bertanggung jawab atas apa yang dicoba oleh awaknya serta atas alat- alat yang dipakai dalam pengangkutan

Lenyapnya muatan kepunyaan penumpang dalam memakai pelayan maskapai penerbangan telah banyak terjalin, salah satunya merupakan permasalahan yang di natural oleh Aripin Sianipar selaku Pelanggan, bertempat bermukim di Jalur Sei Serayu, Nomor 39, Area. Aripin Sianipar memakai pelayan pengangkutan hawa dari PT. Lion

Matahari Airlines, dari Jakarta mengarah Area pada bertepatan pada 20 November 2011 dengan memakai Pesawat Melambung Lion Air dengan No Penerbangan JT 204. Dikala datang di Area kopernya lenyap. dimana bagi penjelasan bagasi itu bermuatan beberapa barang bernilai dengan angka kurang lebih Rp. 25. 600. 000, 00. Aripin kemudian menggugat Lion Air serta dikabulkan Badan Penanganan Bentrok Pelanggan(BPSK) Kota Area. Perihal ini dikabulkan BPSK Kota Area serta memidana Lion Air 60 persen dari angka benda yang hilang dengan anggapan 40 persen harga benda lenyap sebab depresiasi angka benda. Lion Air tidak dapat dengan tetapan BPSK Kota Area itu lalu mengajukan memadakan ke Majelis hukum Negara(PN) Area serta kasasi. Pihak Lion Air berkebaratan dengan alibi bersumber pada Peraturan Menteri Perhubungan No 77 Tahun 2011, Lion Air maksimum mengubah Rp 4 juta. Tetapi Mahkamah Agung bergeming serta memperhitungkan Permenhub itu tidak cocok dengan rasa kesamarataan: “Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas, ternyata bahwa Putusan Pengadilan Negeri Medan

Nomor234/Pdt.G/2012/PN.Mdn., tanggal 13 Juni 2013 dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, oleh Karena itu permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi: PT. Lion Mentari Airlines, tersebut harus ditolak.”

Menurut Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat, ditetapkan sebagai berikut: “kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bila benda serta atau ataupun pelayanan yang diperoleh atau digunakan tidak cocok dengan akad. Alhasil Pelakon upaya dalam perihal ini lion Air harus membagikan ulang kehilangan pada pelanggan. Tanggung jawab kongsi penerbangan jadi pancaran dalam kasus kehabisan atau kehancuran muatan penumpang dalam sistem pengangkutan hawa di Indonesia. Kongsi penerbangan bertanggung jawab mengangkat penumpang serta muatan dengan nyaman, utuh serta aman hingga tujuan, berarti terdapatnya peranan pengangkut yang belum terakumulasi. Insiden hukum itu ialah kasus yang dialami industri kongsi penerbangan serta penumpang selaku konsumen pelayanan kongsi penerbangan. Disamping itu Peraturan mengenai ulang kehilangan yang diserahkan oleh Menteri Perhubungan dalam Permenhub Nomor. 77 tahun 2011 kurang mencegah hak- hak pelanggan dalam memakai pelayanan angkutan hawa. Ini bisa kita amati pada Tetapan Dewan Agung yang menyangkal Kasasi yang dicoba oleh pihak PT. Lion Matahari Airlines kepada tetapan Majelis hukum Negara Area yang menyangkal keberatan kepada tetapan Tubuh Penanganan Bentrokan Pelanggan yang menyudahi PT. Lion Matahari Airlines mengubah kehilangan melampaui nominal yang sudah ditetapkan oleh Permenhub Nomor. 77 tahun 2011, dalam Tetapan MA Masalah No 167 K atau Pdt. Sus- BPSK atau 2014.

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 (empat juta rupiah) per penumpang; dan kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.”

Bersumber pada Artikel 7 Hukum Proteksi Pelanggan yang melaporkan peranan pelakon upaya ialah berikan ganti rugi, ulang rugi serta atau ataupun penukaran

5. SIMPULAN

1. Proteksi Hukum kepada Penumpang Atas Keamanan Benda Muatan Terdaftar Penumpang ialah Artikel 144 UU Penerbangan mengatakan kalau pengangkut bertanggung jawab kepada kehilangan yang dialami oleh penumpang sebab muatan terdaftar lenyap, musnah ataupun cacat yang disebabkan oleh aktivitas angkutan hawa sepanjang muatan terdaftar terletak dalam pengawasan pengangkut.

2. Bentuk- Bentuk Kehilangan Yang Jadi Tanggungjawab kepada Benda Muatan Terdaftar Penumpang semacam muatan cacat, muatan lenyap serta rute muatan. Bila koper hilang, yang bersangkutan akan dibuatkan PIR(Laporan kehilangan), sedangkan bila koper rusak, akan dibuatkan Damage Report(Laporan Kerusakan).

3. Penanganan Bentrokan Industri Penerbangan Atas Kehilangan Yang Dialami Penumpang Dampak Kehancuran Benda Muatan Terdaftar Penumpang kehabisan muatan terdaftar ataupun isi muatan terdaftar atau muatan terdaftar musnah diserahkan ulang kehilangan sebesar Rp. 200. 000, 00(2 dupa ribu rupiah) per kilogram serta paling banyak Rp. 4. 000. 000, 00(4 juta rupiah) per penumpang; serta kehancuran muatan terdaftar, diberikan ulang kehilangan cocok rupanya wujud, dimensi serta merk muatan terdaftar.

6. DAFTAR PUSTAKA

- devi, Ria Sintha, *Perkembangan Hukum Dagang di Indonesia*, CV. Sentosa Deli Mandiri, Medan, 2020
- Purba, Onan, Ria Sintha Devi, *Hukum Acara*, Lembaga Penelitian dan Penulisan Ilmiah AQLI, Medan, Maret 2021.
- Nurmandjito, 2000, *Kesiapan Perangkat Perundang-undangan Tentang Perlindungan Konsumen*, Bandung: Mandar Maju.
- Hamzah, Andi *Hukum Acara Pidana Indonesia*, CV Sapta Arta jaya, Jakarta, 1996.
- Soesilo, R. *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komentar-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politea, Bogor : 1994.
- Satjipto Raharjo, *Hukum Dalam Perspektif Sosial*, PT. Alumni, Bandung : 1981.
- Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung: 1986.
- Purba,Hasim.,2010,*Hukum Penerbangan dan Tanggungjawab Produsen Pesawat Udara*, Medan: Pustaka Bangsa Press.
- Separate Market Volume 04 Issue 06 June 2021. *International Journal Of Multidisciplinary Research And Analysis*.
- Lumataw, Arthur, *Tata Operasi Darat*, Modul Mata Kuliah Tata Operasi Darat.Politeknik Negeri Manado, Jurusan Pariwisata.
- Martiman Prodjohamidjojo, “*Memahami Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*”, Pradnya Paramita, Jakarta : 1997)
- M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP : Penyidikan dan Penuntutan*, Sinar Grafika , Jakarta ; 2003.
- Prakoso, Djoko, *Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984.