

## **TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PENGANGKUTAN KARGO UDARA DOMESTIK**

**Oleh : Donald Supit<sup>1</sup>**

### **A. PENDAHULUAN**

Pengangkutan memegang peranan penting, terutama dalam memperlancar arus barang maupun jasa dalam suatu alur perekonomian masyarakat, nasional bahkan global. Pengangkutan sebagai bagian dari sistem tata niaga, terutama berperan untuk memperlancar aliran suatu produk terutama dalam sistem perekonomian.

Sebagai sarana fisik, pengangkutan merupakan suatu sarana yang sangat vital atau dengan kata lain memegang peran yang penting dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena keduanya saling mempengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas barang maupun orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya mobilitas, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan utama bagi masyarakat.

Meningkatnya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi ini, maka sedikit banyak akan berpengaruh terhadap perkembangan di bidang pengangkutan itu sendiri yang mendorong perkembangan di bidang teknologi, sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, di samping tidak dapat dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu sendiri. Transportasi yang semakin maju dan lancarnya pengangkutan, merupakan sarana yang akan menunjang pelaksanaan pembangunan yaitu berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misal sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan.

Terlaksananya pengangkutan melalui udara karena adanya perjanjian antara pihak pengangkut dan penumpang. Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan) dengan jelas menyebutkan, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau mengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa lainnya.<sup>2</sup> Perjanjian pengangkutan yang telah disepakati

---

<sup>1</sup> Lulusan Pada Program Studi Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Sam Ratulangi Manado Tahun 2013

<sup>2</sup> Lihat Pasal 1 angka 29 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

antara pihak pengangkut dan penumpang dibuktikan dengan tiket penumpang. Penumpang sekaligus sebagai konsumen jasa penerbangan mempunyai hak-hak yang dilindungi oleh undang-undang baik dalam Undang-undang Penerbangan maupun dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK).

Pengangkutan udara, melalui pengiriman barang oleh seorang konsumen kepada perusahaan cargo, memiliki sejumlah konsekuensi akibat adanya hubungan tersebut. Berdasarkan pada asas-asas yang ada dalam hukum pengangkutan, maka ada hubungan timbal balik antara pengangkut dan pengirim, yaitu hubungan hak dan kewajiban. Dan sebagai pihak perantara bagi sampainya barang kepada pihak penerima, maka pengangkut memiliki tanggung jawab tertentu terhadap sesuatu (barang atau orang) yang dipercayakan kepadanya oleh pengirim untuk disampaikan kepada penerima sebagai pihak yang tertuju. Keberadaan pengangkutan udara dewasa ini memegang peranan yang sangat penting hampir dalam semua aspek kehidupan tidak terkecuali dalam hal pelaksanaan pengangkutan barang *cargo*. Namun demikian, kegiatan pengangkutan barang (*cargo*) kerap kali menimbulkan kerugian terutama bagi pihak pengguna jasa cargo tersebut.

Kerugian yang paling sering terjadi adalah kerugian yang ditimbulkan karena kerusakan, keterlambatan, musnahnya barang dan lain sebagainya. Peraturan yang mengatur mengenai angkutan udara internasional terdapat dalam Konvensi Warsawa 1929. Sedangkan pengaturan pengangkutan udara nasional diatur dalam ordonansi pengangkutan barang Stb 1939 No. 100 dan Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Masalah yang paling utama dalam angkutan udara internasional adalah masalah tanggung jawab pengangkut yang dikhususkan kepada tanggung jawab pengangkutan barang (*cargo*).

Permasalahan yang dihadapi seorang konsumen ketika memanfaatkan jasa kargo, antara lain ketidakjelasan prosedur pengangkutan, ketidakpastian dalam penerimaan barang, perhitungan biaya angkut secara sepihak oleh penyedia jasa cargo baik udara maupun laut, keterlambatan penerimaan barang yang berakibat kerugian ekonomi bagi pengirim barang, barang cacat, dan permasalahan-permasalahan lainnya yang muncul yang berpotensi akan merugikan konsumen sebagai pihak pengguna jasa.

## **B. PERUMUSAN MASALAH**

Bertitik tolak pada latar belakang pemikiran sebelumnya maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana bentuk tanggung jawab pengangkut barang (*cargo*) terhadap penggunaan jasa pengangkutan udara ?
2. Prinsip-prinsip hukum apa yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap barang yang diangkutnya ?

### C. METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi pada hakekatnya memberikan pedoman tentang tata cara seorang ilmuwan dalam mempelajari, menganalisa dan memahami lingkungan yang dihadapi.<sup>3</sup> Robert Bogdan dan Steven J. Taylor, mengatakan bahwa metodologi adalah ..... "the proces, principles, and procedures, by which we approach problems and seek answers. In the social sciences the terms applies to how one conducts research".<sup>4</sup> Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu, dengan jalan menganalisisnya. Kecuali itu, maka diadakan juga pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan.<sup>5</sup>

Sifat dan jenis penelitian tesis ini dirancang dengan menggunakan metode penelitian deskriptif analitis. Dalam penelitian ini prosedur atau pemecahan masalah penelitian dilakukan dengan cara memaparkan objek yang diselidiki sebagaimana adanya berdasarkan fakta-fakta aktual, langkah yang dilakukan tidak terbatas hanya sampai pada pengumpulan data tetapi meliputi analisis dan interpretasi tentang arti data tersebut. Semua data penelitian yang diperoleh ini dikelompokkan sesuai dengan penelitian dan diteliti serta dievaluasi keabsahannya. Setelah itu diolah dan dianalisa dan dikaitkan sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku untuk melihat hubungan satu sama lainnya.

Langkah berikutnya data tersebut dianalisis secara interpretatif menggunakan teori maupun hukum positif yang telah dituangkan bersama hasil wawancara dengan para nara sumber kemudian ditarik kesimpulan untuk menjawab permasalahan yang ada. Analisis dilakukan atas sesuatu yang telah ada, berdasarkan data yang telah masuk dan diolah dengan meneliti kembali, sehingga analisis data yang ada dapat diuji kebenarannya. Analisis data ini dilakukan peneliti secara cermat dengan berpedoman pada tipe dan tujuan dari penelitian yang dilakukan.<sup>6</sup>

### D. PEMBAHASAN

#### 1. Bentuk Tanggung Jawab Pengangkut Barang (*cargo*) Terhadap Penggunaan Jasa Pengangkutan Udara

Pada perekonomian Indonesia yang sedang tumbuh saat ini, transaksi ekonomi (termasuk transaksi pengangkutan barang/*cargo* melalui pengangkutan udara) sangat penting dan vital perannya bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional. Indonesia saat ini dikenal sebagai salah satu

---

<sup>3</sup> Soerjono Soekamto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm. 6.

<sup>4</sup> *Ibid*, hlm. 46.

<sup>5</sup> *Ibid*.

<sup>6</sup> *Ibid*.

negara di Asia yang memiliki stabilitas ekonomi yang baik, meskipun ekonomi dunia sedang berada dalam keadaan krisis.

Disaat kondisi ekonomi global yang belum sepenuhnya pulih, ekonomi Indonesia masih tetap dapat tumbuh pada kisaran 6 – 7 %. Pelaksana tugas Kepala Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan RI., Bambang Brodjonegoro memperkirakan pertumbuhan ekonomi triwulan pertama 2013 berada pada kisaran 6,2 persen hingga 6,3 persen. Dia mengharapkan kondisi perekonomian global mulai membaik pada semester II, agar target pertumbuhan yang diperkirakan tahun ini mencapai 6,3 persen-6,5 persen dapat tercapai. “Kita mengandalkan di semester II. Kita berharap ada perbaikan di global, terserah mau (perbaikan harga) komoditas atau apa,” kata Bambang. Dia pun menginginkan adanya kepastian terkait kebijakan Bahan Bakar Minyak (BBM) bersubsidi karena dapat memberikan dampak kepada kualitas pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan. “Kalau ada kebijakan, malah positif buat pertumbuhan, karena itu bagus pengaruhnya ke makro.”<sup>7</sup>

Sebelumnya, Bank Indonesia (BI) memprediksi pertumbuhan ekonomi Indonesia 2013 berada pada kisaran 6,2 persen-6,6 persen. Perkiraan ini lebih rendah daripada perkiraan sebelumnya yang dipatok di kisaran 6,3 persen-6,8 persen.<sup>8</sup>

Kecepatan pertumbuhan ekonomi Indonesia, sedikit banyaknya juga tidak terlepas dari peran jasa pengangkutan barang/*cargo* melalui pengangkutan udara, untuk mempercepat transaksi antara pihak pembuat barang dengan pihak pembeli (penerima barang dari *cargo* kiriman udara). Di sisi lain, dalam transaksi tersebut sering muncul permasalahan-permasalahan akibat kesepakatan pengangkutan barang/*cargo* melalui pengangkutan udara yang telah dibuat, misalnya pihak pengirim merasa ongkos/biaya kirim yang terlalu mahal, kiriman terlambat diterima, cacat pada barang yang diterima, dan masalah-masalah lain yang terjadi akibat adanya hubungan ini.

Transaksi pengangkutan melalui kargo udara, melihat sifatnya yang semakin kompleks baik pada volume transaksi (besar dan banyak), nilai transaksi yang tinggi (pada nilai barang dari transaksi), tentunya membutuhkan tanggung jawab atau konsekuensi hukum yang jelas (pasti). Namun demikian di sisi hukum Purwosutjipto,<sup>9</sup> menyatakan sistem hukum Indonesia tidak mensyaratkan pembuatan perjanjian pengangkutan itu secara tertulis, cukup dengan lisan saja, asal ada persetujuan kehendak atau konsensus. Hal ini tentunya kalau terjadi sangat riskan dan mengandung

---

<sup>7</sup> Kemenkeu, Pertumbuhan Ekonomi Triwulan Pertama 2013. Selasa, 23 April 2013. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/04/23/05342984>. Diakses 10 Mei 2013.

<sup>8</sup> Bank Indonesia, Pertumbuhan Ekonomi Indonesia 2013. Selasa, 23 April 2013. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/04/23/05342984>. Diakses 10 Mei 2013.

<sup>9</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Loc.Cit*, hlm. 207.

konsekuensi dapat merugikan salah satu pihak apabila terjadi kelalaian atau wanprestasi oleh pihak pengangkut.

Berbicara mengenai pengertian tanggung jawab sangat luas, namun demikian menurut Peter Salim dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok besar masing-masing “tanggung jawab” dalam arti *accountability*, *responsibility*, dan *liability*.<sup>10</sup> Demikian pula menurut Henry Campbell Black.<sup>11</sup> Tanggung jawab dalam arti *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan atau pembukuan misalnya dalam kalimat : dimintakan “pertanggung jawaban” atas hasil pembukuannya atau dalam kalimat : akuntan itu harus “bertanggung jawab,” perkataan “tanggung jawab” dalam kedua kalimat tersebut berarti *accountability* yang menyangkut masalah keuangan. *Accountability* dapat pula diartikan sesuatu yang berkaitan dengan pembayaran, misalnya dalam kalimat : bank tersebut harus menyerahkan nota “pertanggung jawaban”. Perkataan “pertanggung jawaban” dapat diartikan *accountability*.

Di samping itu, *accountability* dapat pula berarti suatu kepercayaan terhadap lembaga tertentu yang berkaitan dengan keuangan, misalnya dalam kalimat : Komisi Hak-hak Asasi Manusia (HAM) harus membuat laporan “pertanggung jawaban” keuangan kepada Sekretariat Negara sebab Sekretariat Negara member subsidi kepada Komisi HAM.<sup>12</sup> Perkataan “tanggung jawab” dalam kalimat tersebut diartikan *accountability*. *Accountability* dalam arti kepercayaan juga terdapat dalam kalimat : Pemerintah Indonesia harus menegakkan hukum dan kredibilitas “tanggung jawab”, karena kedua faktor tersebut sangat esensial.<sup>13</sup>

Tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan “ikut memikul beban” akibat suatu perbuatan, seperti pernah disampaikan oleh mantan Kepala Staf Angkatan Darat (KSAD) dan mantan Panglima TNI. Jenderal Endiartono Soetarto dalam kasus pelanggaran hak-hak asasi manusia yang dilakukan oleh prajurit. Beliau pernah mengatakan yang “bertanggung jawab (*responsible*) adalah mereka yang memegang tongkat komando perintah prajurit. “Tanggung jawab” di sini diartikan yang “memikul beban”.<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> Peter Salim, *Contemporary English-Indonesian Dictionary, Edisi Pertama*, Modern English Press, Jakarta, 1985, hlm. 213.

<sup>11</sup> Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, Revised Fourt Edition. St. Paul Minn, West Publisher Co, 214.

<sup>12</sup> Diskusi “Problem Masa Depan Komisi Nasional Hak-hak Asasi Manusia (HAM), diselenggarakan oleh Laboratorium Sosiologi Fakultas Sosiologi dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia tanggal 26 Pebruari 2002, di Jakarta.

<sup>13</sup> Jaschka Fisher, Menteri Luar Negeri Jerman, lihat Kompas tanggal 4 November 2000, hlm. 13, klm. 2 dan 3.

<sup>14</sup> H.K. Martono, *Hukum Angkutan Udara, Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 215.

Dengan demikian apabila terjadi sesuatu, dapat diajukan gugatan perdata di muka pengadilan oleh orang yang dirugikan.<sup>15</sup> Isteri seorang dokter yang menggunakan alat suntik milik suaminya, harus “bertanggung jawab”. Perkataan “tanggung jawab” (*liability*) diartikan isteri dokter dapat diajukan gugatan perdata atas kerugian yang harus dibayar oleh isteri tersebut akibat perbuatannya.

Tanggung jawab (*liability*) dapat pula diartikan sebagai kewajiban untuk membayar uang atau melaksanakan jasa lain, kewajiban yang pada akhirnya harus dilaksanakan.<sup>16</sup> UU Penerbangan mendefinisikan tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau barang serta pihak ketiga.<sup>17</sup> Dengan demikian dapat diartikan tanggung jawab (*liability*) adalah kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita pihak lain, misalnya dalam perjanjian pengangkutan udara, maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sampai di tempat tujuan. Oleh karena itu apabila timbul kerugian yang diderita oleh penumpang maka maskapai penerbangan harus bertanggung jawab dalam arti *liability*. Tanggung jawab di sini diartikan maskapai penerbangan wajib membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan apabila ingkar janji, maskapai penerbangan dapat digugat di pengadilan.

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.<sup>18</sup> 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

---

<sup>15</sup> Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Keempat*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008, hlm. 1398.

<sup>16</sup> Henry Campbell Black, *Op.Cit*, hlm. 306.

<sup>17</sup> Baca Pasal 1 ayat (22) UU Penerbangan.

<sup>18</sup> Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama (Pasal 1 angka 24 UU Penerbangan).

penerbangan domestik yang sifatnya merugikan penumpang padahal Pasal 186 ayat (1) UU Penerbangan telah melarang ketentuan tersebut.<sup>19</sup>

Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi kabin merupakan suatu bentuk tanggung jawab bersyarat,<sup>20</sup> karena syaratnya apabila pihak penumpang dapat membuktikan kesalahan pihak pengangkut, maka maskapai penerbangan (orang yang dipekerjakannya) akan bertanggung jawab terhadap kehilangan atau kerusakan bagasi kabin seperti yang diatur dalam Pasal 143.<sup>21</sup> Apabila penumpang tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka pihak pengangkut tidak memberikan ganti terhadap bagasi kabin.

Perusahaan *ground handling* adalah perusahaan yang menyediakan jasa pelayanan terhadap perusahaan penerbangan berdasarkan perjanjian antara perusahaan *ground handling* dengan perusahaan penerbangan, di mana perusahaan *ground handling* mengikatkan diri memberi pelayanan kepada perusahaan penerbangan baik *fully services* atau *partly services* atau *technical services* sebaliknya perusahaan penerbangan mempunyai kewajiban membayar sejumlah uang yang disepakati kedua belah pihak. Biasanya perjanjian tersebut berdasarkan syarat-syarat yang ditentukan oleh IATA *Airport Handling Manual* (AHM) yang telah mengacu kepada ketentuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). Di dalam *Chapter 8* AHM telah ditetapkan standar perjanjian internasional yang mengatur ketentuan pelayanan, keadilan, sub-kontraktor, perwakilan perusahaan penerbangan, standar bekerja, pembayaran, sengketa, arbitrase, pajak dan biaya pendaftaran, jangka waktu, amandemen perjanjian dan tanggung jawab ganti rugi.

Menurut *Chapter 8* Pasal 8 AHM, perusahaan *ground handling* bertanggung jawab membayar kerugian atas gugatan sebagai akibat kelambatan, kematian, luka tetap atau sementara penumpang termasuk pegawai perusahaan penerbangan, kerusakan atau hilang bagasi, kargo, pos milik perusahaan penerbangan atau barang-barang yang diangkut oleh perusahaan penerbangan, bilamana perusahaan *ground handling* tidak bekerja sesuai dengan standar kerja yang telah ditetapkan di dalam IATA *Airport Handling Manual* yang telah disepakati. Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/47/III/2007 tentang Petunjuk

---

<sup>19</sup> Pasal 186 ayat (1) UU Penerbangan : Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam undang-undang ini.

<sup>20</sup> Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri (Pasal 1 Angka 25 UU No. 1 Tahun 2009).

<sup>21</sup> Pasal 143 UU Penerbangan : Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.

Pelaksanaan Usaha Kegiatan Penunjang Bandar Udara, perusahaan *ground handling* (pemegang sertifikat operasi pelayanan jasa penunjang kegiatan penerbangan) wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

## 2. Prinsip-prinsip Hukum Mengenai Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Kargo

Prinsip ini menekankan bahwa selalu bertanggung jawab<sup>22</sup> atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut.<sup>23</sup> Pada prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan ini, pembuktian kesalahan tergugat harus dilakukan oleh penggugat (yang dirugikan). Sebagai contoh, prinsip ini di Indonesia dianut dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang dikenal dengan pasal tentang perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*) (Pasal 1401 BW Belanda) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan.

Arti perbuatan dalam “perbuatan melawan hukum”, tidak hanya perbuatan aktif tetapi juga pasif yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu dalam hal yang seharusnya menurut hukum orang harus berbuat.<sup>24</sup> Penerapan ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata ini member beban kepada penggugat (yang dirugikan) untuk membuktikan bahwa kerugian itu timbul akibat perbuatan melawan hukum dari tergugat. Prinsip ini juga dapat dijumpai dalam Pasal 86 ayat (2) Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, yang menyatakan<sup>25</sup>:

*“jika perusahaan angkutan perairan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf b : musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut; c. Keterlambatan angkutan penumpang, dan atau barang yang diangkut; d. Kerugian pihak ketiga bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dia dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya. Walaupun hanya terdapat pada pengangkutan perairan, bukan berarti pada*

---

<sup>22</sup> Musa Taklima, Pengertian, Fungsi Dan Kegunaan Pengangkutan, Disampaikan dalam perkuliahan pertama hukum pengangkutan dan transportasi hukum bisnis syariah tanggal 22 September 2010, hlm. 23.

<sup>23</sup> Rahayu Hartini, *Hukum Pengangkutan, Pengangkutan Darat Melalui Jalan Umum dan Kereta Api, Pengangkutan Laut Serta Pengangkutan Udara di Indonesia*, UMM Press, Malang, 2007, hlm. 89.

<sup>24</sup> R. Wirjono Prodjodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum*, Sumur, Bandung, 1976, hlm. 8.

<sup>25</sup> Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia, Cet. 2*, PT Rinka Cipta, Jakarta, 1991, hlm.101.

*pengangkutan darat dan pengangkutan udara tidak dibolehkan. Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga, biasanya dirumuskan dengan “(kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu dapat karena kesalahannya)”.*

Dalam KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga bersalah. Konsep tanggung jawab hukum (*legal liability concept*) atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*) mulai diterapkan dalam konvensi Warsawa 1929.<sup>26</sup> Menurut konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*), perusahaan penerbangan dianggap (*presumed*) bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah yang dikenal sebagai beban pembuktian terbalik.

Penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, cukup memberitahu adanya kerugian yang terjadi pada saat pendaftaran darurat atau kecelakaan, sehingga penumpang dan/atau pengirim barang tidak harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan. Karena perusahaan penerbangan dianggap bersalah, maka sebagai imbalan, perusahaan penerbangan berhak menikmati batas maksimum (*limited liability*) ganti kerugian yang telah ditetapkan dalam konvensi atau peraturan perundang-undangan artinya berapa pun kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau barang, perusahaan penerbangan tidak akan bertanggung jawab membayar semua kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, melainkan hanya membayar sejumlah yang ditetapkan di dalam konvensi atau peraturan perundang-undangan.

Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian dalam mempertanggungjawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan. Pengaturan ini ditetapkan dalam Pasal 43 ayat (1b) UU Penerbangan dan Pasal 86 UU pelayaran.

Pada suatu pengangkutan bila undang-undang tidak menentukan syarat atau hal yang dikehendaki para pihak maka para pihak dapat mengikuti kebiasaan yang telah berlaku atau menentukan sendiri kesepakatan bersama, tentunya hal tersebut harus mengacu pada keadilan. Tujuan pengangkutan adalah terpenuhinya kewajiban dan hak-hak para pihak yang terlibat dalam pengangkutan. Kewajiban dari pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan berhak menerima biaya pengangkutan. Sedangkan

---

<sup>26</sup> Brad Kizza, *Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incidents*, Vol. 46 (1) JALC 151 (1980), hlm. 223.

kewajiban pengirim atau penumpang adalah membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan yang wajar.

#### **E. PENUTUP**

Bentuk tanggung jawab pengangkut barang (*cargo*) terhadap penggunaan jasa pengangkutan udara, berupa kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau barang. Tanggung jawab yang dimaksud berupa Tanggung jawab terhadap pengirim kargo, karena kargo yang dikirim hilang, musnah atau rusak. Dalam hal ini, maskapai penerbangan wajib membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan apabila ingkar janji, maskapai penerbangan dapat digugat di pengadilan.

Prinsip-prinsip hukum yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap barang yang diangkutnya bahwa pengangkut wajib menjamin keselamatan barang dari saat diterimanya hingga saat diserahkan. Penggantirugian atas barang dan ketentuannya, Pengangkut bertanggung jawab atas apa yang dilakukan oleh awaknya dan atas alat-alat yang digunakan dalam pengangkutan.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Brad Kizza, Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incidents, Vol. 46 (1) JALC 151 (1980), hlm. 223.
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Keempat*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008, hlm. 1398.
- Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, Revised Fourt Edition. St. Paul Minn, West Publisher Co, 214
- Jaschka Fisher, Menteri Luar Negeri Jerman, lihat Kompas tanggal 4 November 2000, hlm. 13, klm. 2 dan 3.
- Musa Taklima, Pengertian, Fungsi Dan Kegunaan Pengangkutan, Disampaikan dalam perkuliahan pertama hukum pengangkutan dan transportasi hukum bisnis syariah tanggal 22 September 2010, hlm. 23.
- Peter Salim, *Contemporary English-Indonesian Dictionary, Edisi Pertama*, Modern English Press, Jakarta, 1985, hlm. 213
- Rahayu Hartini, *Hukum Pengangkutan, Pengangkutan Darat Melalui Jalan Umum dan Kereta Api, Pengangkutan Laut Serta Pengangkutan Udara di Indonesia*, UMM Press, Malang, 2007, hlm. 89.
- R. Wirjono Prodjodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum*, Sumur, Bandung, 1976, hlm. 8.

Soerjono Soekamto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm. 6  
Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Cet. 2, PT Rinka Cipta, Jakarta, 1991, hlm.101.

***Perundang-Undangan :***

UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Pasal 186 ayat (1) UU Penerbangan : Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam undang-undang ini.

Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri (Pasal 1 Angka 25 UU No. 1 Tahun 2009).

Pasal 143 UU Penerbangan : Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilangatau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.

***Makalah :***

Diskusi “Problem Masa Depan Komisi Nasional Hak-hak Asasi Manusia (HAM), diselenggarakan oleh Laboratorium Sosiologi Fakultas Sosiologi dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia tanggal 26 Pebruari 2002, di Jakarta.

***Internet :***

Kemenkeu, Pertumbuhan Ekonomi Triwulan Pertama 2013. Selasa, 23 April 2013. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/04/23/05342984>. Diakses 10 Mei 2013.

Bank Indonesia, Pertumbuhan Ekonomi Indonesia 2013. Selasa, 23 April 2013. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/04/23/05342984>. Diakses 10 Mei 2013.