

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN KARGO
TERHADAP BARANG KIRIMAN AKIBAT
KECELAKAAN PESAWAT UDARA¹
Oleh: Fenny Pondaag²**

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaturan pengangkutan udara di Indonesia dan bagaimana bentuk tanggung jawab perusahaan kargo terhadap barang kiriman akibat kecelakaan pesawat udara. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, maka penelitian ini dapat disimpulkan: 1. Pengaturan Pengangkutan Udara di Indonesia mengacu pada peraturan perundang-undangan yang diatur dan ditetapkan sebagai dasar hukum terhadap pengguna jasa pengangkutan udara, yaitu berupa kewajiban perusahaan angkutan udara dalam hal mengganti rugi akibat kecelakaan atau peristiwa yang dialami selama pengiriman yang diderita oleh penumpang dan/atau barang. Tanggung jawab yang dimaksud berupa tanggung jawab terhadap pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah dan rusak. 2. Penerapan hukum dan bentuk tanggung jawab adalah perusahaan pengangkut wajib membayar ganti rugi yang diderita 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. Pengganti rugi atas barang dan ketentuannya, Pengangkut bertanggung jawab atas apa yang dilakukan oleh awaknya dan atas alat-alat yang digunakan dalam pengangkutan. Kata kunci: Pwerusahaan kargo, barang kiriman, kecelakaan pesawat udara

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sarana transportasi udara selain digunakan oleh masyarakat untuk kepentingan perjalanan

bisnis ataupun wisata digunakan pula sebagai jasa angkutan pengiriman baik berupa dokumen maupun barang atau paket, sehingga muncullah perusahaan jasa pengiriman barang atau dikenal pula dengan perusahaan *freight forwarding* adalah sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang keagenan yang mengurus pengiriman dan penerimaan barang Export dan Import.³

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan di Indonesia. Dalam Pasal 1 ayat 27 menyebutkan bahwa "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."⁴

Lebih lanjut dalam Pasal 1 ayat 28 menyatakan bahwa "Surat Muatan Udara (*airway bill*) adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak penerima kargo untuk mengambil kargo."⁵ Pengguna jasa angkutan udara berharap bahwa setiap penerbangan berjalan dengan aman dan lancar sampai ke tujuan, akan tetapi akibat dari hal-hal yang tidak dapat diprediksikan seperti kecelakaan pesawat bisa saja terjadi.

Sebab-sebab kecelakaan bisa terjadi karena peristiwa alam, yaitu adanya cuaca buruk yang mengganggu navigasi penerbangan dan berakibat terjadinya kecelakaan ataupun karena hal-hal teknis lainnya. Dalam dunia penerbangan ada 2 macam pengertian kecelakaan (*accident*) dan peristiwa (*incident*)⁶. Terkait masalah penerbangan Indonesia sudah memiliki Undang-Undang yang mengatur mengenai Penerbangan, yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan .

³ <http://tentangexportimport.blogspot.co.id/2010/07/apa-iyu-freight-forwarder.html?m=1>

⁴ Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

⁵ Ibid.

⁶ Martono K. Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Mandar Maju, Bandung, 1995, hlm. 145.

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Cornelis Dj. Massie, SH, MH; Fernando J.M.M Karisoh, SH, MH

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 120711337

Undang-undang ini merupakan salah satu tonggak deregulasi bisnis penerbangan di Indonesia yang memberikan perlindungan hukum yang komprehensif, menyentuh sisi publik maupun privat, mencakup pula tentang tanggung jawab perusahaan manakala terjadi kecelakaan pesawat udara. Tanggung jawab ini berlaku atas penumpang, bagasi dan kargo, bahkan terhadap pihak kedua dan ketiga. Melihat dari luasnya bentuk tanggung jawab yang tercakup dalam Undang-Undang ini, maka penulis mencoba untuk melakukan kajian hukum mengenai angkutan kargo.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan pengangkutan udara di Indonesia ?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab perusahaan kargo terhadap barang kiriman akibat kecelakaan pesawat udara ?

C. Metode Penulisan

Penulisan ini adalah merupakan penulisan dibidang Ilmu Hukum sehingga untuk mendapatkan hasil dari penulisan ini penulis melakukan penelitian hukum atau *legal research*. Penelitian Hukum atau *legal research* adalah menemukan kebenaran koherensi, yaitu adalah aturan hukum sesuai norma hukum dan adakah norma hukum yang berupa perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum, serta apakah tindakan (*act*) seseorang sesuai dengan norma hukum (bukan hanya sesuai aturan hukum atau prinsip hukum).⁷

PEMBAHASAN

A. Landasan Hukum Pengangkutan Udara

Di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 istilah pengangkut diartikan sebagai badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

⁷Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Gramedia, Jakarta, 2012, hlm. 47.

Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 84⁸, kegiatan pengangkutan udara sipil yang melayani pengangkutan dalam negeri atau ke luar negeri hanya dapat diselenggarakan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga. Penyelenggaraan Pengangkutan Udara harus berstatus perusahaan badan hukum Indonesia yang menjalankan kegiatan usaha di bidang pengangkutan udara.

Perusahaan badan hukum tersebut boleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), seperti PT. Garuda Indonesia Airways (Persero) dan PT. Merpati Nusantara Airlines (Persero); boleh juga Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), seperti PT. Sriwijaya Airlines, PT. Adam Airlines, dan PT. Lion Airlines. Jadi, pengangkut pada pengangkutan udara adalah Perusahaan Pengangkutan Udara.⁹

Prinsip-prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan dapat dikemukakan sebagai berikut:¹⁰

- a. Prinsip Tanggung Jawab karena kesalahan (*Liability Based on Fault*).
- b. Prinsip Praduga Bertanggung Jawab (*Presumption of Liability Principle*).
- c. Prinsip Praduga Tak Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption of Nonliability Principle*).
- d. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak.
- e. Prinsip Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation of Liability*).

B. Tanggung Jawab Perusahaan Terhadap Barang Kiriman Kargo Melalui Pengangkutan Udara

a. Pihak-Pihak yang Terkait dalam Angkutan Kargo

Yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat udara sipil dengan memungut bayaran. Perusahaan Pengangkutan Udara yang menyelenggarakan pengangkut

⁸ UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pasal 48 : Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga.

⁹ Hasnil Basri Siregar, Hukum Pengangkutan, Medan, Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU, 2002, hal. 44.

¹⁰ Ibid.

udara sipil berjadwal dan tidak berjadwal memiliki izin usaha pengangkutan udara sipil. Izin usaha tersebut diberikan untuk jangka waktu selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan angkutan udara secara nyata dengan terus menerus mengoperasikan pesawat udara seperti yang ditentukan dalam pasal 112 UU No. 1 Tahun 2009 sebagai berikut:

- (1) *Izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 ayat (1) berlaku selama pemegang izin masih menjalankan kegiatan angkutan udara secara nyata dengan terus menerus mengoperasikan pesawat udara sesuai dengan izin yang diberikan.*
- (2) *Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dievaluasi setiap tahun.*
- (3) *Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) digunakan sebagai pertimbangan untuk tetap diperbolehkan menjalankan kegiatan usahanya.*

Izin usaha pengangkutan udara dapat dicabut apabila perusahaan pengangkutan udara melanggar ketentuan yang telah ditentukan Undang-Undang Penerbangan Indonesia sesuai dengan Pasal 119 ayat (2) dan (3)¹¹ ataupun izin usaha pengangkutan udara tidak berlaku dengan sendirinya jika tidak melakukan kegiatan angkutan udara dengan mengoperasikan pesawat udara selama 12 bulan berturut-turut sesuai dengan Pasal 119 ayat (1) yaitu :

“Pemegang izin usaha angkutan udara niaga dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang tidak melakukan kegiatan angkutan udara secara nyata dengan mengoperasikan pesawat udara selama 12 (dua belas) bulan berturut-turut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118

ayat (1) huruf a, ayat (3) huruf a, dan ayat (4) huruf a, izin usaha angkutan udara niaga atau izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang diterbitkan tidak berlaku dengan sendirinya.”

Perusahaan Pengangkutan Udara mengangkut penumpang atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan dan dalam menyelenggarakan pengangkutan udara menggunakan pesawat udara sipil yang mempunyai tanda kebangsaan Indonesia. Perusahaan ini memberikan pelayanan yang layak kepada setiap penumpang atau pengirim barang pengangkutan udara.

Selain itu, perusahaan ini pun mengutamakan pengangkutan penumpang atau barang yang pemiliknya telah memenuhi kewajiban sesuai dengan perjanjian yang disepakati, berdasarkan karcis penumpang atau dokumen pengangkutan barang yang dimilikinya. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan telah menggunakan istilah “pengirim” untuk menyebut si pengguna jasa angkutan kargo. Jika kita perhatikan pengirim menurut Undang-Undang Penerbangan Indonesia adalah mereka yang memenuhi kriteria sebagai berikut:

“Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan barang dan atas dasar itu berhak memperoleh pelayanan pengangkutan dari pengangkut”. Pengirim dapat berstatus sebagai pemilik barang sendiri, dapat sebagai penjual dalam perjanjian jual beli atau ekspor impor yang berkewajiban menyerahkan barang melalui jasa pengangkutan, dapat berstatus sebagai perusahaan perseorangan atau perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum, atau dapat juga berstatus sebagai orang pribadi, atau badan hukum misalnya Lembaga Swadaya Masyarakat :¹²

- a. Berstatus pihak dalam perjanjian, baik sebagai pemilik barang, bertindak mewakili pemilik barang, maupun sebagai penjual;
- b. Membayar biaya pengangkutan; dan
- c. Pemegang dokumen pengangkutan barang Dalam perjanjian pengangkutan,

¹¹ UU No. 1 Tahun 2009, Pasal 119 ayat 2 dan 3 :

(2) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf c dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin serta denda.

(3) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf d dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.

¹² Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2008, hal. 70.

penerima mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan.

Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan sebagai pihak ketiga yang berkepentingan atas barang kiriman, tetapi tergolong juga sebagai subjek hukum pengangkutan.

Kriteria penerima menurut perjanjian yaitu: Dokumen yang digunakan dalam pengangkutan kargo udara dikenal dengan *air waybill* atau surat kargo udara yang harus berisi 18 elemen. Pengadilan menetapkan yang terpenting adalah Pasal 8 c karena itulah yang akan menentukan apakah suatu pengangkutan itu tunduk pada konvensi atau tidak :¹³

- a. Perusahaan atau perseorangan yang memperoleh hak dari pengirim;
- b. Dibuktikan dengan penguasaan dokumen pengangkutan; dan
- c. Membayar atau tanpa membayar biaya pengangkutan.

b. Dokumen-Dokumen dalam Angkutan Kargo Udara

Fungsi surat kargo udara adalah untuk dapat diterapkannya Konvensi. Hal ini merupakan kompromi dari dua kehendak yaitu kehendak pertama berpendapat bahwa untuk melindungi para pihak dalam pengangkutan harus dengan surat kargo udara; dan kehendak kedua berpendapat bahwa untuk melindungi kepentingan para pihak diserahkan kepada para pihak sendiri yaitu dengan cara pengirim membuat surat kargo dan ditandatangani oleh pengangkut.¹⁴

Maksud Konvensi menyerahkan pembuatan atau pengisian surat kargo udara kepada pengirim agar terjamin akurasinya karena pengirim dianggap paling mengetahui tentang kargo yang dikirimnya. Oleh karena itu, ketidakakuratan surat kargo udara menjadi

tanggung jawab pengirim. Dalam hal surat kargo udara dibuat oleh pengangkut atau agennya apabila terjadi kesalahan atau keterangan yang berbeda maka tanggung jawab pengangkut akan lebih besar karena segala keterangan dianggap benar.

Surat kargo udara selain diakui sebagai *prima facie* adanya kontrak, penyerahan kargo, dan penerimaan persyaratan perjanjian, juga merupakan instruksi kepada pengangkut dimana dan kepada siapa kargo diserahkan dan siapa yang akan membayar. Dalam praktek surat kargo udara sudah distandarisasikan sehingga para pihak hampir tidak mungkin membicarakan persyaratan kontrak.¹⁵ Dengan demikian, kontrak itu menjadi kontrak baku (*standart form contract*). Namun, surat kargo udara bukan merupakan syarat mutlak adanya kontrak pengangkutan, hanya sebagai alat pembuktian adanya kontrak. Bagi pengangkut, menerbitkan surat kargo udara bukan merupakan kewajiban tetapi merupakan hak. Namun, secara sepintas hak ini mempunyai konsekuensi yang merugikan pengangkut dan bukannya merugikan pengirim.¹⁶

Oleh karena itu, penggunaan kata hak (*right*) Dalam ketentuan tersebut tidak tepat karena dengan penggunaan kata hak mengandung konsekuensi bahwa atribut hak adalah dapat menolak. Padahal, kalau pengangkut menolak menerima surat kargo udara yang dibuat pengirim ada kemungkinann terkena tanggung jawab tak terbatas (*unlimited liability*), atau mungkin terkena hukum nasional seperti dalam putusan Pengadilan Paris yang menerapkan hukum nasional dalam pengangkutan kargo udara tanpa surat kargo udara.

Sebaiknya pengangkut baru dikenai sanksi seperti tersebut apabila menolak menandatangani surat kargo udara yang dibuat/diisi pengirim. Banyaknya surat kargo udara cukup satu buah walaupun pengangkutannya sendiri dilakukan oleh beberapa pengangkut; dibuat rangkap 3 (tiga) asli, dan untuk rangkap nomor 4 (empat) ke atas harus memuat kata "kopi".

Apabila surat kargo udara hanya dibuat rangkap 1 (satu), hanya dipandang sebagai bukti permulaan dengan tulisan. Dalam kontrak

¹³ Abdulkadir Muhammad , Ibid, hal. 77.

¹⁴ Sinta Uli, *Pengangkutan, Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006,

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid

pengangkutan, materi kontrak adalah penyerahan kargo dari pengirim kepada pengangkut atau agen pengangkut. Hal ini sesuai dengan persyaratan umum (*general condition*) IATA Pasal 6 ayat (3) yang menyatakan :

“Perjanjian mengikat segera setelah pengangkut menyetujui untuk mengangkut kargo dengan surat kargo udara (*the contract as soon as a carrier agrees to transport the good with air waybill*) yang menimbulkan dugaan pengangkut sudah menandatangani surat kargo udara pada waktu kargo diserahkan.”

Ketentuan ini memungkinkan surat kargo udara sudah ditandatangani sedangkan kargo belum diserahkan kepada pengangkut. Oleh karena itu, penerapannya harus dikaitkan pula dengan asas konsensual *consideration* (pertimbangan), dan *equity* (keadilan) dalam perjanjian pengangkutan udara. *The Hague Protocol, 1955*, mengadakan perubahan terhadap pasal 6 ayat 3 Konvensi Warsawa tersebut dengan menentukan: *The carrier shall sign prior to the loading of the cargo on board the aircraft* (Pembawa harus menandatangani sebelum pemuatan kargo di dalam pesawat)

Di sini ada tenggang waktu antara saat kargo diserahkan kepada pengangkut dan saat penandatanganan surat kargo udara. Dalam keadaan demikian, apakah Konvensi Warsawa sudah berlaku terhadap pengangkut untuk mendapat perlindungan yaitu pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*) atau hukum nasional yang berlaku sehingga ada kemungkinan pengangkut bertanggung jawab tak terbatas.

Persoalan tersebut bila dilihat dari ketentuan konvensi Warsawa akan berlaku hukum nasional karena akan dipandang pengangkut tanpa surat kargo udara. Tentang surat kargo ini, Protokol *Montreal 1975 No. 4* membolehkan tidak menggunakan surat kargo udara dalam pengangkutan kargo udara karena boleh diganti dengan cara lain penerapan Pasal 3 misalnya, ada pengusulan dengan menggunakan cara lain yaitu *print out computer* bagi yang sudah mampu, dan bagi yang belum mampu tetap menggunakan surat kargo udara, dalam suatu waktu ada 2 sistem

yaitu, sistem manual dan system otomat digital.¹⁷

Apabila protocol sudah berlaku maka ketentuan Konvensi Warsawa Pasal 5 ayat (1)¹⁸ tidak berlaku lagi. Hal ini akan sangat tergantung pada Hakim tempat perkara tuntutan disidangkan. Ada kecenderungan menggunakan proses yang lebih cepat yaitu dengan menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak, tetapi hal ini pun akan menghadapi kendala karena belum menjadi Hukum Internasional yang berlaku di semua negara.

Dengan demikian, ada kemungkinan dalam waktu yang bersamaan berlaku dua sistem hukum yang berbeda sehingga maksud untuk mempercepat proses ganti rugi akan menjadi kurang memberi kepastian. Kendala-kendala penggunaan alat bukti selain surat kargo udara akan lebih tampak karena masing-masing negara mempunyai ketentuan yang berbeda.

Oleh karena itu, aturan Protokol *Montreal 1975 No. 4* tersebut supaya dapat dilaksanakan dengan efektif harus disertai aturan dasar yang mengakui pembuktian-pembuktian selain surat kargo udara yaitu bukti cetak baik dari manual, maupun dari komputer.¹⁹ Ada beberapa penulis yang menyatakan bahwa yang harus ada dalam surat kargo udara adalah 3 dari 4 unsur yang diharuskan oleh Konvensi Warsawa Pasal 8 huruf (i) yang terdiri dari “*the weight, the quantity, the volume or the dimension* (berat, kuantitas, volume atau dimensi).”

Adapun yang menjadi alternatif dicantumkan yaitu antara kata kuantitas dengan dimensi. Kepentingan mencantumkan dimensi atau kuantitas cukup salah satu karena hal ini sudah cukup menjamin bagi pemilik kargo. Apabila dikaitkan dengan cara menghitung ganti rugi, ukuran berat akan menjadi patokan. Jadi, pernyataan tentang kuantitas dan dimensi akan lebih mempunyai arti apabila pengiriman kargo menggunakan klausul pernyataan khusus.

¹⁷ Toto T. Suriaatmadja, op.cit

¹⁸ Konvensi Warsawa tahun 1929 Pasal 5 ayat 1 : Setiap pembawa barang memiliki hak untuk meminta pengirim untuk membuat dan menyerahkan kepadanya dokumen disebut "konsinyasi udara perhatian "; setiap pengirim memiliki hak untuk meminta operator untuk menerima ini dokumen.

¹⁹ Toto T. Suriaatmadja, op.cit , hal. 50-56.

Bagi suatu kargo berharga seperti permata, misalnya, maka dimensi yang akan lebih penting daripada berat untuk menentukan satuan harga. Namun, sebagai jaminan bagi pengangkut, maka beratlah yang paling dominan karena ganti rugi, di luar adanya pernyataan khusus, dalam Konvensi dihitung berdasarkan berat kargo.

Mengenai fungsi SMU, menurut Konvensi Warsawa surat kargo udara bukan *negotiable instrument* (instrument dinegosiasikan), namun – seperti juga *bill of lading* (tagihan pembebanan) dalam pengangkutan laut, sering dipertimbangkan sebagai dapat diperdagangkan. Pasal 15 ayat (2) yaitu “konvensi menentukan bahwa setiap klausul dalam surat kargo udara yang menyimpang dari ketentuan Pasal 12, 13, dan 14 harus ditulis dalam surat udara.”²⁰

Selain itu, Pasal 8 huruf (f) Konvensi Warsawa menentukan bahwa “nama dan alamat penerima hanya dibutuhkan apabila dianggap perlu.” Frase dalam pasal tersebut mengandung pengertian tidak ada dilarang untuk menerbitkan surat kargo udara yang berbentuk atas tunjuk. Pendapat lain menyebutkan bahwa pasal-pasal dalam Konvensi hanya memberikan pengaturan tetapi tidak membatasi untuk memberikan hak kepada pihak ketiga dengan diterbitkannya surat kargo udara yang dapat diperdagangkan, dan surat kargo udara dapat dibuat dalam bentuk atas sebuah perintah (*an order*), dan penerima kuasa (*endorsee*) akan menjadi penerima yang ditunjuk dalam surat kargo udara.²¹

Surat kargo udara dapat dipindahtangankan atau diperjualbelikan sehingga memberikan beberapa keuntungan yaitu: *Pertama*, apabila dilakukan penjualan kembali, pembeli dapat segera mendapatkan kargo; *Kedua*, bagi penjual dapat segera memperoleh pembayaran melalui bank, dan pembeli tidak perlu segera membayar sampai kargo sudah diterima olehnya; *Ketiga*, memungkinkan dilakukan transaksi selama kargo dalam perjalanan; dan *Keempat*, lebih menguntungkan dalam hal

dilakukan pengangkutan campuran udara dan laut yang memakan waktu lama.²²

Di samping itu, kenyataannya *The Hague Protocol* 1955 telah melakukan koreksi terhadap Pasal 15 Konvensi Warsawa tersebut yaitu pada Pasal 15 ayat (3) yang menyatakan “*nothing in this convention prevents the issue of a negotiable air waybill* (tidak ada halangan bagi pengeluaran surat kargo udara yang dapat diperdagangkan).”²³ Hal ini lebih dipertimbangkan dari segi kebutuhan bisnis masa kini, yaitu memungkinkan digunakan sebagai suatu dokumen untuk pengambilan kredit (*document of credit*) atau mungkin juga dalam suatu perjalanan yang membutuhkan waktu lama diperlukan surat kargo udara yang dapat diperdagangkan.

Hal ini dapat dimengerti karena meskipun penggunaan pesawat udara untuk kargo lebih mempertimbangkan kepada kecepatan tetapi tidak berarti tidak memakan waktu. Kecepatan dalam pengiriman kargo melalui pesawat ini diartikan dengan lebih cepat daripada menggunakan moda angkutan lain.²⁴ Bagaimanapun, bertentangan dengan hukum pengangkutan laut, surat kargo udara tidak mewakili kargo.

Hanya sebagai suatu kontrak pengangkutan yang menguraikan penyerahan kargo kepada pengangkut. Surat kargo udara yang dapat diperdagangkan harus diartikan dapat mengalihkan hak milik. Dalam hukum Inggris pengakuan tentang *negotiable* diserahkan kepada masyarakat bisnis (*business community*). Di Inggris masyarakat bisnis tidak mengakui surat kargo yang dapat diperdagangkan.²⁵

Perbedaan mendasar antara surat kargo udara dengan *bill of lading* adalah surat kargo udara tidak mewakili kargo, artinya surat kargo udara tidak dapat diperdagangkan/diperjualbelikan atau dalam sistem hukum sipil (*civil law system*) berarti tidak mempunyai sifat kebendaan. Dengan demikian dapat diartikan tanpa mempermasalahkan ada atau tidaknya hak kebendaan yang melekat pada surat kargo

²² Ibid.

²³ Konvensi Warsawa Pasal 15 ayat 3.

²⁴ Toto. T. suriaatmadja, Ibid, hal. 60.

²⁵ Ibid.

²⁰ Konvensi Warsawa, Pasal 5 ayat 2.

²¹ Toto. T. suriaatmadja, Ibid.

udara, baik secara historis maupun secara sistematis serta fakta kebutuhan dan perkembangan yang ada dapat diterbitkan surat kargo udara yang dapat diperjualbelikan.²⁶

Sekalipun mungkin dalam praktek kurang disukai oleh pengangkut, tetapi tidak berarti hilangnya hak yang sudah diberikan oleh Konvensi. Selain itu, secara nyata surat kargo udara dapat menjadi alat untuk meminta penyerahan kepada pengangkut tentang kargo yang tercantum dalam surat kargo yang bersangkutan. Dengan demikian, secara tidak dimaksudkan, surat kargo sesungguhnya telah mewakili kargo yang tertera di dalamnya atau dengan kata lain secara otomatis suatu surat kargo udara mempunyai hak kebendaan.

Dasar pemikiran diadakannya pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*) pengangkut udara oleh para pembuat Konvensi Warsawa, antara lain:²⁷

1. Sebagai imbalan atas diterapkannya prinsip "*Presumption of Liability*" dimana beban pembuktian beralih dari pihak korban sebagai pihak penggugat kepada pihak pengangkut sebagai pihak tergugat.
2. Untuk melindungi perusahaan pengangkutan udara yang masih dalam taraf permulaan (masih sangat lemah dari kemungkinan kerugian financial yang sangat besar).
3. Resiko tidak dapat dibebankan sepenuhnya kepada pengangkut mengingat para penumpang atau pengirim cargo dianggap menyadari akan bahaya yang mungkin timbul dari kegiatan penerbangan yang masih dalam taraf permulaan tersebut.
4. Untuk menghindari proses berperkara di pengadilan yang berkepanjangan dalam menentukan jumlah santunan.
5. Bagi para penumpang dan pengirim cargo masih ada kemungkinan untuk menutup asuransi sendiri, sehingga selain santunan dari pengangkut, para

korban juga akan memperoleh santunan dari perusahaan asuransi.

6. Dalam rangka penyeragaman hukum yang mengatur tentang jumlah santunan yang harus dibayarkan.

Penutup

A. Kesimpulan

1. Pengaturan Pengangkutan Udara di Indonesia mengacu pada peraturan perundang-undangan yang diatur dan ditetapkan sebagai dasar hukum terhadap pengguna jasa pengangkutan udara, yaitu berupa kewajiban perusahaan angkutan udara dalam hal mengganti rugi akibat kecelakaan atau peristiwa yang dialami selama pengiriman yang diderita oleh penumpang dan/atau barang. Tanggung jawab yang dimaksud berupa tanggung jawab terhadap pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah dan rusak.
2. Penerapan hukum dan bentuk tanggung jawab adalah perusahaan pengangkut wajib membayar ganti rugi yang diderita 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. Pengganti rugi atas barang dan ketentuannya, Pengangkut bertanggung jawab atas apa yang dilakukan oleh awaknya dan atas alat-alat yang digunakan dalam pengangkutan.

B. Saran

1. Perlu adanya sosialisasi tentang hak dan kewajiban pemilik barang serta tanggung jawab maskapai sesuai yang diatur dalam peraturan perundang-undangan, karena hal ini menyangkut tentang upaya-upaya hukum yang dapat dilakukan oleh pihak yang dirugikan bilamana wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan udara.
2. Prinsip tanggung jawab mutlak hendaknya diterapkan dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia.

²⁶ Ibid.

²⁷ E. Saefullah WiradiPradja, Tanggungjawab Perusahaan penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia, Jurnal hukum Bisnis Volume 25, No. 1 Tahun 2006, hal.190

Perlunya penetapan batas-batas tanggung jawab dari pengangkut udara yang jelas dan pasti, yang mana harus dipisahkan antara ganti rugi yang diberikan oleh perusahaan atas dasar tanggung jawabnya dan ganti rugi yang diberikan oleh Jasa Raharja atas dasar distribusi resiko yang mungkin dihadapi. Ditambah lagi dengan adanya pengaturan mengenai pembinaan keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh pemerintah, sudah merupakan kewajiban untuk mengimplementasikan amanat yang tertuang didalam UU tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Crams J.H Berend, "*The special Contrant: An Instrumen to Strict Liability Limit?*", Air Jurnal, Volume XIV., No. 4/5.
- Indonesia 4, *Ordonansi Tentang Pengangkutan Udara*, Ordonansi Stb. No. 100 Tahun 1939.
- K.Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Mandar Maju, 1995.
- Kusumaatdja, Mochtar . *Pengantar Hukum Internasional*, Binacipta, Bandung, 1990.
- Likadja Fans, *Masalah Lintas Di Ruang Udara*, Binacipta, Jakarta, 1987.
- Poerwadarminta W. J. S, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1986.
- Suherman, E. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*, Eresco, Bandung, 1962
- Wiradipradja Saefullah, *Tanggung Jawab Perusahaan penerbangan Terhadap Penumpang Menurut hukum udara Indonesia*, Jurnal hukum Bisnis, Volume 25, No.1, tahun 2006.
- _____, *Penerbangan dan Angkutan Udara dan Pengaturannya*, Majalah Hukum dan Penerbangan, Jakarta 1985.
- Suherman E. 1, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Alumni, Bandung, 1983.

SUMBER LAIN :

- Surat Keputusan Jenderal Perhubungan Udara
No. SKEP/1928/V/77
- Pasal 16 Konvensi Paris 1919 tentang cabotage
- Pasal 6 Konvensi Chicago 1944
- Konvensi Warsawa 1929
- OPU (Ordonansi Pengangkutan Udara)

Maskapai Tidak Ada Yang Berkategori Satu, <http://www.MediaIndonesiaonline.com/php/artikel>, diakses Tanggal 22 Maret 2010.

Ninok, *Maraknya "Low-Cost airline" dan revolusi Angkutan Penerbangan*, Sabtu 24 April 2004; (diakses tanggal 25 Maret 2015), <http://www.Kompas.com/php/Customers/ptr2.htm>

<http://www.tempointeraktif.com>, diakses tanggal 16 april 2015

<http://www.MediaIndonesiaonline.com/php/artikel>, diakses Tanggal 22 Maret 2015.