

**TANGGUNG JAWAB PENYEDIA JASA  
PENITIPAN BARANG (EKSPEDISI)  
TERHADAP BARANG/CARGO PENGIRIM<sup>1</sup>**

Oleh : Putri Nuraini Kadir<sup>2</sup>

Dientje Rumimpunu<sup>3</sup>

Meiske Mandey<sup>4</sup>

**ABSTRAK**

Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui bagaimana perlindungan hukum pengguna jasa penitipan barang dalam keputusan Menteri nomor 5 tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Jasa Titipan dan bagaimana tanggung jawab penyedia jasa titipan barang (ekspedisi) terhadap barang/kargo pengiriman melalui pesawat udara. Dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif dapat disimpulkan: 1. Perlindungan terhadap keselamatan dalam pengiriman barang dan jasa titipan dapat dilihat dalam Peraturan Menteri No 5 Tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Jasa Titipan maupun dalam penggunaan jasa pengangkutan barang/cargo Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Namun, sangat disayangkan kurangnya pengawasan dalam pelaksanaan terhadap yang terjadi dilapangan. 2. Tanggung jawab penyedia jasa titipan bila terjadi kerugian akibat kerusakan barang titipan tersebut sering kali tidak sesuai dengan nilai barang/kargo tersebut, dan pengirim/konsumen tidak dapat menuntut lebih karena telah tertera pada surat "tanda terima titipan", terkecuali memiliki perjanjian kerjasama yang terpisah dari tanda terima tersebut maka konsumen dapat menuntut penggantian secara lebih layak. Pengalihan ganti kerugian dari pihak penyedia jasa titipan kepada penyedia jasa angkutan. Hal ini terjadi secara interen pihak-pihak yang menjalin kerjasama yaitu penyedia jasa titipan (ekspedisi) dan penyedia jasa pengangkutan.

Kata Kunci Tanggung Jawab Ekspedisi, Penyedia Jasa Penitipan, Barang Pengirim

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang Masalah**

Salah satu kebutuhan hidup yang tidak kalah penting di era globalisasi ini adalah

kebutuhan akan jasa pengiriman barang. Banyaknya penduduk yang saling mengirim barang dari satu tempat ke tempat yang lain membuat jasa ini menjadi sangat penting. Berdasarkan kenyataan tersebut banyak bermunculan perusahaan yang memberikan layanan jasa pengiriman barang.

Sebagaimana dalam melaksanakan pelayanan jasa melalui perusahaan yang melayani jasa pengiriman barang, pihak perusahaan berkewajiban menerima dan menyelenggarakan pengiriman barang dari tempat asal ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

Sebagai sarana fisik, pengangkutan merupakan suatu sarana yang sangat vital atau dengan kata lain memegang peran yang penting dalam kehidupan masyarakat 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.

Dewasa ini perusahaan pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan. Hal ini ditandai dengan banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.<sup>5</sup> Pentingnya produktivitas yang berkaitan dengan transportasi, tentu tidak lepas dari hambatan-hambatan, misalnya keterlambatan dan pembatalan jadwal dari yang sudah disepakati sebelumnya. Kerugian adalah risiko yang harus diterima oleh pengguna jasa angkutan sebagai konsekuensi dari peristiwa tersebut.<sup>6</sup>

Pihak pengangkut sebagai penyelenggara mempunyai kewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pengguna jasanya. Karena secara hukum pengguna jasa angkutan dilindungi, maka sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dapat dilihat dalam Pasal 141 sampai 149 mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim kargo. Diteruskan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur ketentuan tentang besaran ganti kerugian yang

---

<sup>1</sup> Artikel Skripsi

<sup>2</sup> Mahasiswa Pada Fakultas Hukum UNSRAT  
NIM 18071301756

<sup>3</sup> Fakultas Hukum UNSRAT, Magister Ilmu Hukum

<sup>4</sup> Fakultas Hukum UNSRAT, Magister Ilmu Hukum

---

<sup>5</sup> M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Bogor, Ghalia Indonesia, 2007, hal 2.

<sup>6</sup> H.K. Martono, *Hukum Angkutan Udara*, Jakarta, Rajawali Pers, 2011, hal 54-55.

ditanggung pihak pengangkut, apabila kesalahan atau kelalaian terhadap pengguna jasa angkutan disebabkan oleh kesalahan dari pihak pengangkut.

Perlindungan seperti ini pada dasarnya dibutuhkan oleh pengguna jasa angkutan, dalam rangka meningkatkan kesadaran, pengetahuan, kepedulian, serta kemandirian pengguna jasa angkutan itu sendiri untuk melindungi dirinya, serta mengembangkan sikap dan perilaku usaha yang bertanggung jawab atas sedikit kesalahan yang sebenarnya tidak diinginkan untuk terjadi oleh siapapun.

Salah satu tujuan diselenggarakannya penerbangan adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, dan nyaman, dari tujuan tersebut terlihat dengan jelas bahwa sangat bertentangan dengan adanya peristiwa pembatalan serta keterlambatan jadwal penerbangan yang mencerminkan kurang disiplinnya pihak dari pelaku usaha transportasi. Kembali ke pembahasan tentang jenis angkutan udara, dari aspek operasionalnya terdiri atas angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan udara tidak berjadwal baik dalam maupun luar negeri atau internasional.

Melihat UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak terdapat arti dari angkutan niaga berjadwal, meskipun demikian dapat merujuk kepada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK 13/S/1971 tentang Syarat-syarat dan Ketentuan-ketentuan Mengenai Penggunaan Pesawat Terbang Secara Komersial di Indonesia.

Berdasarkan keputusan tersebut angkutan udara niaga berjadwal adalah penerbangan yang berencana menurut suatu jadwal perjalanan pesawat udara yang tetap dan teratur melalui rute yang telah ditetapkan, kemudian angkutan udara niaga tidak berjadwal yaitu penerbangan dengan pesawat udara secara tidak berencana.

Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan di satu sisi menguntungkan bagi para pengguna jasa transportasi udara (penumpang dan pemilik kargo) karena akan banyak pilihan.

Perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tiket murah dan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Bukan hanya perkembangan dari perusahaan penerbangan saja

yang terus meningkat, perusahaan penyedia jasa pengangkutan barang/kargo (ekspedisi) juga terus bertambah banyak. Perusahaan ini bersaing dalam pemberian jasa dan layanan, seperti ketepatan waktu pengiriman, dan biaya pengiriman yang murah.

Masalah yang sering terjadi dalam penggunaan jasa pengiriman barang/kargo sering terjadinya keterlambatan, penumpukan barang gudang penyedia jasa pengangkutan ataupun bandara karena banyaknya volume pengiriman barang pada musim-musim tertentu, seperti menjelang bulan puasa dan natal.

Hal ini mendorong pihak perusahaan penyedia jasa ekspedisi melakukan upaya-upaya mencegah timbulnya kerugian yang berakibatnya berpindahkannya konsumen ke perusahaan jasa ekspedisi lain. Upaya-upaya ini berupa pengiriman barang/kargo yang harusnya dikirim melalui udara dialihkan menggunakan pengangkutan laut, karena penumpukan antrian barang/kargo kiriman di gudang bandara, ataupun dengan pemanfaatan maskapai lain dalam mengirim barang/kargo tersebut.

Akibat barang/kargo yang banyak juga dapat menyebabkan berkurangnya kehati-hatian perusahaan pengangkut, maskapai penerbangan, dan kurir pengantar terhadap kondisi barang/kargo yang dikirimkan tersebut. Hal ini menyebabkan banyaknya barang yang rusak pada saat pengiriman, salah alamat, ataupun hilang. Pengangkut masih harus memenuhi kewajiban terhadap pemilik barang yang menitipinya untuk dikirimkan, sehingga apabila terjadi kerusakan, musnah, ataupun hilangnya barang yang dititipkan tersebut, pengangkut harus mempertanggungjawabkannya.

Tanggung jawab pengangkut terhadap kehilangan atau rusaknya barang yang dititipkan digudang akibat menunggu barang disalurkan berdasarkan hukum penitipan (*the law of bailment*).<sup>7</sup>

Pertanggung jawaban ini selain diatur dalam Undang-undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, juga di atur dalam Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 145, menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas

---

<sup>7</sup> Toto T. Suriaatmadja, *Pengangkutan Kargo Udara: Tanggungjawab Pengangkut dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Pustaka Bani Quraisy, Bandung, 2005, hlm 17.

kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut.

Pengangkutan barang pada umumnya menggunakan pesawat udara niaga dan udara sipil yang terikat pada Pasal 141-147 Undang-undang Nomor 1 tahun 2009, apabila pengangkutan barang/kargo oleh perusahaan pengangkut menggunakan pesawat udara negara memperoleh pengecualian terhadap tanggung jawab terhadap penumpang dan/atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara negara yang tertuang dalam Pasal 148 Undang-undang Nomor 1 tahun 2009.

Bahkan dalam Putusan Menteri Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara tidak disinggung mengenai tanggung jawab pesawat udara negara secara khusus.

Dengan melihat latar belakang masalah di atas maka penulis tertarik memilih judul yaitu "tanggung jawab penyedia jasa penitipan barang (ekspedisi) terhadap barang/cargo pengirim".

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, penulis merumuskan masalah dalam penulisan skripsi ini sebagai berikut :

1. Bagaimana perlindungan hukum pengguna jasa penitipan barang dalam keputusan Menteri nomor 5 tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Jasa Titipan?
2. Bagaimana tanggung jawab penyedia jasa titipan barang (ekspedisi) terhadap barang/kargo pengiriman melalui pesawat udara ?

## **C. Metode Penelitian**

Metode ilmiah dari suatu ilmu pengetahuan yaitu segala cara dalam rangka ilmu tersebut, untuk sampai kepada kesatuan pengetahuan. Tanpa metode ilmiah, suatu ilmu pengetahuan itu sebenarnya bukan suatu ilmu, tetapi suatu himpunan pengetahuan saja tentang berbagai gejala, tanpa dapat disadari hubungan antara gejala yang satu dengan gejala lainnya.<sup>8</sup>

Adapun metode penelitian hukum yang digunakan penulis untuk menyelesaikan skripsi ini adalah : Jenis Penelitian Jenis Penelitian yang

digunakan dalam menyusun skripsi ini adalah metode penelitian hukum normatif yaitu melakukan suatu kajian terhadap peraturan perundang-undangan serta bahan-bahan hukum yang berkaitan dengan skripsi ini.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam rangka menyusun skripsi ini ialah berupa teknik pengumpulan data kualitatif, dengan narasumber terkait serta pengumpulan dokumen untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan untuk melengkapi skripsi ini.

Sumber data yang diperoleh terbagi atas tiga macam, yakni bahan hukum primer sebagai bahan utama kemudian bahan hukum sekunder dan tersier.

### **a. Bahan Hukum Primer**

Sehubungan dengan judul skripsi ini, maka bahan hukum utama yang digunakan penulis adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagaimana telah diubah menjadi Peraturan Menteri Nomor PM 92 Tahun 2011. Kemudian Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan sebagai aturan yang mencakup segala ketentuan tentang angkutan udara.

### **b. Bahan Hukum Sekunder**

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberi penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti buku-buku, pendapat para ahli dan sarjana serta kasus-kasus yang berkaitan dengan permasalahan angkutan udara.

### **c. Bahan Hukum Tersier**

Bahan hukum tersier berperan sebagai bahan hukum penunjang yang memberikan penjelasan bermakna terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Sebagai contoh adalah seperti kamus hukum, ensiklopedia dan bahan hukum penunjang yang lainnya.

Data-data yang telah dikumpulkan disusun secara sistematis, kemudian dilakukan penelaahan terhadap data-data tersebut. Dan penarikan kesimpulan sebagai upaya agar permasalahan yang dirumuskan dapat terjawab.

## **PEMBAHASAN**

### **A. Ketentuan yang Berlaku Dalam Pemberian Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Penitipan Barang (Ekspedisi)**

1. Keputusan Menteri Nomor 5 Tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Jasa Titipan

Dalam rangka menciptakan iklim investasi yang kondusif, diperlukan pengaturan

---

<sup>8</sup> Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2010, hlm 45.

penyelenggaraan kembali jasa titipan.<sup>26</sup>

Penyelenggaraan Jasa Titipan adalah kegiatan yang dilakukan untuk menerima, membawa, dan atau menyampaikan paket, uang dan suratpos jenis tertentu dalam bentuk barang cetakan, surat kabar, sekogram, bungkus kecil dari pengirim kepada penerima dengan memungut biaya.<sup>27</sup>

Masyarakat menggunakan jasa penitipan barang untuk keperluan-keperluan yang strategis, tidak hanya untuk keperluan infestasi atau pengiriman barang/kargo dengan tujuan bisnis, namun juga menjalin silaturahmi melalui suratpos, melakukan pengiriman uang dari keluarga yang merantau ke keluarga di kampung halaman ataupun sebaliknya, pengiriman media cetak seperti majalah dan tabloid yang biasa masih dilakukan dari Jakarta ke tiap kota besar tiap harinya. Semuanya tidak terlepas dari risiko dalam proses jasa penitipan tersebut.

## 2. Undang-undang Nomor 38 Tahun 2009

### Tentang Pos

Pos merupakan sarana komunikasi dan informasi yang mempunyai peran penting dan strategis dalam mendukung pelaksanaan pembangunan, mendukung persatuan dan kesatuan, mencerdaskan kehidupan berbangsa, mendukung kegiatan ekonomi, serta meningkatkan hubungan antar bangsa.<sup>28</sup>

Peran jasa titipan sangatlah besar dalam proses pembangunan bangsa dan Negara, di mana kita bisa melihat bahwa dengan adanya jasa penitipan ini, bisa menghubungkan daerah yang dulunya kesulitan pangan misalnya dengan daerah yang kaya pangan, sehingga kesulitan pangan tersebut bisa dihapuskan. Membuka lahan usaha dipelosok negeri menjadi mudah, adanya penyedia jasa titipan, dengan tersedianya jasa titipan, bahan ataupun alat usaha menjadi terjamin.

Tidak hanya untuk keperluan domestik, keperluan internasional pun dapat memperlancar hubungan antar bangsa, seperti dalam penyaluran bantuan-bantuan kemanusiaan kepada Negara lain sedang tertimpa bencana menjadi mudah dan cepat pelaksanaannya.

## 3. Pengawasan Pemerintah

Pengawasan pemerintah dalam bidang penyelenggaraan jasa titipan (ekspedisi) bukan hanya melalui regulasi-regulasi perundang-undangan, tanpa adanya peraturan pelaksana yang mengatur dari Undang-undang maka peraturan tersebut tidak dapat terlaksana secara efisien.

Peraturan Pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 6 Tahun 1984 tentang Pos adalah Keputusan Menteri Nomor 5 Tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Jasa Titipan. Walaupun Undang-undang Nomor 6 Tahun 1984 telah digantikan oleh Undang-undang Nomor 38 Tahun 2009, tetapi belum ada peraturan pelaksana yang menggantikan KM Nomor 5 Tahun 2005, maka peraturan pelaksana tersebut masih digunakan sampai saat ini.

Undang-undang Nomor 6 Tahun 1984 tentang Pos dianggap tidak sesuai lagi dengan perkembangan kebutuhan masyarakat dan kemajuan teknologi di bidang pos, sehingga digantikan oleh Undang-undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos.<sup>29</sup>

Selain Undang-undang tentang Pos, pelaksanaan jasa titipan juga dapat berpatok pada Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yang kemudian disempurnakan menjadi Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Undang-undang ini disempurnakan dengan anggapan bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang diselenggarakan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah.<sup>30</sup>

Dewasa ini semakin pesatnya perkembangan kebutuhan masyarakat mendorong jasa pengangkutan udara untuk meningkatkan frekuensi penerbangannya dan membuka rute-rute baru. Melihat hal tersebut semakin banyak pihak swasta yang tertarik mengembangkan usahanya dalam bidang pengangkutan udara, sehingga saat ini telah banyak maskapai swasta yang menawarkan biaya

---

<sup>26</sup> Penjelasan KM Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Jasa Titipan

<sup>27</sup> Pasal 2, KM nomor 5 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Jasa Titipan

<sup>28</sup> Penjelasan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos

---

<sup>29</sup> Penjelasan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos

<sup>30</sup> Penjelasan Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

yang murah dan pelayanan yang prima. Tidak hanya ada peluang bisnis dari tingginya kebutuhan masyarakat, tetapi dapat menimbulkan pergesekan terhadap persaingan dalam usaha, dan kurang terpenuhinya perlindungan terhadap konsumen.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 diterbitkan untuk menjadi dasar hukum dari hal tersebut dan pergesekan-pergesekan yang mungkin timbul. Bukan hanya manusia yang memerlukan jasa pengangkutan ini, tetapi *goods* juga memerlukan jasa pengangkutan ini, untuk berpindah dari satu wilayah ke wilayah lain.

Perpindahan barang inilah yang kemudian membantu terciptanya perkembangan lingkungan strategis nasional maupun internasional.

Pengawasan yang langsung dilakukan oleh pemerintah yaitu penetapan Keputusan Menteri Nomor 63 Tahun 2011 tentang Kriteria, Tugas dan Wewenang Inspektur Penerbangan. Dalam Keputusan Menteri ini, Inspektur penerbangan diberikan tugas untuk melakukan Pengawasan keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan sebagaimana dimaksud, meliputi:

- Audit
- Inspeksi
- pengamatan (surveillance)
- pemantauan (monitoring)
- survei
- pengujian (test)

Inspektur penerbangan menangani yang berhubungan dengan barang kargo yang dimuat pada suatu penerbangan adalah inspektur Keamanan Penerbangan (Pasal 3), yang meliputi Barang berbahaya, yang tergolong dalam tingkatan Level 1 yang dimana tugasnya meliputi :

- a. melakukan inspeksi terhadap pelaksanaan izin usaha angkutan udara yang dilaksanakan oleh perusahaan angkutan udara niaga dan bukan niaga;
- b. melakukan inspeksi pelaksanaan ijin rute perusahaan angkutan udara niaga dan persetujuan terbang yang diberikan;
- c. melakukan inspeksi terhadap pelaksanaan penerbangan oleh perusahaan angkutan udara niaga berjadwal berkaitan dengan keteraturan pelayanan penumpang dan kargo, pelayanan terhadap rute penerbangan dan pemenuhan kapasitas sesuai dengan izin yang diberikan;
- d. melakukan inspeksi kegiatan penerbangan oleh perusahaan angkutan udara niaga dan bukan

niaga terkait dengan telah dipenuhinya ketentuan persetujuan terbang (flight approval);

- e. melakukan inspeksi terhadap bentuk pelayanan untuk penumpang dan kargo, daerah operasi dan persetujuan terbang.<sup>31</sup>

Jadi seharusnya pengawasan ini bukan hanya untuk penerbangan swasta/niaga, tetapi untuk penerbangan bukan niaga.

Belum adanya peraturan pelaksana yang lengkap dan baik atas penerbangan dan pelaksanaan jasa titipanpun dapat menjadi kendala dalam proses pengangkutan barang dari suatu wilayah Indonesia ke wilayah lain, salah satunya masih belum adanya peraturan pemerintah yang mengatur mengenai ketentuan lebih lanjut mengenai pesawat udara negara (Pasal 70 Undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan). Dimana pada pasal sebelumnya (Pasal 69) memungkinkan untuk pesawat udara negara dapat dipergunakan untuk keperluan angkutan udara sipil dan sebaliknya.

Kenyataannya pengawasan yang dilakukan oleh inspektur penerbangan belum maksimal, di mana harusnya petugas pengantar dari perusahaan jasa titipan hanya membawa barang hingga terminal bandara, kemudian proses menaikkan barang kiriman tersebut merupakan tanggung jawab penyedia jasa pengangkutan, sering kali petugas penyedia jasa titipan menaikkan sendiri barangnya kedalam pesawat, tanpa dicek kembali oleh petugas yang harusnya mengawasi barang proses muat barang tersebut.

## **B. Tanggung Jawab Penyedia Jasa Penitipan Barang (Ekspedisi) Terhadap Barang/kargo Pengiriman Melalui Pesawat Udara**

Dalam mewujudkan suatu jaminan kewanaman dan keselamatan jasa penerbangan tidak hanya menindak suatu pelanggaran yang terjadi akan tetapi juga harus melakukan pembinaan dan kontrol yang berkesinambungan terhadap pelaksanaan standar keamanan dan keselamatan.

Tanpa harus menyebutkan serta menjelaskan kasus kecelakaan pesawat udara penumpang secara keseluruhan, semua pihak yang terkait tentu patut “bertkaca” dan melakukan refleksi, tentang apa sesungguhnya telah melanda dunia jasa penerbangan tanah air.

---

<sup>31</sup> Penjelasan PM 63 Tahun 2011 tentang *Kriteria, Tugas dan Wewenang Inspektur Penerbangan*

Satu sisi memandang bahwa pemerintah memiliki peran besar dalam menghindari terjadinya kasus kecelakaan pesawat. Pemerintah yang notabene sebagai regulator atau pembuat kebijakan, harusnya mampu meramu beberapa kebijakan tegas yang mengatur tentang keamanan dan keselamatan jasa penerbangan.

Demikian juga dalam pelaksanaannya, pemerintah tidak boleh lengah dalam menerapkan sejumlah kebijakan yang dibuatnya.

Artinya pemerintah tidak boleh hanyut dan tergerus oleh dinamika persaingan jasa penerbangan tanah air. Tetapi apa yang terbukti, justru malah terkesan seakan-akan pemerintah tidak bersungguhsungguh dalam menerapkan kebijakannya, padahal dalam ketentuan-ketentuan internasional telah dijelaskan bahwa pemenuhan dan pelaksanaan standar keselamatan serta keamanan mendapatkan prioritas di atas segalanya. Karena ini menyangkut nyawa dari manusia. Ini tentu saja bertolak belakang dengan apa yang menjadi tujuan dari dibuatnya standar keamanan dan keselamatan jasa penerbangan itu sendiri.

Di sisi yang lain, bahwa sebenarnya para pelaku bisnis maskapai penerbanganlah yang berperan besar dalam hal ini. Karena "wajah" atau prestasi dunia jasa penerbangan tanah air di mata internasional, ditentukan oleh model persaingan yang mereka ciptakan sendiri.

Jadi sebenarnya terpulang kepada cara pandang mereka sendiri, dalam memahami persoalan ini. Apakah memandang keselamatan dan keamanan sebagai hal yang terdepan ataukah justru sebaliknya?

Saat ini yang terjadi adalah kecenderungan yang sebaliknya yaitu maskapai lebih mengedepankan faktor-faktor diluar keamanan dan keselamatan, seperti mengedepankan perang tarif dengan mengorbankan standar keamanan dan keselamatan, pemangkasan biaya operasional demi menekan kerugian dan memperbesar keuntungan. Lebih dari itu, tidak sedikit juga pihak yang melayangkan kritik terhadap masyarakat, dalam hal ini konsumen jasa penerbangan itu sendiri. Dimana masyarakat dinilai terlalu mudah ikut arus, dalam memahami dunia persaingan jasa bisnis penerbangan terkini.

Masyarakat dipandang terlalu mudah tertarik, untuk melirik pesawat udara sebagai salah satu pilihan alternatif karena ongkos atau tariff yang ditawarkan begitu "miring". Sedangkan jaminan keamanan dan keselamatan

menjadi hal yang kurang diperhatikan.

Terciptanya sistem dunia jasa penerbangan tidak lepas dari peran ketiga pihak tersebut. Yaitu pemerintah sebagai pembuat kebijakan yang mengatur soal penyelenggaraan dan pelayanan jasa penerbangan. Kemudian seluruh maskapai penerbangan yang menjadi produsen dalam dunia jasa penerbangan.

Masyarakat sendiri yang berperan sebagai konsumen atas jasa penerbangan yang ditawarkan. Ketiga pihak tersebut harus memahami betul tentang fungsi dan tugasnya masing-masing. Pemerintah harus semakin terpacu dalam mengevaluasi sejumlah kebijakan yang mengatur mengenai standar keamanan dan keselamatan jasa penerbangan. Misalnya mengenai batas umur atau masa operasional pesawat. Lebih dari itu pemerintah harus benar-benar menyadari bahwa sistem transportasi merupakan asset berharga bagi negara. Jika masyarakat dalam dan luar negeri meragukan kredibilitas sistem transportasi di negeri ini, maka kepercayaan masyarakat pada pemerintah jelas akan berkurang.

Bagi para pelaku bisnis maskapai penerbangan, sudah saatnya memikirkan kembali bahwa keamanan dan keselamatan jauh lebih penting. Bersaing dengan menentukan tarif yang relatif murah memang sah-sah saja.

Akan tetapi menjadi terlalu berbahaya jika harus mengurangi jaminan keamanan dan keselamatan penumpang yaitu dengan memangkas sejumlah biaya vital operasional.

Demikian juga masyarakat harus menjadi konsumen yang cerdas dan mengerti betul akan layanan jasa penerbangan yang akan diaksesnya, merupakan hal penting dalam memecahkan persoalan yang selama ini kita hadapi.

Setelah melihat uraian diatas maka bisa ditarik suatu garis besar dari implikasi yuridis pelanggaran standar internasional keselamatan dan keamanan penerbangan terhadap maskapai penerbangan indonesia adalah :

- 1) Dapat dikenai sanksi berupa larangan terbang bagi maskapai Indonesia wilayah udara suatu negara oleh organisasi internasional dalam hal ini Uni Eropa.
- 2) Dengan terjadinya pelanggaran, pemerintah sebagai regulator berhak membekukan Sertifikat kelaikan terbang atau *Certificates of Airworthiness* dari maskapai yang bersangkutan.
- 3) Setelah dilakukan pembekuan C of A , tetap tidak melakukan pembenahan standar

keamanan dan keselamatan terhadap armadanya, maka izin operasional dari maskapai yang bersangkutan akan dicabut oleh pemerintah.

#### 1. Tanggung Jawab Penyedia Jasa Penitipan Barang (Ekspedisi)

Berdasarkan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2009, Pasal 28 bahwa Pengguna Layanan Pos berhak mendapatkan ganti kerugian apabila terjadi :

- Kehilangan kiriman.
- Kerusakan isi paket.
- Keterlambatan kiriman.
- Ketidak sesuaian antara barang yang dikirim dan yang diterima.

Namun pada kenyataannya hal seperti di atas merupakan hal yang lumrah terjadi dalam pelaksanaan jasa titipan. Dari hasil wawancara dengan Bapak Kaimuddin Karim, Manager Umur, Mail Processing Center, PT Pos Indonesia Sulawesi Selatan, kehilangan kecil kemungkinan terjadi, namun yang sering adalah keterlambatan dari barang yang dimuat oleh pesawat komersil, karena daya tampung pesawat yang terbatas. Walaupun dalam perjanjian pengangkutan Pos udara antara PT POS-GARUDA NO. 4183/DIR.OPRATLOG/1010-DS/PER/GF-3573/2010 telah di alokasikan kuota untuk PT POS per-flight-nya, yang membuat PT Pos memperoleh prioritas utama, tetap saja ada prioritas khusus yang membuat kuota tersebut mengecil. Prioritas khusus itu membuat prioritas PT Pos menjadi urutan ke tiga, prioritas khusus itu berupa:

- Bagasi/kargo penumpang.
- Jenasah.
- Kiriman pos.

Inilah yang membuat kiriman PT Pos biasa menjadi terlambat tiba ketujuan, terlebih lagi saat penumapang sedang ramai, sehingga bagasi yang mereka bawa menjadi melebihi kuota.

Akibat kelebihan kuota bagasi penumpang ini yang sering menyebabkan barang PT Pos tertunda keberangkatannya. Biasanya keterlambatan paket tidak diklaim ganti kerugian oleh konsumen, karena mereka beranggapan sudah biasa terjadi keterlambatan dalam pengiriman barang melalui pos, jasa ekspedisi lain dan PT Pos sendiri saat menerima titipan tersebut tidak menjanjikan waktu tiba dari kiriman tersebut, kecuali pos kilat khusus.

Hal yang dapat menimbulkan keterlambatan pengiriman barang/kargo

biasanya juga terjadi akibat keteledoran pihak pengangkut. Keteledoran ini biasanya terjadi pada penerbangan yang melakukan transit, barang/kargo biasanya ikut terbawa ke tempat tujuan berikutnya dan harus menunggu penerbangan untuk kembali ke tempat seharusnya barang tersebut diturunkan.

Sekitar tahun 2007 PT Pos masih menggunakan jasa pengangkutan via pesawat udara negara (Pesawat TNI AU) untuk memenuhi kebutuhan ekspedisi ke daerah Timur Indonesia, terutama daerah Pulau Irian dan Nusa Tenggara karena masih sedikitnya penerbangan yang tersedia ke daerah tersebut.

Setelah mengalami perombakan administratif, PT Pos Indonesia tidak lagi menggunakan jasa pengangkutan dengan pesawat TNI AU karena tidak adanya Surat Muat Udara, sehingga pengangkutan tersebut tidak terdaftar pajak, dan tidak dapat dimasukkan ke dalam laporan keuangan PT Pos.

Pada saat pemilihan umum tahun 2009 PT Pos meminta izin menggunakan jasa pengangkutan pesawat TNI AU untuk mengangkut surat suara, tapi permintaan tersebut ditolak oleh Jendral TNI Angkatan Udara dengan alasan menjaga netralitas TNI dalam pemilihan umum.

Berhentinya PT Pos Indonesia bukan karena penolakan dari pihak TNI Angkatan Udara, tapi karena sistem administratif yang mengakibatkan PT Pos tidak dapat lagi menggunakan pesawat udara.

Pemberian ganti kerugian akibat terjadinya rusak, hilang, musnahnya barang oleh pihak penyedia jasa titipan diatur tersendiri dan secara berbeda-beda oleh setiap penyedia jasa titipan tersebut, biasanya tertera pada sisi belakang dari bukti terima kiriman/titipan tiap perusahaan penyedia jasa titipan. Seperti pada surat bukti terima kiriman/titipan dari JNE (PT. TIKI Jalur Nugraha Ekakurir), pemberian ganti rugi dari JNE hanya dilakukan bila barang tersebut rusak atau hilang selama dalam pengawasan JNE, dan kerusakan semata-mata disebabkan oleh kelalaian karyawan atau agen JNE tersebut.

Besarnya pertanggung jawaban tersebut tidak melebihi 10 kali biaya kirim barang atau dokumen yang rusak atau hilang tersebut, dan untuk pengiriman luar Indonesia sebesar US\$100.00. Biasanya jika mengirim menggunakan jasa JNE, jika mengirimkan barang elektronik seperti telpon seluler, komputer jinjing, surat-surat berharga dan lain-lain, mereka

meminta kita untuk mengasuransikan barang tersebut, dengan membayarkan sejumlah uang, sesuai dengan barang yang hendak dikirimkan.

Apabila terjadi kerusakan terhadap barang tersebut akan mendapatkan penggantian yang lebih layak, jika kita mengisi polis tersebut JNE lebih sering menolak pengiriman tersebut. Padahal sebenarnya dalam Surat Tanda Terima Titipan JNE tidak tertera keterangan mengenai JNE berhak menolak mereka yang tidak bersedia mengasuransikan barangnya. Sedangkan pada surat bukti terima kiriman/titipan dari PT Agung Cargo Wicaksana, permintaan ganti kerugian atas barang dan dokumen yang hilang ataupun rusak maksimal adalah 3 kali dari ongkos kirim barang atau dokumen tersebut.

Perbedaan yang utama antara prinsip tanggung jawab di dasarkan semata-mata pada adanya unsur kesalahan dan presumption of liability adalah bahwa di dalam prinsip yang kedua beban pembuktian beralih dari penggugat (korban) kepada pengangkut.<sup>32</sup>

Berdasarkan prinsip *presumption of liability*, yang dapat diterapkan di dalam Konvensi Warsawa atau Ordonansi, pengangkut adalah prima facie bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian tersebut atau bahwa hal tersebut tidak mungkin dilakukannya. Jadi, pihak penggugat atau korban dapat mengajukan tuntutan untuk memperoleh santunan tanpa harus membuktikan adanya kesalahan di pihak pengangkut.

Satu-satunya kewajiban yang harus dilakukan adalah menunjukkan bahwa kecelakaan atau kejadian yang menyebabkan kerugian tersebut terjadi di dalam pesawat udara atau selama embarkasi atau disembarkasi. Dengan demikian, yang di maksud bahwa tanggung jawab pengangkut berdasarkan pada presumption ( praduga) berarti tanggung jawab pengangkut tersebut dapat dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah.<sup>33</sup>

Hampir dalam semua sistem hukum, posisi pengangkut tidak lebih baik daripada

posisinya berdasarkan Konvensi Warsawa. Dalam sistem hukum Kontinental semua jenis pengangkut, dan di dalam sistem hukum Anglo-Saxon pengangkut umum untuk cargo, tunduk pada prinsip tanggung jawab mutlak.

Berdasarkan prinsip tanggung jawab mutlak pengangkut tidak dapat membebaskan diri dari tanggung jawab hanya dengan membuktikan bahwa dia tidak bersalah dengan menyatakan bahwa dia tidak bersalah dengan menyatakan bahwa semua tindakan yang perlu telah di ambil untuk menghindari kerugian atau bahwa tindakan tersebut tidak mungkin dilakukan.

Di dalam sistem hukum Anglo-Saxon, cara pembebasan tanggung jawab demikian hanya terdapat dalam private carrier. Sehubungan dengan pengangkutan penumpang, ditinjau dari sudut system hukum Anglo-Saxon ketentuan mengenai tanggung jawab pengangkut tersebut dirasakan lebih memberatkan pengangkut.

Pada sistem hukum Anglo-Saxon pengangkut penumpang hanya bertanggung jawab jika kerugian atau kecelakaan disebabkan oleh kesalahan pengangkut atau para pegawainya, dan adanya unsur kesalahan tersebut harus dibuktikan oleh korban. Sehingga adanya ketentuan pengalihan beban pembuktian, yang biasanya menjadi beban penggugat, ke pihak pengangkut dipandang dari tidak menguntungkan posisi pengangkut.

Akan tetapi dipandang dari sudut sistem hukum Kontinental, sistem Warsawa tersebut dirasakan lebih menguntungkan bagi pengangkut. Di sebagian terbesar negara-negara dengan sistem hukum Kontinental, para penumpang atau ahli warisnya cukup hanya membuktikan adanya perjanjian, pengangkutan dan bahwa mereka tidak sampai di tempat tujuan dengan selamat.

Sedangkan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab pengangkut harus membuktikan bahwa kecelakaan atau kerugian yang terjadi disebabkan karena force-majure atau disebabkan karena kesalahan penumpang itu sendiri.<sup>34</sup>

Prinsip tanggung jawab mutlak (*non-fault liability, absolute/strict liability principle*) di dalam kepustakaan biasanya dikenal dengan ungkapan absolute liability atau strict liability dengan prinsip tanggung jawab mutlak dimaksudkan tanggung jawab tanpa keharusan

---

<sup>32</sup> Soegijatna Tjokranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Cetakan Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm 46

<sup>33</sup> Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Cetakan Pertama, Rineka Cipta Jakarta, 1990, hlm 32

---

<sup>34</sup> *Ibid*, hlm 34

untuk membuktikan adanya kesalahan.

Dengan perkataan lain suatu prinsip tanggung jawab yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.

Prinsip tanggung jawab mutlak merupakan warisan dari sistem hukum kuno, prinsip ini merupakan konsekuensi dari ajaran *man acts at his peril*, atau *he who breaks must pay*, yang maksudnya barang siapa berbuat bila merugikan orang lain dia harus bertanggung jawab. Pada waktu itu tugas utama dari hukum adalah memelihara kerukunan antara individu-individu dengan menyediakan suatu cara penyelesaian yang diharapkan dapat diterima untuk mencegah pembalasan dendam.

Dalam hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut, dalam hukum Kontinental (civil law sistem) prinsip tanggung jawab mutlak diberlakukan pada semua jenis pengangkutan umum, kargo dan penumpang, sementara dalam sistem Anglo-Saxon (common law system) prinsip ini hanya berlaku bagi pengangkutan umum untuk cargo.

Dalam sistem hukum Kontinental kewajiban pengangkut adalah sebagai konsekuensi dari kewajiban kontraktual, yaitu mengangkut penumpang dan kargo sampai ketempat tujuan dengan selamat, bila selama pengangkutan penumpang mengalami kecelakaan (luka, cacat atau meninggal dunia) atau kargo hilang (musnah) atau rusak, sudah cukup membuktikan adanya pelanggaran perjanjian (*wanprestasi*).

Kewajiban pengangkutan adalah menjamin bahwa penumpang dan kargo yang diangkutnya sampai di tempat tujuan dengan selamat. Jadi kewajiban pengangkut adalah untuk mencapai sesuatu hasil (*obligation de resultat*). Bukan hanya sekedar menyelenggarakan pengangkutan (*obligation de moyens*).

Prinsip tanggung jawab mutlak berarti pihak tergugat bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak penggugat tanpa mempersoalkan ada atau tidak adanya unsur kesalahan di pihak tergugat. Misalnya pengangkut udara, akan selalu bertanggung jawab atas kerugian atau kecelakaan yang timbul meskipun bukan disebabkan oleh kesalahannya.

Beberapa alasan untuk memberlakukan prinsip tanggung jawab mutlak dalam hukum

pengangkutan udara dewasa ini, antara lain, sebagai berikut<sup>35</sup>:

- 1) Perusahaan pengangkutan udara dewasa ini mempunyai posisi ekonomi jauh lebih kuat di bandingkan dengan pengguna jasa angkutan secara individual, oleh karena itu protective philosophy bagi pengangkut berdasarkan hukum pengangkutan udara yang berlaku dewasa ini tidak dapat lagi. Ditambah pula teknologi penerbangan yang telah mencapai tingkat kecanggihan yang sangat tinggi, sehingga memungkinkan timbulnya kecelakaan sudah jauh berkurang dibanding 50 tahun terakhir.
  - 2) Sebagai kompensasi atas penyelenggaraan kegiatan yang sangat berbahaya yang dapat mengancam orang lain meskipun kegiatan tersebut dilakukan dengan penuh kehati-hatian (*ultra hazardous activity*). Yang menjadi dasar dari tanggung jawab tersebut adalah adanya niat dari tergugat untuk tetap melaksanakan usahanya meskipun disadarinya benar bahwa kegiatan tersebut membawa risiko.
  - 3) Diberlakukannya prinsip tanggung jawab mutlak harus dipandang dari pertimbangan nilai sosial secara luas (a broad social value-judgement) bahwa seseorang yang melakukan kegiatan untuk memperoleh keuntungan bagi dirinya sendiri harus menanggung risiko akibat dari kegiatan tersebut.
  - 4) Para korban lebih terjamin untuk memperoleh santunan dan proses pembayaran tidak akan berlarut-larut, sehingga hal ini akan mengurangi beban mental yang diderita oleh para korban atau keluarganya.
  - 5) Pelaksanaan prinsip tanggung jawab mutlak disertai dengan pembatasan tanggung jawab yang tidak dapat di lampau dalam keadaan apapun (unbreakable limit) dan juga disertai sistem asuransi wajib, sebenarnya cukup memberikan perlindungan terhadap pengangkut, melalui sistem asuransi berarti pengangkut mendistribusikan kembali risikonya kepada masyarakat, termasuk para pengguna jasa angkutan sendiri.
2. Pengalihan Tanggung Jawab Penyedia Jasa Penitipan (ekspedisi)

Di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, ketentuan tentang Keterlambatan Penerbangan diatur pada Pasal 28, yang menyatakan apabila tidak ada perjanjian lain, pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan karena keterlambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi atau barang.

“Ketentuan mengenai apabila tidak ada perjanjian lain” telah ditafsirkan oleh pengangkut sebagai ketentuan yang membolehkan dia untuk membuat persyaratan perjanjian pengangkut yang membebaskan pengangkut dari tanggung jawab tanpa menghiraukan apa yang menjadi penyebabnya, sebagaimana tercantum di dalam syarat-syarat perjanjian (*conditions of contract*) yang terdapat pada tiket penumpang dan tiket barang pada pengangkutan dalam negeri, yang menyatakan “pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun juga yang ditimbulkan oleh pembatalan dan/atau kelambatan pengangkutan ini, termasuk segala kelambatan datang penumpang dan/atau kelambatan penyerahan bagasi”.

Tafsir ini sebenarnya bertentangan dengan ketentuan Pasal 19 Konvensi Warsawa 1929 yang menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa penumpang, bagasi atau kargo akibat adanya kelambatan selama dalam pengangkutan udara.

Menurut K. Martono dalam wawancaranya dengan Hukum Online,<sup>36</sup> Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) tidak perlu dipakai. “Dulu OPU merupakan terjemahan dari Konvensi Warsawa 1929, tapi tidak tahu kenapa muncul perkataan itu (pengangkut-tidak bertanggungjawab atas keterlambatan). Oleh karena itu sekarang banyak disalahgunakan maskapai,” ujarnya. Juga menambahkan, sebenarnya Konvensi Warsawa menyebutkan perusahaan penerbangan tidak boleh membuat perjanjian yang menghilangkan tanggung jawabnya. Dengan demikian, kata Martono, dalam kasus keterlambatan harus digunakan UU Penerbangan Pasal 43 Ayat (1) yang menyebutkan perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab atas (a) kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; (b) musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut; (c) keterlambatan angkutan penumpang dan/atau

barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut. Dan dapat menggunakan PP No. 40/1995 sebagai aturan pelaksana.

Selain itu, menurut Martono penumpang harus membuktikan terjadi kesalahan perusahaan atas keterlambatan, sebagaimana isi poin (c) pasal 43 (1). Di Pasal ini berlaku asas *presumption of liability* ( praduga bersalah terhadap maskapai) dalam hal kematian dan kehilangan serta kerusakan barang. Sedangkan untuk keterlambatan berlaku asas *base on fault* (penumpang harus membuktikan keterlambatan karena kesalahan maskapai penerbangan).

Ketentuan pembatasan tanggung jawab pengangkut terhadap keterlambatan yang dicantumkan oleh maskapai penerbangan di dalam tiket penumpang dan bagasi bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, sebab pencantuman Klausul baku dalam perjanjian yang bersifat membebaskan tanggung jawab pelaku usaha dilarang, sebagaimana tercantum pada Pasal 18 UUPK;

- (1) Pelaku usaha dalam menawarkan barang/jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila: a. menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha;
- (2) Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausula baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas, atau yang pengungkapannya sulit dimengerti.
- (3) Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dinyatakan batal demi hukum.
- (4) Pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan Undang-undang ini.

Dengan demikian, apabila masih ada perusahaan penerbangan yang mencantumkan klausula baku yang membatasi tanggung jawabnya maka hal tersebut bertentangan dan batal demi hukum (*neitig*). Tidak semua permintaan pertanggung jawaban yang dimintakan oleh konsumen akan dipenuhi oleh penyedia jasa titipan.

Berbagai pengecualian yang dapat menyebabkan tidak berlakunya permintaan ganti rugi. Salah satu contohnya adalah pada PT Pos, dalam ketentuan dan syarat-syarat

---

<sup>36</sup><http://cms.sip.co.id/hukumonline/detail.asp?id=18432&cl=> diakses 3 juni 2022

pengirimannya tertera bahwa PT Pos Indonesia tidak bertanggung jawab dan tidak memberikan ganti kerugian atas kiriman yang diakibatkan oleh :

- Kerugian atau kerusakan yang disebabkan unsur kesengajaan oleh pengirim.
- Isi kiriman yang tidak sesuai dengan pernyataan tertulis di halaman muka model ini (bukti terima kiriman).
- Semua risiko teknis yang terjadi selama dalam pengangkutan, yang menyebabkan barang yang dikirim tidak berfungsi atau berubah fungsinya baik yang menyangkut mesin atau sejenisnya maupun barang-barang elektronik, seperti halnya: handphone, kamera, radio/tape dan lain-lain yang sejenis.
- Kerugian atau kerusakan sebagai akibat oksidasi, kontaminasi polusi dan reaksi nuklir.
- Kerugian atau kerusakan sebagaimana akibat force majeure seperti bencana alam, perang, huru-hara, aksi melawan pemerintah, pemberontakan, perebutan kekuasaan atau penyitaan oleh penguasa setempat.
- Kerugian tidak langsung atau untuk keuntungan yang tidak jadi diperoleh, yang disebabkan oleh kekeliruan dalam penyelenggaraan pos (UU No. 6 Tahun 1984 pasal 12 ayat (7)).
- Pengaduan yang diajukan setelah melewati waktu 30 hari (untuk paket, surat kilat khusus dan surat tercatat dalam negeri), 4 bulan (untuk EMS) dan 6 bulan (untuk paket dan surat tercatat luar negeri) sejak tanggal pengeposan.

Berkaitan dengan penyelesaian masalah yang dilakukan oleh pihak penyedia jasa terhadap barang yang rusak atau cacat, Pasal 19 Bab IV Tentang Tanggung Jawab Pelaku Usaha Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menjelaskan sebagai berikut :

1. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
2. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan

perundang-undangan yang berlaku.

3. Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak mengharuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih jelas mengenai adanya unsur kesalahan.
4. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.

Dalam Pasal 28 UUPK menyatakan bahwa pembuktian terhadap ada tidaknya unsur kesalahan dalam gugatan ganti rugi merupakan beban dan tanggung jawab pelaku usaha. Hal ini berarti berlaku sistem pembuktian terbalik.

Pasal 4 huruf e dan h Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, menyebutkan bahwa penerima barang selaku konsumen mempunyai hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut, serta mempunyai hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

Pengecualian yang terjadi akibat resiko teknis biasanya terjadi kehilangan data pada elektronik yang dikirim melalui pengangkut. Walaupun fisik benda tersebut baik dan tanpa cacat, biasanya benda seperti komputer jinjing, *hard disk* komputer dan benda penyimpanan data digital lainnya dapat mengalami *crash* akibat dari pengecekan inframerah pada saat melewati prosedur keamanan bandara. Sehingga permintaan ganti kerugian seperti hal di atas tidak dapat dilakukan.

## **PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka penulis menarik kesimpulan:

1. Pengawasan dari pemerintah dalam memberikan perlindungan terhadap keselamatan dalam pengiriman barang dan jasa titipan dapat dilihat jelas dalam Ketentuan Perundang-undangan yang berlaku sesuai baik dalam Peraturan Menteri No 5 Tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Jasa Titipan maupun dalam penggunaan jasa pengangkutan barang/cargo Undang-undang

Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbagangn. Namun, sangat disayangkan kurangnya pengawasan dalam pelaksanaan terhadap yang terjadi dilapangan.

2. Tanggung jawab penyedia jasa titipan barang terhadap barang dan yang dikirim oleh konsumen. Tanggung jawab penyedia jasa titipan apabila terjadi kerugian akibat kerusakan barang titipan tersebut sering kali tidak sesuai dengan nilai barang/kargo tersebut, dan pengirim/konsumen tidak dapat menuntut lebih karena telah tertera pada surat "tanda terima titipan" dari penyedia jasa titipan tersebut, terkecuali memiliki perjanjian kerjasama yang terpisai dari tanda terima tersebut maka konsumen dapat menuntut penggantian secara lebih layak. Pengalihan ganti kerugian dari pihak penyedia jasa titipan kepada penyedia jasa angkutan. Hal ini terjadi secara interen pihak-pihak yang menjalin kerjasama yaitu penyedia jasa titipan (ekspedisi) dan penyedia jasa pengangkutan. Berbeda halnya jika kedua pihak memiliki perjanjian sebelumnya maka masalah yang berkelanjutan dapat dihindari, berbeda halnya jika menggunakan Pesawat Udara Negara dalam proses pengangkutan barang/kargo tersebut, tidak ada kepastian penggantian kerugian akan barang tesebut, sehingga murni menjadi tanggungan penyedia jasa titipan.

#### **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan di atas dapat disarankan hal-hal sebagai berikut:

1. Regulasi-regulasi yang ada dapat dikatakan telah memberikan perlindungan yang layak bagi pegguan jasa penitipan barang, namun sekali lagi hal yang menjadi masalah adalah klausula baku pada "tanda terima titipan" barang yang sering diabaikan, dan baru dibaca saat akan melakukan permintaan ganti kergian yang seharusnya dilakukan sejak awal memilih penyedia jasa titipan.
2. Perlunya pengawasan dari pihak penyedia jasa angkutan untuk memeriksa dan mengawasi setiap barang/kargo yang diangkut menggunakan pesawat udara, baik swasta maupun pesawat udara Negara.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

##### **Buku**

- Nasution M.N., 2007Manajemen Transportasi, Bogor, Ghalia Indonesia,  
Martono H.K.,2007.Hukum Angkutan Udara, Jakarta, Rajawali Pers.

Usman Adji Sution. 1990, Hukum Pengangkutan Di Indonesia, Cetakan Pertama, Rineka Cipta Jakarta,

Soegijatna Tjakranegara. 1995, Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang, Cetakan Pertama,Rineka Cipta, Jakarta,

Sunggono Bambang, 2010 Metodologi Penelitian Hukum, Jakarta, Raja Grafindo Persada,

Suriaatmadja Toto T., , 2006, Pengangkutan Kargo Udara: Tanggungjawab

Pengangkut dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional, Pustaka Bani Quraisy, Bandug, 2005E.

Saefullah Wiradipraja,. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan terhadap

Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia, Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis

Vol 25.

##### **Peraturan Perundang-undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW)

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (WvK)

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang POS

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang angkutan Udara Ordonansi

Penerbanagn Udara 1939 Tentang Pengangkutan Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab

Pengangkut Pengangkutan Udara

Peraturan Pemerintah Nomor PM 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan

Pelaksanaan Dan Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Menterti Perhubungan Nomor KM 5 Tahun 2006 Tentang Penyelenggaraan

Jasa Titipan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2010 Tentang Program

Keselamatan Penerbangan Nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab

Pengangkut Angkutan Udara

##### **Internet**

<http://cms.sip.co.id/hukumonline/detail.asp?id=18432&cl=>