

**PENGATURAN HUKUM
PERTANGGUNGJAWABAN PENGANGKUT ATAS
KECELAKAAN DALAM PENGANGKUTAN
UDARA MENURUT UNDANG-UNDANG NO. 1
TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN¹
Oleh : Shofian Rifan Lindo²**

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana pengaturan hukum tanggung jawab pengangkut atas kecelakaan dalam penerbangan menurut Undang-undang No. 1 Tahun 2009 dan bagaimana praktek penyelenggaraan pengangkutan udara terhadap penumpang dan kargo. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, disimpulkan: 1. Undang-undang No. 1 Tahun 2009 menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*) seperti halnya yang berlaku pada Konvensi Warsawa 1929. Sebagaimana yang termuat dalam ketentuan Pasal. 141 ayat (1) Undang-undang No. 1 Tahun 2009 yang mengatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap. Pengangkut juga bertanggung jawab atas 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 berdasarkan Pasal 145 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009. 2. Dalam praktek, penyelenggaraan pengangkutan udara didahului dengan perjanjian antara pengangkut dan penumpang atau pengirim barang/kargo, dimana tanggung jawab oleh perusahaan-perusahaan pengangkutan, yaitu dimulai sejak kiriman diserahkan oleh pengirim selanjutnya *airway bill* oleh pengangkut, sampai saat paket kiriman/kargo tersebut diserahkan pada penerima di tempat tujuan.

Kata kunci: Pengaturan Hukum, Pertanggungjawaban, Pengangkut Atas Kecelakaan, Pengangkutan Udara, Penerbangan.

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing: Dr. Emma V. T. Senewe, SH, MH; Imelda Tangkere, SH, MH

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 15071101210

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi udara niaga di Indonesia dewasa ini telah mengalami perkembangan pesat, hal ini dapat dilihat dari banyaknya perusahaan atau maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute, baik domestic maupun internasional. Munculnya perusahaan-perusahaan penerbangan semakin menguatkan posisi digunakannya pesawat udara, baik untuk pengangkutan orang, juga sebagai alat pengangkutan barang atau lebih dikenal dengan kargo, sehingga menunjang percepatan dalam lalu lintas barang antara tempat/negara ke tempat/negara lainnya.³

Hukum Udara merupakan hukum yang mengatur penggunaan ruang udara, khususnya mengenai penerbangan, penggunaan pesawat-pesawat terbang dalam peranannya sebagai unsur yang diperlukan bagi penerbangan.⁴ Sebagai salah satu cabang hukum internasional yang relatif baru, hukum udara mulai berkembang pada awal abad ke-20 setelah munculnya pesawat udara. Berbeda dengan hukum laut yang umumnya bersumber kepada hukum kebiasaan, hukum udara terutama sangat berdasar pada ketentuan-ketentuan konvensional.⁵

Meskipun angkutan udara telah menggunakan teknologi yang modern, selanjutnya didukung kemajuan teknologi instalasi penunjang angkutan udara seperti bandar udara, lampu landasan serta telekomunikasi penerbangan tidaklah berarti bahwa resiko terjadi kecelakaan pesawat udara dapat dihilangkan sama sekali. Kecelakaan pesawat udara sering sekali terjadi baik kecelakaan kecil maupun kecelakaan besar yang juga menimbulkan kerugian yang besar pula. namun, kemajuan teknologi penerbangan diakui telah mampu meningkatkan kenyamanan dan keselamatan penerbangan, tetapi tidak akan mampu menghilangkan resiko kecelakaan pesawat udara.

Terlaksananya pengangkutan melalui udara

³ <http://www.Dehub.Go.Id>, diakses Okt 2018.

⁴ H.K. Martono dan Amad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 3.

⁵ Boer Mauna, 2011, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Bandung: P.T. Alumni, hlm. 379.

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.⁶

Lalulintas udara merupakan salah satu masalah yang selalu mendapat perhatian dari berbagai pihak terutama para ahli hukum, dimana apabila dikaitkan dengan terjadinya kecelakaan pesawat udara yang membawa korban penumpang seperti meninggal dunia, luka-luka atau kerusakan pada harta benda. Salah satu persoalan hukum yang paling utama yang timbul dalam kegiatan pengangkutan udara adalah masalah tanggung jawab pengangkut terhadap pihak-pihak yang mengalami kerugian dalam rangka penyelenggaraan pengangkutan tersebut.

Pada dasarnya pertanggungjawaban yang harus diberikan oleh pengangkut pesawat udara dalam rangka pengangkutan meliputi tanggung jawab terhadap pihak yang mempunyai hubungan hukum yaitu hubungan hukum dengan pihak pengangkut seperti penumpang dan kerugian atas harta benda atau barang. Sejalan dengan itu secara formal pengaturan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Tahun 1939 dan Undang-undang tentang penerbangan yaitu Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, yang kemudian diperbaharui dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Inilah yang melatarbelakangi penulis sehingga penulis tertarik untuk menulis skripsi ini dengan judul : **“ Pengaturan Hukum Pertanggungjawaban Pengangkut Atas Kecelakaan Dalam Pengangkutan Udara Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.”**

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan hukum tanggung jawab pengangkut atas

⁶ Pasal 1 angka 29 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

kecelakaan dalam penerbangan menurut Undang-undang No. 1 Tahun 2009 ?

2. Bagaimanakah praktek penyelenggaraan pengangkutan udara terhadap penumpang dan kargo ?

C. Metode Penelitian

Penelitian Hukum adalah suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi yang dilakukan secara metodologis, sistematis, dan konsisten.⁷ Metode Penelitian Hukum dapat diartikan sebagai cara melakukan penelitian-penelitian yang bertujuan mengungkap kebenaran secara sistematis dan metodologis. Metode Penelitian Hukum merupakan metode penelitian yang bersumber pada pengamatan kualitatif/ alamiah yang tidak mengadakan perhitungan/ kuantitatif.⁸

Penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian yuridis normatif, artinya permasalahan yang ada diteliti berdasarkan kondisi nyata peraturan perundang-undangan, hukum internasional dan literatur lainnya yang memiliki kaitan dengan permasalahan.⁹

PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pengangkut Akibat Kecelakaan Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Pasal 1 angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut, Tanggung jawab pengangkut sebagai kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Pengertian atau arti dari tanggung jawab dapat dikelompokkan menjadi 3 (tiga) macam

⁷ Soerjono Soekanto, 2007, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press, hlm. 42.

⁸ Soejono dan Abdurrahman, 2003, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Asdi Mahasatya, hlm. 26.

⁹ Bambang Sunggono, 2009, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 43.

yaitu *accountability*, *responsibility*, dan *liability*. *Accountability*, biasanya berkaitan dengan pertanggung jawaban menyangkut keuangan. *Responsibility*, wajib menanggung segala sesuatu yang terjadi. *Liability*, artinya menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya.¹⁰

Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, diatur tanggung jawab pengangkutan terhadap penumpang, dan/atau pengirim kargo dalam Pasal. 141 sampai dengan Pasal. 149.

Undang-undang No. 1 Tahun 2009 menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability consept*) seperti halnya yang berlaku pada Konvensi Warsawa 1929 dan konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*base on fault liability*), khususnya mengenai bagasi cabin (*cabin baggage*).

Hal ini terbukti dari ketentuan Pasal 141 ayat (1) Undang-undang No. 1 Tahun 2009 yang mengatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap misalnya kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki atau mata yang diakibatkan kejadian angkutan udara didalam pesawat udara dan/atau naik turun pesawat udara, kerugian yang diderita penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut sesuai dengan ketentuan Pasal 144 Undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009, 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 berdasarkan Pasal 145 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009.

Berdasarkan ketentuan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 141 ayat (1), Pasal 144 dan Pasal 145 Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tersebut, pengangkut secara otomatis

bertanggung jawab tanpa dibuktikan dulu, sehingga pengangkut berhak menikmati batas ganti kerugian yang ditetapkan dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009, namun demikian menurut Pasal 141 ayat (2), batas ganti kerugian tersebut tidak dapat dinikmati oleh pengangkut bilamana kerugian tersebut timbul karena sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, sehingga ahli waris atau korban dapat melakukan tuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang ditetapkan (*unlimited liability principle*) sesuai dengan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009.

Bukti lain berlakunya konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 adalah kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi dan kargo. Dikatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh factor cuaca dan teknis operasional (beban pembuktian terbalik).¹¹

Dalam hal pengangkut dapat membuktikan bahwa kelambatan tersebut disebabkan oleh factor cuaca dan teknis operasional, maka pengangkut bebas tanggung jawab terhadap kerugian yang diderita karena keterlambatan pada penumpang, bagasi dan kargo.

Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009, pada prinsipnya pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang korban kecelakaan pesawat udara apabila terjadi kematian, luka atau barang musnah, hilang atau rusak, kelambatan dan tanggung jawab terhadap pihak ketiga. Sistem tanggung jawab yang berlaku dalam Undang-undang ini adalah prinsip *Presumption of liability, based on fault, dan absolute liability*.¹²

¹¹ Pasal. 146 UU RI No. 1 Tahun 2009, Beban Pembuktian Terbalik (reverse burden of proof).

¹² H. K. Martono, 1995, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Penerbit Mandar Maju Bandung, hal. 7.

¹⁰ H. K. Martono dan Amad Sudiro, *Op-Cit*, hlm 213-216

B. Pratek Penyelenggaraan Pengangkutan Udara Terhadap Penumpang dan Barang/Kargo

Menurut Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Pasal 1 angka 29 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 menetapkan, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

Dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Tahun 1939 ada ketentuan yang mengatur saat terjadi perjanjian pengangkutan udara, baik barang maupun penumpang. Menurut ketentuan pasal 5 ayat (1) Ordonansi Pengangkutan Udara, pengangkut udara harus memberikan kepada penumpang suatu tiket penumpang. Tiket ini merupakan syarat yang harus dipenuhi, dan ini membuktikan bahwa pemegang sudah membayar lunas biaya angkutan udara.

Seorang penumpang tidak mungkin memiliki tiket penumpang tanpa membayar biaya angkutan lebih dahulu. Perjanjian pengangkutan udara harus dibuktikan dengan dokumen angkutan, karena ada dua jenis muatan yang diangkut maka ada dua jenis pula dokumen angkutan yaitu tiket penumpang dan surat muatan udara untuk Kargo. Menurut ketentuan pasal 8 Ordonansi Pengangkutan Udara, surat muatan udara asli dibuat oleh pengirim dan diserahkan bersama dengan barang. Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang diterimanya.

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, yang sudah dirubah dengan UU No. 1 Tahun 2009, dalam pasal 43, 44, dan 47 mengatur tanggungjawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut apabila terjadi kecelakaan pesawat udara baik tanggung jawab terhadap penumpang, pengirim barang dan atau pos maupun terhadap pihak ketiga yang menderita

kerugian akibat dampak negatif penggunaan pesawat udara.

Tetapi apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa peristiwa yang menimbulkan kerugian itu bukan karena kesalahannya, pengangkut berhak menolak ganti kerugian itu. Untuk mencegah beban tanggung jawab yang berat maka ketentuan pasal 47 Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 mewajibkan pengangkut mengasuransikan tanggung jawabnya itu.

Dalam praktek penyelenggaraan pengangkutan di Indonesia menurut ketentuan Undang-undang Nomor. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, pesawat udara yang dapat dioperasikan di wilayah Republik Indonesia hanya pesawat udara Indonesia, kecuali dalam keadaan tertentu pesawat udara sipil asing dapat dioperasikan setelah mendapat izin dari pemerintah.¹³

Dari aspek operasional, diatur juga angkutan udara niaga berjadwal (*Scheduled airlines*), angkutan udara niaga berjadwal terdiri dari angkutan udara niaga dalam negeri dan angkutan udara niaga luar negeri. Angkutan udara terdiri atas angkutan udara niaga berjadwal (*schedule air lines*) dan angkutan udara tidak berjadwal (*non- schedule air lines*) baik domestic maupun internasional. Untuk menyelenggarakan angkutan udara, pengangkut mengizinkan penumpang yang sudah memiliki tiket naik ke pesawat udara di bandara pemberangkatan pada hari, tanggal dan waktu yang ditetapkan berdasarkan jadwal penerbangan, dan pengirim barang menyerahkan barang untuk dimuat ke dalam pesawat udara bersama dengan surat muatan udara. Dalam praktek angkutan udara, perusahaan angkutan udara sudah menyiapkan formulir surat muatan udara yang dicetak, yang memenuhi ketentuan Undang-undang angkutan udara. Sejak barang di terima pengangkut, barang berada dalam penjagaan, pengawasan, dan pemeliharaan pengangkut, baik di bandara, di dalam pesawat udara, maupun dimana saja dalam hal pendaratan diluar bandara. Penjagaan, pengawasan dan pemeliharaan ini juga berlaku bagi penumpang.

Setelah pesawat udara mendarat di bandara tujuan, dan dengan tibanya penumpang dengan

¹³ Pasal. 11 Undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

selamat dan dengan dilakukan penyerahan barang kepada penerima, serta penyelesaian segala kewajiban dan hak pihak-pihak, maka berakhirlah perjanjian pengangkutan udara. Dalam hal ada kerusakan, kehilangan penerima harus mengajukan protes kepada pengangkut segera setelah kerusakan atau kehilangan itu diketahui selambat-lambatnya dalam waktu tiga hari untuk bagasi, dan tujuh hari untuk barang terhitung mulai hari penerimaannya. Dalam hal ada kelambatan, protes harus diajukan selambat-lambatnya dalam jangka waktu 14 hari sesudah hari penyerahan bagasi atau barang kepada penerima. Jika dalam waktu yang ditentukan itu tidak diajukan protes, maka hak menuntut terhadap pengangkut hapus kecuali jika ada penipuan oleh pengangkut.

Telah penulis kemukakan terdahulu bahwa dalam hal penyelenggaraan pengangkutan udara ini dilakukan oleh perusahaan yang berupa Kargo agent, atau perusahaan ekspedisi muatan, atau disebut juga *freight forwarder*. Dalam peristiwa atau tindakan pengiriman barang yang terjadi dewasa ini memang bukan dilakukan oleh perusahaan penerbangan secara langsung akan tetapi dilakukan oleh perusahaan yang berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum, yang bertindak sebagai agen. Oleh sebab itu dalam hal penetapan tanggung jawab dalam hal pengiriman melalui udara, maka dalam hal ini yang bertindak sebagai pihak pengangkut bukannya perusahaan penerbangan akan tetapi para agen yang bertindak atas nama dan sebagai pengangkut.

Hal ini mengingatkan penulis tentang apa yang dikatakan oleh E. Suherman bahwa istilah yuridis yang paling tepat untuk dipergunakan dalam hubungan dengan ketentuan-ketentuan tanggung jawab adalah pengangkut (*carrier*) dan operator, termasuk istilah-istilah *contacting carrier* dan *actual carrier*, dan bukan perusahaan penerbangan.¹⁴

Menelaah dan permasalahan ini, maka ada baiknya penulis mengingatkan kembali akan apa yang telah dikemukakan tentang pengertian pengangkut disini seperti apa yang telah didefinisikan oleh perjanjian Guadalajara.

Definisi bagi "*contracting carrier*" dan

"*Actual carrier*" adalah sebagai berikut :

"*Contracting carrier* adalah seorang yang sebagai salah satu pihak membuat suatu perjanjian pengangkutan dengan seorang penumpang atau dengan seorang yang bertindak atas nama penumpang atau pengirim barang.

"*Actual carrier* adalah kuasa dan *contracting carrier* yang melaksanakan seluruh atau sebagian dan pengangkutan udara berdasarkan perjanjian antara *contracting carrier* dan penumpang atau pengirim barang."¹⁵

Agen ini adalah orang atau pemisahan yang meskipun tidak terikat oleh suatu perjanjian kerja dengan pengangkut akan tetapi bertindak atas nama pengangkut berdasarkan suatu perjanjian lain, khususnya suatu perjanjian keagenan. Dengan demikian agen ini dapat pula dianggap sebagai pengangkut.

Dewasa ini kegiatan pengangkutan atau muatan barang ini ditangani oleh perusahaan-perusahaan swasta yang bekerja untuk perusahaan penerbangan berdasarkan perjanjian keagenan tadi.

Dengan berbagai cara dilakukan oleh perusahaan ini untuk dapat menarik minat dan perhatian publik agar menggunakan perusahaan mereka dalam pengiriman barang. Baik itu perusahaan yang melayani pengiriman barang untuk tujuan dalam negeri saja, maupun untuk tujuan internasional.

Dalam perdagangan internasional angkutan udara menjadi masalah yang penting dan digunakan secara luas oleh para eksportir.¹⁶ Dan untuk melayani kebutuhan tersebut maka oleh pengusaha dibentuklah perusahaan yang mengkhususkan diri pada ekspedisi muatan udara yang dalam menjalankan usaha dan kegiatannya, mereka merupakan wakil IATA yang sangat mematuhi ketentuan dan Konvensi Warsawa, yang dalam kegiatan pengiriman melalui jalur ini, maka ia akan memonitor perjalanan muatan termasuk pengiriman pindah dan penyampaian terus hingga kiriman tersebut tiba di tempat tujuannya. Agen muatan udara yang memerlukan registrasi khusus dengan IATA adalah ekspediter muatan udara yang bertindak atas nama perusahaan

¹⁵ *Ibid*, Hal. 72.

¹⁶ Sukrisman, 1985, *Ekspedisi Muatan (Freight Forwarding)*, Penerbit Alumni, Bandung Hal. 36.

¹⁴ E. Suherman, *Op-Cit*, Hal. 70.

penerbangan anggota IATA secara individu.

IATA (*International Air Transport Association*) merupakan organisasi internasional yang beranggotakan perusahaan-perusahaan penerbangan baik itu domestik maupun internasional yang dimiliki swasta maupun pemerintah. Saat ini untuk pengiriman barang dengan menggunakan angkutan udara untuk internasional, dikenal sebuah perusahaan yang melayani penerbangan internasional dengan menggunakan armadanya sendiri yaitu DHL.

Di Indonesia perusahaan ini pun memiliki cabang, dan selain melayani pengiriman ke luar negeri mereka pun melayani pengiriman udara untuk dalam negeri. Selain karena jaminan ketepatan waktu, DHL juga dipercaya karena memiliki angkutan armada sendiri. Usaha ini ditiru oleh salah satu perusahaan penerbangan swasta nasional Indonesia yaitu perusahaan penerbangan Sempati Air. Perusahaan ini memberikan fasilitas pengangkutan barang melalui layanan VIP atau *veri important package*. Dengan layanan ini, maka kiriman akan tiba dengan cepat dan bahkan VIP dengan berani dan spektakuler memberikan berbagai jaminan terhadap pelanggannya. Beberapa macam produk layanan ditawarkan antara lain Night flight service. Layanan ini adalah layanan paket pengiriman tercepat dari VIP Sempati, dimana paket kiriman dikirim dengan mengejar jadwal Sempati Air terdekat. Dalam hal terjadi kelambatan kiriman, maka VIP-Sempati akan memberikan ganti rugi dalam bentuk 5 buah *voucher one free shipment* yang setiap kupon atau voucher dapat digunakan untuk satu kali pengiriman dengan tujuan salah satu kota di Indonesia dengan pelayanan *overnight service*. *Overnight service* adalah pengiriman untuk jangka waktu satu malam, maka kiriman sudah tiba ke alamat tujuan.

Selain itu VIP-Sempati juga memberikan pelayanan khusus paket kiriman dimana kiriman dijemput langsung dari rumah pengirim. Dengan demikian tanggung jawab pengangkut terhadap barang kiriman tersebut jika dilihat dari ketentuan yang ada, maka pada saat kiriman itu dijemput oleh petugas atau pegawai perusahaan dan menyelesaikan segala masalah administrasi di rumah, paket diserahkan pada pegawai untuk dibawa ke bandara atau kantor perusahaan bersangkutan,

maka pada saat itulah tanggung jawab pengangkut telah berlaku.

Hal tersebut seperti termuat dalam ketentuan Konvensi Warsawa 1929 yang menyatakan bahwa "*the carriage of goods begin at the moment of reception of the goods and ends in their delivery...*"¹⁷ keadaan-keadaan ini memang telah dipikirkan sebelumnya oleh perusahaan agen muatan tersebut dengan segala akibat yang mungkin mereka derita akibat dilakukannya pelayanan door to door paket kiriman itu. Pertimbangan lain yaitu perusahaan-perusahaan penerbangan dan perusahaan penyelenggara pengangkutan udara tersebut dewasa ini pada umumnya merupakan perusahaan besar dengan modal milyaran rupiah dengan didukung oleh sistem asuransi yang baik dan terjamin yang mendistribusikan resiko terhadap berbagai pihak, maka paket kiriman tersebut mendapat asuransi juga, sehingga setiap kecelakaan yang terjadi dan kerugian yang diderita bukan ditutup oleh perusahaan pengangkut akan tetapi oleh perusahaan asuransi.

Demikian halnya dengan apabila terjadi kelambatan selama pengangkutan udara. Hal ini tidak dijamin oleh sebagian besar pengangkutan barang karena resiko untuk menentukan batas waktu tibanya paket kiriman tersebut ke tangan penerima sangat bergantung pada tepat tidaknya waktu kedatangan dan pesawat yang mengangkut paket kiriman tersebut. Dan praktek pelayanan yang terjadi, di Indonesia hanya satu perusahaan yang berani menetapkan batas waktu tibanya paket kiriman ke tangan penerima yaitu VIP - Sempati.

Dari praktek penyelenggaraan pengiriman udara yang dilakukan oleh beberapa perusahaan agen muatan diatas, maka kelihatan bahwa selain mereka tunduk pada pengaturan yang didasarkan pada Konvensi Warsawa 1929, untuk menarik langganan, maka tiap-tiap perusahaan memiliki cara dan trik tersendiri.

Demikian halnya pengangkutan udara terhadap penumpang, ada banyak cara yang digunakan oleh pengangkut dalam hal ini adalah perusahaan penerbangan untuk menarik minat para pengguna jasa yaitu penumpang.

¹⁷ E. Saefullah Wiradipradja, *Op-Cit*, hal. 81.

Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan udara maka penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. pengangkutan terhadap penumpang atau orang dilaksanakan setelah disepakati perjanjian pengangkutan. Kemajuan dalam pelayanan yang diberikan oleh pengangkutan udara, yaitu dengan ditandatanganinya *Memorandum of Understanding* antara perusahaan-perusahaan penerbangan Indonesia, yaitu: apabila pesawat yang akan dinaiki mengalami kerusakan atau tidak dapat melakukan penerbangan karena berbagai sebab maka para penumpang pesawat tersebut dapat melanjutkan penerbangan dengan menggunakan pesawat dari perusahaan lainnya dengan tujuan yang sama. Meskipun resiko yang mengancam setiap penerbangan adalah besar akan tetapi tidak menyurutkan keinginan manusia untuk menggunakan angkutan udara ini.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Undang-undang No. 1 Tahun 2009 menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability consept*) seperti halnya yang berlaku pada Konvensi Warsawa 1929. Sebagaimana yang termuat dalam ketentuan Pasal. 141 ayat (1) Undang-undang No. 1 Tahun 2009 yang mengatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap. Pengangkut juga bertanggung jawab atas 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 berdasarkan Pasal 145 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009.
2. Dalam praktek, penyelenggaraan pengangkutan udara didahului dengan perjanjian antara pengangkut dan penumpang atau pengirim barang/kargo, dimana tanggung jawab oleh perusahaan-perusahaan pengangkutan, yaitu dimulai sejak kiriman diserahkan oleh pengirim selanjutnya *airway bill*

oleh pengangkut, sampai saat paket kiriman/kargo tersebut diserahkan pada penerima di tempat tujuan.

B. Saran

1. Berdasarkan pada prinsip tanggung jawab yang ada, maka terhadap kargo, sebaiknya pengangkut tidak dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya kecuali apabila dalam beberapa hal dapat dibuktikan kerugian yang dialami oleh pemilik kargo tersebut disebabkan oleh cacat bawaan dari kargo tersebut, kualitas atau sifat buruk dari kargo, misalnya barang makanan yang cepat busuk; kargo tersebut tidak sempurna dalam pengepakan oleh pengirim.
2. Dalam penyelenggaraan pengangkutan udara, tarif yang ditetapkan belum seragam dimana masih terjadinya persaingan diantara perusahaan-perusahaan penerbangan, oleh karena itu disarankan harus ada suatu ketentuan mengenai patokan tariff dalam bentuk ketentuan yang bersifat nasional untuk angkutan penumpang dan barang.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrasyid, P. 1972. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa (Air Space Law Research Centre).
- Abdulkadir, M. 1991. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Penerbit PT. Citra Aditia Bakti.
- Ali, Z. 2009. *Metode Peneilitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Black, H, C. Revised Fourt Edition. St. Paul Minn, West Publisher Co.
- Fisher, J. Menteri Luar Negeri Jerman, Kompas tanggal 4 November 2000.
- Ichsan, Achmad. 1993. *Hukum Dagang*, Jakarta: Penerbit Pradnya Paramita.
- Mauna, B. 2011. *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: P.T. Alumni.
- Martono, H, K. 1987. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung.
- Martono, H, K. 1995. *Hukum Udara, Angkutan*

- Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung.
- Martono, H, K, Amad 2010. *Hukum Angkutan Udara, Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Martono, H, K, Amad. 2012. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Muhammad, A. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung : Penerbit PT Citra Aditya Bakti.
- Muhammad, A. 2008. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Penerbit PT Citra Aditya Bakti.
- Purwosutjipto, H, M, N. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- R, Ridwan, H. 2006. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Salim, P. 1985. *Contemporary English-Indonesian Dictionary, Edisi Pertama*. Jakarta: Modern English Press.
- Shidarta, 2006. *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, Edisi Revisi*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Soejono, Abdurrahman. 2003. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT Asdi Mahasatya.
- Soekanto, S, Sri. 1990. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: CV. Rajawali.
- Soekanto, S. 2007. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press.
- Subekti, R. 1982. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Penerbit Alumni Cet ke-5
- Suherman,E. 1984. *Wilayah Udara dan wilayah Dirgantara*. Bandung: Alumni.
- Suherman, E. 1993. *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*. Bandung: Alumni.
- Sukrisman. 1985. *Ekspedisi Muatan (Freight Forwarding)*. Bandung: Penerbit Alumni.
- Sunggono, Bambang. 2009. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Wiradipradja, E, S. 1989. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*. Yogyakarta: Liberty.
- Wiradipradja, E, S, Mike. 1988. *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*. Bandung : Penerbit CV Remadja Karya.
- Sumber lain :**
- Undang-Undang RI No. 1 Tahun. 2009 tentang Penerbangan
- Barmawi Jenny., *Tanggung jawab Pengangkut Berdasarkan The Hague Rules*. Artikel dalam majalah Hukum Pro-Justitia, Bandung, Juli 1989.
- ICAO depository libraries, "Date of deposit of instrument of ratification or notification of adherence", http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/chicago_en.pdf, diakses pada Kamis, 5 oktober 2018
- <http://www.Dehub.Go.Id>, diakses okt 2018
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Keempat*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008
- 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.
- Hutasoit, K, R, U. 2016. *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Udara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kehilangan Barang (Studi Pada PT Sriwijaya Airlines)* Fakultas Hukum Universitas Lampung