

**KEWAJIBAN DAN TANGGUNG JAWAB HUKUM
PIHAK PENGANGKUT PADA PENGANGKUTAN
UDARA NIAGA DI INDONESIA¹
Oleh : Zahputra Taufik Hamzah²**

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui bagaimanakah bentuk kewajiban pihak pengangkut pada kegiatan pengangkutan udara niaga di Indonesia dan bagaimanakah tanggung jawab hukum pihak pengangkut apabila terjadi kerugian pada kegiatan pengangkutan udara niaga di Indonesia, di ana dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Bentuk kewajiban pihak pengangkut pada kegiatan pengangkutan udara niaga di Indonesia, mengacu kepada UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengatur bahwa perusahaan pengangkutan udara niaga wajib mengutamakan pengangkutan penumpang atau barang yang pemiliknya telah melunasi kewajiban membayar biaya pengangkutan sesuai dengan perjanjian pengangkutan udara niaga yang disepakati. Maskapai penerbangan, memiliki kewajiban untuk mengganti kerugian penumpang/barang, apabila konsumen mengalami kerugian sebagaimana juga diatur pada Pasal 4 huruf 9 UU. No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK). 2. Tanggung jawab hukum pihak pengangkut apabila terjadi kerugian pada kegiatan pengangkutan udara niaga di Indonesia didasarkan kepada perjanjian pengangkutan udara, dimana maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sampai ditujuan. Tanggung jawab disini diartikan maskapai penerbangan wajib membayar ganti rugi yang diderita penumpang dan apabila ingkar janji, maskapai penerbangan dapat digugat di pengadilan. Kata kunci: pengangkutan udara;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Didalam pelaksanaan pembangunan nasional aspek keadilan sosial bagi seluruh masyarakat penting untuk dilaksanakan dengan

tujuan untuk melindungi segenap bangsa Indonesia, demikian juga dalam pelaksanaan pembangunan pada pengangkutan nisaga di Indonesia, yang memiliki peran penting untuk menunjang pertumbuhan ekonomi nasional melalui peran dan kontribusi dibidang pengangkutan barang-barang yang menjadi urat nadi/penunjang pertumbuhan ekonomi nasional.

B. Perumusan masalah

1. Bagaimanakah bentuk kewajiban pihak pengangkut pada kegiatan pengangkutan udara niaga di Indonesia?
2. Bagaimanakah tanggung jawab hukum pihak pengangkut apabila terjadi kerugian pada kegiatan pengangkutan udara niaga di Indonesia?

C. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yang termasuk jenis penelitian normative.

PEMBAHASAN

A. Bentuk Kewajiban Pihak Pengangkut Pada Kegiatan Pengangkutan Udara Niaga di Indonesia

Hukum pengangkutan didasarkan pada peristiwa hukum, dimana pada dasarnya peristiwa hukum pengangkutan terbagi menjadi tiga pokok kajian, antara lain:

1. Serangkaian tindakan hukum mengenai cara terjadi perjanjian pengangkutan;
2. Ketika terjadi perjanjian pengangkutan;
3. Pembuktian dengan dokumen pengangkutan. Kejadian penyelenggaraan pengangkutan barang timbul sebab adanya perjanjian.³

Timbulnya perjanjian pengangkutan diawali dengan rangkaian tindakan penawaran dan penerimaan yang dilaksanakan secara timbal balik oleh pengangkut dan pengirim. Serangkaian tindakan itu dilaksanakan atas "persetujuan" bersama diantara pengangkut dan pengirim. Abdul Kadir Muhammad memberikan gambaran informasinya dimana perjanjian pengangkutan niaga merupakan persetujuan yang mana pengangkut mengikatkan diri untuk mengadakan

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM : 17071101618

³ Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak Innoninaat di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2003, hal 35.

pengangkutan barang ataupun penumpang dari suatu lokasi ke lokasi tujuan khusus dengan selamat dan pengirim mengikatkan diri guna membayar biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan senantiasa diselenggarakan secara lisan namun didukung dengan adanya dokumen pengangkutan yang memberikan bukti bahwa perjanjian sudah dilakukan.⁴

Sebagai contoh, salah satu dari beberapa jenis perjanjian pada pengangkutan barang dapat dilaksanakan dengan jasa sarana perkeretaapian. Perjanjian pengangkutan barang bisa dilaksanakan oleh suatu pihak yakni pengirim barang dengan perusahaan kereta api (PT. KAI Persero). Bisa pula perjanjian pengangkutan terjadi melibatkan tiga pihak, yakni pihak perusahaan jasa, pihak pengirim, dan pihak perusahaan kereta api (PT. KAI). Pada perjanjian pengangkutan barang, terjadi 2 pihak ataupun 3 pihak yang terlibat melakukan perjanjian pengangkutan. Bagi pihak perusahaan jasa pengangkutan dan perusahaan kereta api terjadi perjanjian sewa-menyewa.

Perjanjian sewa-menyewa adalah suatu perjanjian yang mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberi kepada pihak yang lain suatu kenikmatan dari suatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran suatu harga yang oleh pihak itu terakhir disanggupi pembarannya (Pasal 1548 KUH Perdata). Dijelaskan dalam Pasal 155 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dijelaskan bahwa tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (1) ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang ditetapkan oleh Pemerintah.⁵

Perjanjian yang telah disepakati tersebut, telah menimbulkan terjadinya hak dan kewajiban antara para pihak. Kewajiban pokok perusahaan pengangkut ataupun barang penumpang yaitu melakukan pengangkutan barang ataupun penumpang dan menerbitkan dokumen angkutan sebagai imbalan haknya perusahaan angkutan mendapatkan biaya angkutan dari pengirim barang ataupun penumpang.

Mengenai pengangkutan barang perusahaan jasa atau pengangkut mempunyai kewajiban antara lain menjaga, merawat, dan memelihara barang yang diangkut dengan sebaik-baiknya, dan memberikan barang yang diangkut kepada penerima secara utuh, lengkap, tidak rusak, atau terlambat.⁶

Kewajiban di atas dimuat pada Pasal 158 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, dengan bunyi lengkapnya sebagai berikut :

- 1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
- 2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diterima oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima.
- 3) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan.
- 4) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat angkutan barang.

Pada kegiatan pengangkutan, pertanggungjawaban termasuk kerusakan sebagian ataupun semuanya, kehilangan sebagian ataupun semuanya ataupun keterlambatan penyerahan barang-barang muatan itu, jika hal ini tak terpenuhi, maka sesuai dengan Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, maka pihak PT. Kereta Api Indonesia (yang kemudian disebut PT. KAI) dapat dituntut membayar sejumlah ganti kerugian. Demikian juga pada Pasal 1365 KUHPerdata bahwa setiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian pada orang lain diwajibkan oleh sebab kesalahannya menyebabkan kerugian harus mengganti kerugian itu⁷. Untuk melaksanakan kegiatan pengangkutan secara baik dan benar,

⁴ *Ibid*, hal 44.

⁵ Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata, Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hal. 118.

⁶ Hadi Setia Tunggal, *Undang-Undang Perkeretaapian (UU No, 23 Tahun 2007)*, Harvarindo, Jakarta, 2007, hal 59.

⁷ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Bandung, 1996, hal 75.

maka campur tangan pemerintah dalam aktivitas pengangkutan barang dengan kereta api dilakukan melalui peraturan perundang-undangan khususnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 sebagai pengganti dari Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.

Saat ini di Indonesia, dan kecendrungan pergerakan global yang moda transportasi utama menggunakan pesawat udara, sebagai sarana transportasi yang cepat dan efektif bagi sebagian besar pebisnis maupun masyarakat pada umumnya. Transportasi/pengangkutan udara menjadi sarana yang sangat diandalkan oleh para pengguna. Data penggunaan transportasi udara, menunjukkan bahwa jumlah penumpang pengangkutan udara baik domestik maupun internasional dari tahun ke tahun hampir selalu mengalami peningkatan, hal ini karena pilihan menggunakan angkutan udara tetap banyak diminati oleh masyarakat. Dari perkembangan yang ada dan perspektif bisnis, menandakan berkembangnya industri penerbangan di Indonesia,⁸ dan memunculkan peluang bagi industri lainnya di daerah-daerah di Indonesia karena sektor penerbangan dan pengangkutan udara saat ini ditopang oleh sejumlah maskapai penerbangan seperti Garuda Indonesia, Lion Air, Batik Air dan didukung oleh bandara-bandara berkualifikasi internasional yang tersebar diseluruh provinsi di Indonesia. Terhadap menariknya perkembangan bisnis transportasi udara, pemerintah-pemerintah di dunia saat ini mulai merealisasikan pentingnya penerbangan untuk infrastruktur dan pengembangan ekonomi, disamping untuk meningkatkan prestise kebangsaan dan keamanan yang mendorong perkembangan secara cepat penyebaran penerbangan dunia menjadi semakin terbuka.⁹

Selanjutnya, kewajiban dan hak timbal balik antar para pihak timbul karena peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan. Secara formal peristiwa hukum tersebut dapat berasal dari perjanjian atau undang-undang. Hubungan kewajiban dan hubungan timbal balik antara pengangkut dan

penumpang atau pengirim terjadi karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengangkutan. Kewajiban yang timbul dari ketentuan perjanjian kewajiban perjanjian (*contractual obligations*), sedangkan kewajiban yang timbul dari ketentuan undang-undang disebut kewajiban undang-undang (*law obligations*). Kewajiban dan hak yang dibahas di sini adalah kewajiban dan hak pengangkut penumpang/pengirim dalam proses pengangkutan.

Umumnya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam praktik perjanjian pengangkutan jalan, perairan, dan udara telah dirumuskan dalam perjanjian yang mereka buat. Karena perjanjian pengangkutan pada umumnya tidak tertulis, tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan, kewajiban dan hak pihak-pihak biasanya tertulis pada dokumen tersebut. Apabila dalam dokumen tidak dirumuskan, yang diikuti adalah ketentuan Undang-Undang Pengangkutan. Apabila dalam Undang-Undang Pengangkutan juga tidak ditentukan, yang diikuti adalah kebiasaan dalam praktik pengangkutan. Oleh karena itu, sumber kewajiban dan hak pihak-pihak adalah perjanjian, dokumen, undang-undang, dan kebiasaan.

Kewajiban dan hak pihak-pihak-pihak yang menjadi kewajiban dan hak ama, kewajiban dan hak pelengkap. Dasar pembedaannya adalah pada akibat hukum jika terjadi sesuatu. Apabila kewajiban dan hak utama dilanggar/tidak dipenuhi, dapat mengakibatkan pembatalan perjanjian. Kewajiban dan hak utama adalah yang berkenaan dengan biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan. Apabila kewajiban dan hak pelengkap dilanggar/tidak dipenuhi, hanya dapat mengakibatkan pembayaran ganti kerugian. Kewajiban dan hak pelengkap adalah yang berkenaan dengan barang bawaan penumpang, penyimpanan dan penunjukkan dokumen, dan syarat-syarat ringan lainnya.

Menurut ketentuan Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perusahaan pengangkutan udara niaga wajib mengutamakan penangkutan penumpang atau barang yang pemiliknya telah melunasi kewajiban membayar biaya pengangkutan sesuai dengan perjanjian pengangkutan udara niaga yang disepakati. Tiket penumpang dan

⁸ Departemen Perhubungan, Direktorat Umum Angkutan Udara, 10 Juni 2019.

⁹ Khairiah Salwa Mochtar, *Privatizing Malaysia Airlines*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia Publishing, 2008, hal.156.

tiket bagasi merupakan tanda bukti telah dilunasi biaya pengangkutan udara niaga.

Dengan demikian, kewajiban utama pengangkut udara niaga adalah mengangkut penumpang atau barang berdasarkan dokumen pengangkutan yang telah diserahkan oleh perusahaan pengangkutan udara niaga. Ketentuan ini dimaksudkan agar calon penumpang atau pemilik barang yang telah lebih dulu melaksanakan kewajibannya sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati, mendapatkan prioritas utama untuk diangkut.

Didalam hal terjadi keterlambatan atau penundaan dalam pengangkutan karena kesalahan pengangkut, perusahaan pengangkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak kepada penumpang atau memberikan ganti kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang atau pemilik barang. Pelayanan yang layak dalam ketentuan ini adalah pelayanan dalam batas kelayakan sesuai dengan kemampuan pengangkut kepada penumpang selama menunggu keberangkatan, antara lain, berupa penyediaan tempat dan konsumsi secara layak atau mengupayakan mengalihkan pengangkutan ke perusahaan pengangkutan udara niaga lainnya sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati.

Menurut ketentuan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, badan usaha pengangkutan udara niaga selanjutnya disebut pengangkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau cargo dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan udara niaga. Pengangkut udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak kepada setiap pengguna jasa pengangkutan udara niaga sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati. Perjanjian udara yang dimaksud dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan (Pasal 140). Dokumen pengangkutan udara niaga terdiri atas tiket penumpang pesawat udara (*passanger ticket*), pas masuk pesawat udara (*boarding pass*), tanda pengenalan bagasi (*baggage identification*), dan surat muatan udara (*airway bill*) (Pasal 150).¹⁰

¹⁰ Martono, Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional, RajaGrafindo Persada, Bandung, 2007, hal. 88.

Pengangkut udara niaga wajib menyerahkan tiket kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif. Tiket penumpang yang dimaksud paling sedikit memuat :¹¹

- a. Nomor, tempat, dan tanggal penerbitan
- b. Nama penumpang dan nama pengangkut
- c. Tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan
- d. Nomor penerbangan
- e. Tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan (apabila ada); dan
- f. Pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.

Pihak yang berhak menggunakan tiket

Pihak yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah. Dalam hal tiket tidak diisi keterangan seperti dimaksud di atas atau tidak diberikan oleh pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya (Pasal 151)

Pengangkut udara niaga harus menyerahkan pas masuk pesawat udara (*boarding pass*) kepada penumpang. Pas masuk pesawat udara yang dimaksud paling sedikit memuat :¹²

- a. Nama penumpang
- b. Rute penerbangan
- c. Nomor penerbangan
- d. Tanggal dan jam keberangkatan
- e. Nomor tempat duduk
- f. Pintu masuk ke ruang tunggu menuju ke pesawat udara (*boarding gate*); dan
- g. Waktu masuk pesawat udara /*boarding time* (Pasal 152)

Pengangkut udara niaga wajib menyerahkan tanda pengenalan bagasi kepada penumpang. Tanda pengenalan bagasi yang dimaksud paling sedikit memuat :

- a. Nomor tanda pengenalan bagasi
- b. Kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan; dan
- c. Berat bagasi

Dalam hal tanda pengenalan bagasi tidak diisi keterangan sebagaimana dimaksud di atas hilang atau tidak diberikan oleh pengangkut,

¹¹ *Ibid*, hal. 90.

¹² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 163.

pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya (Pasal 153).

Apabila penumpang yang menggunakan jasa penerbangan berakibat terjadinya pelanggaran hak-hak penumpang yang menimbulkan kerugian, maka pengangkut bertanggung jawab terhadap hal tersebut. Maskapai penerbangan juga memiliki kewajiban untuk mengganti kerugian penumpang/barang, apabila konsumen mengalami kerugian sebagaimana juga diatur pada Pasal 4 huruf 9 Undang-undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK).

B. Tanggung Jawab Hukum Pihak Pengangkut Apabila Terjadi Kerugian Pada Kegiatan Pengangkutan Udara Niaga di Indonesia

Pada kegiatan pengangkutan suatu barang niaga, pihak pengangkut memiliki kewajiban tertentu, apabila terjadi kerugian pada kegiatan pengangkutan yang dilakukan. Kewajiban itu muncul, karena pada dasarnya kegiatan pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan termasuk pada angkutan udara.

Bila dilihat bahwa para pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pihak pengangkut dan pengirim, dimana sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengiriman berkewajiban untuk membayar uang angkutan yang telah disepakati bersama.

Pengangkutan udara sebagai bagian dari kegiatan jasa transportasi udara, berfungsi untuk memindahkan barang atau pun penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, pengangkutan udara berperan sekali dalam mewujudkan terciptanya pola distribusi nasional melalui transportasi udara yang cepat, dinamis dan akurat. Dimana praktik penyelenggaraan transportasi udara sebagai

suatu moda transportasi khususnya pengangkutan udara harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya dalam dunia perdagangan, serta dalam pelaksanaannya harus dilakukan secara adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dan lebih mengutamakan pada kecepatan layanan dibanding transportasi darat, juga bagi kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat pada umumnya.

Prinsip tanggung jawab hukum dalam pengangkutan adalah sebagai berikut :

a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan kesalahan (*Fault Liability/Liability Based On Fault*).

Seorang baru dimintakan pertanggungjawaban hukum jika ada kesalahan kesalahan. Prinsip umum yang berlaku pada hukum pidana dan hukum Pasal 1365, Pasal 1366 dan Pasal 1367.

b. Prinsip Praduga Untuk Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption Of Liability Principle*).

Tergugat selalu menerapkan tanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak berguna. Dalam hukum pengangkutan udara diatur dalam ordonansi pengangkutan udara. 4 variasi doktrin ini adalah :

a) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan bahwa kerugian oleh hal-hal kekuasaan.

b) Pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, dia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.

c) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya.

d) Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian yang ditimbulkan oleh kesalahan / kelalaian penumpang atau karena kualitas / mutu barang yang diangkut tidak baik.¹³

c. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab atas (*Presumption of Non Liability Principle*)

Tergugat selalu dianggap tidak bertanggung jawab sampai ia benar-benar

¹³ H.M.N. Purwosutjipto, *Loc.Cit*, hal. 110

mengerti di bawah putusan pengadilan. Misalnya kehilangan / kerusakan bagasi / bagasi tangan yang dibawa oleh penumpang jawab (*Presumption of Non Liability Principle*) atau tanggung jawab penumpang bukan pengangkut

- d. Prinsip tanggung jawab Mutlak (*Strict Liability*). Pelaku usaha harus bertanggung jawab secara langsung tanpa mensyaratkan tidak adanya kesalahan tetapi pada kerugian yang ditimbulkan (tanggung jawab berdasarkan risiko) (kewajiban ketat pada sistem hukum umum). Harus ada kesalahan kesalahan, tetapi karena untuk membuktikan terlalu sulit maka pelaku usaha langsung mengganti kerugian (*Strict liability pada civil law system*).

- e. Prinsip dengan pembatasan (*Limitation Of Liability Principle*)

Adanya klausula eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya. Misalnya: cuci letak film ditentukan bila film akan sesuai atau dicetak hilang atau rusak maka konsumen akan mengganti rugi sebesar 10x harga 1 rol film baru.

Didalam dunia perdagangan, kendaraan bermotor atau mobil yang digunakan sebagai alat pengangkutan atau sarana transportasi untuk mengangkut barang, di mana barang tersebut dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana tersebut. Pengangkut mempunyai tanggung jawab yang berat dalam menyelenggarakan pengangkutan di darat, apabila pihak pemakai jasa angkutan darat mengalami kerugian sebagai akibat suatu peristiwa yang merupakan kesalahan atau kelalaian pengangkut sehingga perlu diberikan perlindungan. Pada proses pengiriman barang, yang termasuk pihak atau subjek hukum yang bertanggung jawab atas barang yang diangkut itu pihak yang terjadi kesalahan atau kerugian, yaitu pihak ekspediter atau perantara atas jasa angkutan dan pihak perusahaan pengangkutan. Tetapi dalam praktik sehari-hari yang menjadi ekspediter itu kadang kala perusahaan pengangkutan itu sendiri.

Jadi keberpihakan kita mengirim barang maka pihak pengirim barang berhubungan langsung dengan pihak perusahaan. Maka semua tanggung jawab dalam hal ini ditanggung oleh

pihak perusahaan angkutan karena fungsi perusahaan ini di samping sebagai pengangkut juga sebagai ekspediter, jadi perusahaan pengangkut bertanggung jawab penuh mulai barang tersebut diserahkan oleh pihak pengirim sampai barang tersebut di pihak penerima.

Maka hal ini berlaku bagi seorang pengusaha pengangkutan, pengusaha pengangkutan menyelenggarakan Sampainya barang-barang angkutan di tempat tujuan sebab kewajiban bagi seorang pengusaha pengangkutan (tidak rusak). Sedang siapa-siapa yang melakukan pengangkutan adalah soal sekunder. Oleh karena itu, apabila terjadi kehilangan, kerusakan atau keterlambatan, pengirim dapat menuntut ganti rugi terhadap pihak penguasa pengangkutan.

Adapun sarana yang digunakan dalam pengangkutan ini adalah mobil bus. Mengenai pembayaran sewa atau upah angkutan dibayar seluruhnya oleh pengirim, sehingga pengangkutan tinggal menyerahkan saja barang-barang tersebut. Dan ada juga biaya angkutan itu dibayar sebagian di tempat muatan sebagai panjar dan nanti sampai di tujuan barulah dibayar seluruhnya. Selain itu ada juga biaya angkutan setelah barang-barang yang diangkut telah terjual di tempat tujuan. Hal ini terserah pada persetujuan antara pengirim dengan pengangkut sebelum pengangkutan mulai dilaksanakan, tetapi ada juga perusahaan yang menentukan tempat pembayaran atas sewa angkutan.

Apabila barang yang diangkut itu bernilai besar biasanya barang diasuransikan, sedangkan pengangkut di laut lebih berbahaya bila dibandingkan dengan pengangkutan di darat, sebab risiko melalui laut lebih besar dari pengangkutan di darat.

1. Terhadap Kehilangan Barang

Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang secepat-cepatnya, mulai dari tempat pemuatan sampai di tempat tujuan dengan selamat, lengkap dan utuh. Dan apabila terjadi suatu kerugian, misalnya kerugian.

Akan tetapi tidak selamanya pengangkut bertanggung jawab penuh atas kejadian hal-hal seperti yang di atas, banyak kemungkinan atau hal-hal tersebut terjadi yang bisa timbul. Dan juga selama

pengirim atau pemilik barang dapat membuktikan bahwa kerusakan atau kerugian dan kerugian diakibatkan oleh kelalaian atau kesalahannya dari perusahaan pengangkutan masih ada atau dalam tanggung jawabnya

Adapun pengecualian terhadap tanggung jawab perusahaan, terjadi hal-hal sebagai berikut :¹⁴

- 1) Cacat pada barang itu sendiri
- 2) Kerusakan pada barang akibat bencana alam
- 3) Kesalahan atau kelalaian pengirim
- 4) Keterlambatan pengiriman atau tidak menjamin pengirim, dalam hal ini barang tidak musnah atau cacat.

Penyebab-penyebab tersebut merupakan pengecualian dari tanggung jawab pengangkut, hal ini sesuai dengan isi "*lex Specialis Derogat Lex Generalis*". Terhadap barang yang hilang pada umumnya pengangkut bertanggung jawab dan berhak mendapat ganti rugi dari pihak pengangkut. Akan tetapi hal ini pula tergantung dari beberapa kerugian yang di derita oleh pihak ketiga yang harus sesuai dengan yang tercatat dalam surat angkutan.

Didalam praktik sehari-hari yang terjadi pihak perusahaan tidak mau bertanggung jawab apabila terjadi kehilangan barang. Sebab dalam membatasi risiko yang terjadi dalam pengangkutan, misalnya pengirim tidak mau lagi menggunakan jasa angkutan hanya membatasi tanggung jawab pengangkut. Dengan adanya pengurangan tanggung jawab pengangkut menambah risiko di pihak pengirim untuk menuntut ganti rugi.

2. Terhadap Kerusakan Barang

Didalam dunia pengangkutan kereta api maupun pengangkutan dengan mobil bus, biasanya barang atau muatan yang akan diangkut ke tempat tujuan dititipkan ke tempat yang dirasa aman atau biasanya digudangkan beberapa jam, tetapi biasa juga satu atau dua hari, kemudian mengangkut ke tempat tujuan. Tetapi pada pengangkutan dengan mobil bus,

pihak pengangkutan berbeda-beda, di mana pada perusahaan pengangkutan barang, cara pengangkutannya adalah sama, dan bertanggung jawab atas barang yang rusak juga hampir sama.

Semua barang yang akan diangkut ke tempat tujuan sebelum barang dipindahkan ke atas kendaraan atau masih ada di gudang, terlebih dahulu barang tersebut diperiksa oleh petugas pengangkutan, lalu di atur di atas kendaraan siapa tahu barang yang akan diangkut terdapat barang atau muatan yang rusak atau cacat yang dapat menimbulkan persoalan antara kedua belah pihak.

Didalam praktik sehari-hari yang dilakukan oleh perusahaan pengangkutan, barang yang diangkut cuma sekali mengadakan pemeriksaan yaitu sebelum ke tempat tujuan (saat pengiriman menyerahkan barangnya ke perusahaan). Kebiasaan pengangkutan barang yaitu barang yang diangkut itu tidak disimpan pada gudang tetapi langsung diangkut ke tempat tujuan. Pada pedagang atau pengirim langsung datang pada pengangkutan, mengantar barangnya secara perorangan dan menawarkan barangnya untuk diangkut, serta menyatakan kehendaknya tentang hal-hal yang akan diperjanjikan di dalam pengangkutan itu nanti.

Terhadap barang yang mengalami kerusakan atau pun cacat tersembunyi yang tidak tampak dari luar, perintahnya tentang hal-hal yang akan dari luar, yaitu bila kerusakan yang terjadi seperti hal ini maka penerima tidak dapat melihatnya sekalipun pandangan dari luar, maka hal yang demikian itu disebut "cacat tersembunyi. Prosedur pemeriksaan bersifat volunter, dan tidak cukup dengan mengajukan permohonan sederhana agar diadakan pemeriksaan terhadap barang-barang muatan yang bersangkutan

3. Terhadap Keterlambatan Barang

Salah satu keajaiban pengangkut yaitu menyelenggarakan pengangkutan barang dari suatu tempat sampai ke tempat tujuan dengan tepat waktu (tidak terlambat). Jika barang muatan itu terlambat datang di tempat tujuan sehingga mengakibatkan kerugian, maka

¹⁴ Wagiman, Refleksi dan Implementasi Hukum Udara: Studi Kasus Pesawat Udara Adam Air, Jurnal Hukum Bisnis, Vol. 25, 2006.

penerima dapat menuntut ganti rugi kepada pihak pengangkut.

Syarat untuk penuntut ini ialah bahwa keterlambatan datangnya barang-barang muatan itu menimbulkan kerugian bagi penerima, kerugian itu terjadi karena tenggang waktu untuk menjual barang-barang itu dengan keuntungan besar telah lewat, ketika barang-barang yang datang, masa penjualan di luar musim. Penuntutan itu harus dapat membuktikan bahwa perbuatan pengangkut ini mendatangkan kerugian bagi pihak penerima.

Dalam praktiknya sehari-hari informasi keterlambatan barang tiba di tempat tujuan, jarang terjadi. Hal ini terjadi oleh pihak pengangkut mengalami gangguan rusak atau salah alamat.

Tanggung jawab pengirim dalam perjanjian pengangkutan baik itu pengirim dari barang-barang atau pun pengangkut, masing-masing mempunyai kewajiban dan tanggung jawab. Mengenai tanggung jawab pengirim tidak secara tegas diatur dalam suatu pasal tersendiri pada KUHD Dagang. Namun demikian kalau kita teliti lebih cermat, hal ini dapat dijumpai dalam beberapa pasal dari buku KUHD Dagang yaitu:¹⁵

- 1) Adanya kewajiban dari pihak pengirim barang untuk menyerahkan barang yang dikirim itu dalam keadaan baik dan telah memenuhi syarat untuk diangkut.
- 2) Pengirim barang wajib menyerahkan surat-surat atau dokumen yang diperlukan untuk pengangkutan tersebut.
- 3) Pengirim barang wajib memberikan keterangan-keterangan yang benar dan lengkap tentang sifat atau macamnya barang yang diangkut.

Melihat ketentuan tersebut di atas maka dapatlah dikatakan bahwa tanggung jawab pengirim itu, adalah "pengirim wajib sepenuhnya memberikan bantuannya sepanjang ini diperlukan untuk kelancaran ketetapan penyelenggaraan pengangkutan". Jadi pengirim wajib memberitahukan isi dan nilai yang sebenarnya menurut faktur nota, pembelian yang syah, serta memberikan hak kepada perusahaan untuk pemeriksaan isi kiriman bila diperlukan dan pengirim

bersedia/tidak bersedia dibuka/diberitahukan oleh yang berwajib. Barang kiriman akibat pengepakan yang tidak sempurna sehingga menimbulkan kerugian, menjadi tanggung jawab pengirim. Sedangkan tanggung jawab pengirim adalah bertanggung jawab terhadap harangnya semua biaya pengiriman sesuai dengan tarif pada bukti tanda terima titipan.

Didalam perjanjian pengangkutan itu ada dua pihak masing-masing mempunyai hak dan kewajiban. Mereka itulah pengangkut dan pengirim barang dengan menggunakan sarana angkutan darat, maka ia berhak atau untuk meminta izin kepada pengangkut agar diterbitkan surat atau dokumen angkutan.

Pada proses pelaksanaan ganti rugi dalam proses pengangkutan barang tidak selamanya pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim, apabila pengirim tidak memberikan biaya sebagai jaminan dalam hal pengirim barang dan harus pula diikatkan dengan suatu perjanjian didalamnya.

Jadi kewajiban pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan barang sebaik-baiknya, mulai dari tempat di mana barang tersebut diambil atau diangkut sampai di tempat tujuan atau di mana perjanjian tersebut yang telah diperjanjikan di dalam surat perjanjian itu. Apabila timbul kerugian terhadap barang yang disebabkan karena kesalahan dan kelalaian pengangkut, misalnya barang yang rusak sebagian atau keseluruhan.

Barang yang hilang dan barang yang mengalami penyusutan hanya akibat terlambat diangkut dan terhadap barang yang cacat tersembunyi tidak tampak dari luar. Adapun jangka waktu kewajiban pengangkut adalah mulai diangkut sampai tiba di tempat tujuan dengan tidak ada apapun dalam arti kata bahwa barang itu diserahkan kepada penerima ditempat tujuan dengan selamat dan utuh. Seperti telah diketahui bahwa pengangkut harus menanggung semua kerugian yang terjadi pada barang-barang tersebut sebelum tiba di tempat tujuan kecuali kerugian yang timbul itu disebabkan oleh cacat barang itu sendiri karena sifatnya atau karena suatu keadaan memaksa. Sedangkan barang yang hilang pada umumnya pengangkut bertanggung jawab, dan pihak pengirim barang berhak mendapatkan ganti rugi dari pihak pengangkut atas barang

¹⁵ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang, dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hal. 10.

tersebut. Akan tetapi hal ini pula tergantung beberapa kerugian yang diderita oleh pihak pengirim yang harus sesuai dengan yang tercantum di dalam surat angkutan.

Terhadap barang yang hilang pada umumnya pengangkut tanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak pengirim barang. Kemudian terhadap pengangkut yang tidak bertanggung jawab dalam hal ini, di dalam praktik yang terjadi di Ujung Pandang, sebab dalam membatasi risiko yang terjadi dalam pengangkutan misalnya, orang tidak mau lagi menggunakan jasa angkutan yang tidak mau bertanggung jawab tersebut. Dalam membatasi tanggung jawab pengangkut maka hal-hal semacam ini diperbolehkan, bila ada unsur kesengajaan atau ketidakjujuran dari pengangkut.

Pengirim barang yang dilakukan oleh perusahaan jasa titipan adalah di mana pihak pengirim barang diberi tanda selalu diberi tanda terima titipan barang (surat angkutan).

Oleh karena itu, surat angkutan merupakan syarat mutlak yang harus dipenuhi oleh pihak pengirim dan apabila pihak pengirim tidak memenuhi peraturan-peraturan yang telah ditetapkan, maka pihak pengangkut tidak berkewajiban mengangkut, dan juga surat angkutan merupakan alat bukti yang berlaku untuk pelaksanaan ganti rugi terhadap barang yang mengalami kerusakan, kehilangan, dan penyusutan harga akibat kesalahan pengangkut. Tetapi apabila tidak dipergunakan suatu surat angkutan, maka harus dicantumkan dengan terang "Addres/alamat" dari pihak yang akan menerima. Penyerahan barang dan penerima oleh pegawai petugas pengusaha angkutan bagi pengirim tanpa surat angkutan dianggap sebagai diadakan persetujuan pengangkutan.

Mengenai pelaksanaan ganti kerugian pada pengangkutan bus mobil adalah sama pelaksanaannya pada pengangkutan dengan kereta api, yaitu biasanya adalah secara sukarela memusyawarahkan beberapa besar jumlah kerugian yang harus digantikan oleh pengangkut dengan cara yang biasa digunakan misalnya, kepada pengangkut diperbolehkan untuk memperjanjikan suatu pembatasan tanggung jawab.

Mengenai pengangkut dapat memperjanjikan bahwa ia tidak akan

diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan atau harga barang tersebut dengan sengaja tidak diberitahukan kepadanya. Dalam hal ini merupakan kesalahan pengirim sehingga tidak mendapat pelaksanaan ganti rugi atas barangnya, dengan cara inilah adalah merupakan cara untuk membatasi tanggung jawab pengangkut.

Setiap kerugian dan kehilangan serta kelambatan dari pengangkut itu, pengusaha tidak dapat mengelakkan diri dari tanggung jawabnya selaku pengangkut. Adapun cara pelaksanaan ganti rugi, yang biasanya digunakan perusahaan angkutan (jasa titipan barang), digunakan adalah perusahaan hanya mengganti 10 kali pengiriman yang tertulis dalam tanda terima titipan, tetapi dalam praktiknya aturan ini jarang terjadi karena pihak pengirim sulit menerimanya.

Adapun cara lain yang biasa digunakan terhadap barang yang hilang adalah perusahaan angkutan ganti/ganti rugi kepada pihak pengirim dengan cara menghitung harga dari barang yang hilang tersebut. Sedangkan ganti rugi terhadap barang yang cacat adalah pihak perusahaan hanya mengganti barang yang cacat saja. Pengajuan klaim secara tertulis selambat-lambatnya dalam waktu 1 bulan setelah tanggal pengiriman yang tertulis pada tanda terima titipan dengan bukti-bukti yang diperlukan.

Adapun mengenai keterlambatan dan susutnya barang-barang, serta kehilangan suatu keuntungan yang dihasilkan pada umumnya tidak ada ganti rugi, tidak mengalami kekurangan apa pun, hal ini disebabkan oleh karena prinsipnya setiap pengangkut hanya menginginkan tibanya barang dengan selamat dan cepat tiba di tempat tujuan, walaupun dalam hal ini barang itu terlambat sampai ke tangan penerima. Tetapi halangan dalam perjalanan kadang-kadang tidak dielakkan. Hal ini kecuali diperjanjikan welum pengangkutan dimulai, jadi setelah barang diterima dan menurut penilaian penerima barang yang mengalami kerusakan atau kekurangan ia harus segera memberitahukan kepada pengangkut.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Bentuk kewajiban pihak pengangkut pada kegiatan pengangkutan udara niaga

di Indonesia, mengacu kepada UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengatur bahwa perusahaan pengangkutan udara niaga wajib mengutamakan pengangkutan penumpang atau barang yang pemiliknya telah melunasi kewajiban membayar biaya pengangkutan sesuai dengan perjanjian pengangkutan udara niaga yang disepakati. Maskapai penerbangan, memiliki kewajiban untuk mengganti kerugian penumpang/barang, apabila konsumen mengalami kerugian sebagaimana juga diatur pada Pasal 4 huruf 9 UU. No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK).

2. Tanggung jawab hukum pihak pengangkut apabila terjadi kerugian pada kegiatan pengangkutan udara niaga di Indonesia didasarkan kepada perjanjian pengangkutan udara, dimana maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sampai ditujuan. Tanggung jawab disini diartikan maskapai penerbangan wajib membayar ganti rugi yang diderita penumpang dan apabila ingkar janji, maskapai penerbangan dapat digugat di pengadilan.

B. Saran

1. Pada kegiatan perniagaan, pihak pengelola penerbangan sebaiknya berhati-hati dan meminimalisir risiko terjadinya kerugian bagi para penumpang seperti: kerugian yang dirasakan penumpang sejak pembelian tiket, sebelum berangkat seperti terjadinya keterlambatan bahkan pembatalan, saat keberangkatan risiko terjadi kerugian yang dapat menimbulkan kematian atau luka-luka penumpang dan setelah keberangkatan kerugian yang dapat muncul adalah bagasi yang hilang, rusak atau salah penempatan sehingga pihak maskapai maskapai penerbangan dapat terhindar dari risiko kerugian atau tuntutan hukum terhadap terjadinya peristiwa-peristiwa tersebut.

2. Sebaiknya para penumpang pesawat niaga memahami hak-haknya dalam menggunakan pengangkutan udara niaga di Indonesia, seperti hak untuk memperoleh pelayanan dengan baik, dan hak ganti rugi yang merupakan salah satu hak mendasar yang dimiliki penumpang dalam menggunakan jasa penerbangan. Sebagai konsumen, penumpang mempunyai hak untuk memperoleh ganti rugi yang secara tegas telah diatur dalam Pasal 4 huruf 9 UUPK.

KEPUSTAKAAN

- Abdulkadir, Huhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hal. 23.
- _____, *Arti Penting dan Strategi Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Genta Pres, Yogyakarta, 2007.
- _____, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.
- E. Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995)*, Mandar Maju, Bandung, 2000.
- Hadi Setia Tunggal, *Undang-Undang Perkeretaapian (UU No, 23 Tahun 2007)*, Harvarindo, Jakarta, 2007.
- H.K. Martono, Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara, Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010.
- Joni Emirosn, et.al, *Perspektif Hukum Bisnis Indonesia Pada Era Globalisasi Ekonomi*, Genta Press, Yogyakarta, 2007.
- Khairiah Salwa Mochtar, *Privaticing Malaysia Airlines*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia Publishing, 2008.
- Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata, Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004.
- Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, RajaGrafindo Persada, Bandung, 2007.
- Munir Fuady, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Citra Aditya Bakti, 2001.

Munir Fuady, *Pengantar Hukum Bisnis, Menata Bisnis Modern Di Era Global*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012.

Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak Innoninaat di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2003.

Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang, dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995.