

**ANALISA HUKUM TENTANG TANGGUNG JAWAB
PENGANGKUT DALAM PENGANGKUTAN BARANG
MELALUI UDARA**



SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Syarat Guna Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu (S1) Ilmu Hukum
Pada Fakultas Hukum Universitas Tadulako*

OLEH :

JOVI WALFRITS LABIRO

D101 18 484

**FALKUTAS HUKUM
UNIVERSITAS TADULAKO
2025**

LEGAL ANALYSIS OF CARRIER LIABILITY IN THE AIR TRANSPORTATION OF GOODS



BACHELOR THESIS

*Submitted in Partial Fulfillment of the
Requirements for the Degree of Bachelor of Laws
at the Faculty of Law Tadulako University*

BY :

JOVI WALFRITS LABIRO

D 101 18 484

**FACULTY OF LAW
TADULAKO UNIVERSITY
2025**

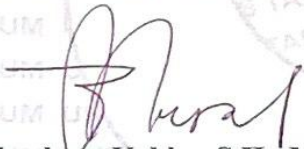


HALAMAN PENGESAHAN

Nama Mahasiswa : Jovi Walfrits Labiro
Nomor Stambuk : D10118484
Judul Skripsi : ANALISA HUKUM TENTANG TANGGUNG JAWAB
PENGANGKUT DALAM PENGANGKUTAN BARANG
MELALUI UDARA

Telah Diuji dan Dinyatakan Lulus
Tanggal, 26 Juni 2025

PEMBIMBING I,



Abraham Kekka, S.H., M.Hum
NIP. 19600711 199001 1 001

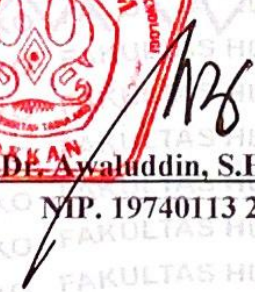
PEMBIMBING II,



Agustina, SH., MH
NIP. 19800801 201409 2 004

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Tadulako,




Dr. Awwaluddin, S.H., S.E., M.H

NIP. 19740113 200604 1 001

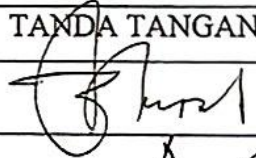



SKRIPSI

Disusun dan diajukan oleh

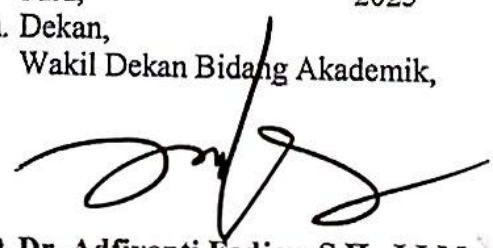
JOVI WALFRITS LABIRO
D10118484

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Sarjana Strata Satu (S1) pada hari
26 Juni 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat-syarat untuk memperoleh
Gelar Sarjana Hukum Pada Fakultas Hukum
Universitas Tadulako

Menyetujui
Panitia Ujian Sarjana (S1)
Fakultas Hukum Universitas Tadulako

NO	N A M A	JABATAN	TANDA TANGAN
1.	Abraham Kekka, SH, M.Hum	K e t u a	
2.	Agustinah, SH., MH	Sekretaris	
3.	Suarlan Datupalinge, SH, M.Hum	Anggota	
4.	Andi Bustamin Daeng Kunu, SH, MH	Anggota	
5.	<u>Dr.Adfiyanti Fadjar, S.H., LLM</u>	Anggota	

Palu, 2025
An. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik,


Dr. Adfiyanti Fadjar, S.H., LLM
NIP. 19700114 2 000122 001

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : JOVI WALFRITS LABIRO

Stambuk : D101 18 484

Menyatakan bahwa Skripsi ini merupakan hasil karya saya sendiri yang telah diarahkan oleh Dosen Pembimbing 1 dan Dosen pembimbing 2, dan bukan merupakan duplikasi atau plagiasi dari hasil penelitian orang lain.

Dalam Skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis dan dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dicantumkan nama pengarang dalam Daftar Pustaka.

Surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Palu, 26 Juni 2025

Yang membuat pernyataan,



JOVI WALFRITS LABIRO

D101 18 484

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yesus Kristus yang karena berkat dan kasih karunianya sehingga penyusunan Seminar hasil dengan judul “Analisa Hukum Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Pengangkutan Barang Melalui Udara” dapat diselesaikan.

Seminar hasil ini dimaksudkan sebagai suatu syarat yang harus dipenuhi untuk salah satu syarat penulisan skripsi jenjang strata satu Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Tadulako.

Dengan rasa haru dan bangga, Seminar hasil ini penulis persembahkan untuk kedua orang tua penulis yang begitu sangat luar biasa, ayahanda **JOHN WARENS LABIRO** dan ibunda tercinta **YULFINA SIMURU** yang penuh kesabaran dan keikhlasan, membesarkan, mengasuh, mendidik serta mencurahkan kasih sayang, dukungan, dorongan, bimbingan dan doa yang tak pernah putus dan tanpa pamrih hingga penulis tetap bisa tetap kuat dan sabar untuk mencapai Pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Tadulako yang sangat penulis banggakan. Terima Kasih juga kepada Adik-adik tersayang penulis **Jovan Christy Nugraha Labiro** dan **Choper Labiro**.

Penulis tidak dapat memungkiri bahwa banyak kekurangan dan keterbatasan pengetahuan, namun atas bimbingan dan pendampingan yang telah diberikan oleh Bapak **Abraham Kekka, S.H., M.Hum.** (Pembimbing I) dan Ibu **Agustinah, S.H., M.H.** (Pembimbing II), telah memberikan banyak pencerahan dan pengetahuan atas penulisan ini, pada kesempatan yang berbahagia ini Penulis Ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada Bapak dan Ibu Pembimbing atas tenaga, pikiran, dan waktunya dalam pemberian bimbingan sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dengan kemampuan terbaik.

Dalam proses penyelesaian studi tentu tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu penulis dengan kerendahan hati mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung dalam menyelesaikan studi ini, antara lain:

1. Bapak **Prof. Dr.Ir. Amar, S.T, M.T., IPU., Asean Eng** Selaku Rektor Universitas Tadulako.
2. Bapak **Dr. Awaluddin, S.H., S.E., M.H** Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Tadulako.
3. Ibu **Dr. Adfiyanti Fadjar, S.H., LLM** Selaku Wakil Dekan Bidang Akademik.
4. Ibu **Dr. Nurhayati, S.H., M.H** Selaku Wakil Dekan Bidang Umum dan Keuangan.
5. Bapak **Dr. Rahmat Bakri, S.H., M.H** Selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Hukum Universitas Tadulako
6. Ibu **Dr. Adfiyanti Fadjar, S.H., LLM** Selaku Ketua Bagian Hukum Perdata.
7. Bapak **Dr. Ahmad Aswar Rowa, S.H., M.H** Selaku Dosen Wali yang memberikan masukan bagi penulis selama menempuh perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Tadulako
8. Seluruh Tim Dosen Penguji, Bapak **Suarlan Datupalinge, S.H., M.Hum** Bapak **Andi Bustamin Daeng Kunu, S.H., M.H** dan Ibu **Dr. Adfiyanti Fadjar, S.H., LLM**
9. Seluruh Dosen dan Staff Administrasi di lingkungan Fakultas Hukum Universitas Tadulako yang tidak sempat penulis tuliskan satu persatu yang telah memberikan ilmunya selama menempuh kuliah.
10. Seluruh keluarga dan sanak saudara di manapun berada yang selalu memberi dukungan dan doa kepada penulis selama berada di bangku perkuliahan.
11. Terima kasih kepada **Keluarga Besar POMKRIS** yang telah menjadi wadah bagi penulis untuk bertumbuh dalam dunia perkuliahan.
12. Teman-teman seperjuangan “Huru-Hara” yang selalu berbagi tawa dan canda saat masih masa perkuliahan, khususnya Renhard, Feli,

Xenia, Christo, Gilbert, Gerald, Adhe, Agung, Cua, Meli, Flora, Riko, Wili, Andreas, Brian, Donny, Karel, Stenly, Phino dan Taya. Terimakasih buat kenangan, pengalaman, kebersamaan dan kerjasama selama perkuliahan.

13. Teman-teman dalam Persekutuan Oikumene Mahasiswa Kristen Fakultas Hukum (POMKRIS) terkhusus buat angkatan 2018. Terimakasih atas pelayanan, kebersamaan, serta doa dan dukungan yang kalian berikan.
14. Teman-teman KKN angkatan 95 Posko Tanggul selatan.
15. Untuk Diri Sendiri Terimakasih Karena Selalu Kuat Dan Tak Pernah Memutuskan Untuk Menyerah Sesulit Apapun Proses Penyusunan Skripsi Ini.

Penulis terbuka akan kritik dan saran yang membangun demi terciptanya penulisan yang lebih baik dikemudian hari. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk penulis dan khalayak umum yang membacanya serta dapat dipergunakan untuk penelitian selanjutnya. Semoga skripsi ini menjadi suatu langkah dan perbuatan yang bernilai ibadah dan sumber Berkat.

Tuhan Yesus Memberkati Amin.

Palu, 26 Juni 2025

Penulis

JOVI WALFRISTS LABIRO

D1 01 18 484

ABSTRAK

Jovi Walfrits Labiro, D101 18 484, Analisa Hukum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Melalui Udara. Pembimbing 1: Abraham Kekka, S.H., M.Hum. Pembimbing 2 : Agustina, S.H., M.H.

Pemanfaatan angkutan udara di era globalisasi ini tidak lagi hanya sebagai sarana perhubungan antar pulau yang belum terjangkau oleh perhubungan darat dalam skala nasional, melainkan pula sebagai sarana perhubungan internasional, antara satu negara ke negara lainnya yang tidak mungkin ditempuh melalui jalur darat. Pengangkutan udara atau angkutan udara istilah dalam UU RI No.1 tahun 2009 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 Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi tanggung jawab hukum pengangkut dalam konteks pengangkutan barang melalui udara, serta mekanisme penyelesaian masalah yang timbul akibat pelanggaran terhadap barang muatan. Dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif, penelitian ini mengumpulkan data primer melalui wawancara dan observasi, serta data sekunder dari peraturan perundang-undangan, dokumen pengangkutan, dan literatur hukum.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab pengangkut lahir dari hubungan kontraktual antara pengangkut dan pengirim, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011. Pengangkut berkewajiban untuk mengantarkan barang dengan aman dan tepat waktu, serta memberikan ganti rugi jika terjadi kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan. Penelitian ini juga mengidentifikasi dua jalur penyelesaian sengketa: jalur litigasi dan non-litigasi, yang dapat ditempuh oleh pengirim atau penerima barang dalam mengajukan klaim.

Naskah ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran dalam pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum pengangkutan udara, serta memberikan wawasan bagi praktisi dan akademisi mengenai tanggung jawab pengangkut dan perlindungan konsumen dalam pengangkutan barang melalui udara.

Kata kunci: Angkutan udara, Tanggung jawab, pengangkut, barang

ABSTRAK

Jovi Walfrits Labiro, D101 18 484, Legal Analysis Of Carrier Liability In The Air Transportation Of Goods, supervised by Abraham Kekka, S.H., M.Hum., and Agustina, S.H., M.H.

The use of air transportation in the era of globalization is no longer limited to facilitating inter-island connectivity that cannot be reached by land transportation on a national scale, but has also become an essential means of international transportation between countries that cannot be connected through land routes. Air transportation, as defined in Indonesian Law No. 1 of 2009, refers to any activity involving the use of aircraft to transport passengers, cargo, and/or mail for one or more flights from one airport to another. This study aims to explore the legal liability of carriers in the context of air cargo transportation, as well as the mechanisms for resolving issues that arise from violations affecting the transported goods. Using a normative juridical approach, this research gathers primary data through interviews and observations, and secondary data from legislation, transport documents, and legal literature. The findings indicate that carrier liability arises from a contractual relationship between the carrier and the consignor, as regulated in Law No. 1 of 2009 on Aviation and Minister of Transportation Regulation No. 77 of 2011. The carrier is obligated to deliver goods safely and on time, and to provide compensation in the event of damage, loss, or delay. The study also identifies two dispute-resolution pathways—litigation and non-litigation—that may be pursued by the consignor or consignee when submitting claims. This manuscript is expected to contribute to the development of legal scholarship, particularly in the field of air transportation law, and to offer insights for practitioners and academics regarding carrier liability and consumer protection in the air transportation of goods.

Keywords : Air transportation; carrier liability; carriers; goods

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian.....	4
D. Manfaat Penelitian.....	4
E. Metode Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Pengertian Hukum Pengangkutan Udara.....	7
B. Angkutan Udara Nasional	11
C. Peraturan Perundang-undangan Pengangkutan Udara Indonesia	12
D. Perjanjian-Perjanjian Internasional Dan Perjanjian Khusus	13
E. Peraturan Pemerintah.....	14
F. Peraturan Menteri Perhubungan, antara lain:	14
G. Perjanjian Pengangkutan Udara dan Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut	15
BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN	23
A. Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Melalui Udara.....	23
B. Penyelesaian Masalah Apabila Terjadi Kerusakan Pada Barang Muatan.....	37
BAB IV PENUTUP	47
A. Kesimpulan	47
B. Saran	48

DAFTAR PUSTAKA	50
A. Buku.....	50
B. Undang-Undang	51
C. Jurnal.....	51

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pemanfaatan angkutan udara di era globalisasi ini tidak lagi hanya sebagai sarana perhubungan antar pulau yang belum terjangkau oleh perhubungan darat dalam skala nasional, melainkan pula sebagai sarana perhubungan internasional, antara satu negara ke negara lainnya yang tidak mungkin ditempuh melalui jalur darat. Angkutan udara sebagai bentuk pengangkutan paling efisien dalam melakukan perjalanan internasional. Maskapai penerbangan atau airlines adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk barang, baik yang berjadwal (*schedule service*)¹ maupun yang tidak berjadwal (*non schedule service*).

Terdapat berbagai rute pada penerbangan berjadwal, salah satunya dikenal dengan istilah penerbangan lanjutan (*connecting flight*) yang merupakan penerbangan tidak langsung, yaitu penerbangan yang mengharuskan barang berpindah dari satu pesawat ke pesawat lain di tengah perjalanan untuk sampai ke tempat tujuan. Tempat singgah penerbangan (bandar udara) di tengah perjalanan ini disebut transit.

Penerbangan lanjutan (*connecting flight*) memerlukan waktu transit yang tidak menentu, ada maskapai penerbangan yang menjadwalkan waktu transit singkat adapula hingga berjam-jam lamanya. Dalam hal transit dapat timbul masalah seperti pergantian pesawat saat transit dengan waktu transit yang singkat, dimana apabila penumpang mengalami penundaan atau keterlambatan penerbangan (*delay*) dari bandar udara asal menuju bandar udara tempat untuk transit, sehingga mengakibatkan ditinggalnya penumpang

¹ Bobby Ferdinal Purwanto, Ngakan Ketut Dunia, dan Ni Putu Purwanti, 2016, “*Tanggung Jawab PT Garuda Terhadap Penumpang atas Tertundanya Penerbangan (Delay)* Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 *Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara*”, Jurnal Kertha Semaya, Vol. 04, No. 03, April 2016, Denpasar, hlm 3.

saat pergantian pesawat atau maskapai penerbangan yang akan mengangkut penumpang dari tempat transit menuju tempat tujuan.

Penumpang tentu merasa dirugikan dengan adanya penundaan penerbangan (*delay*) sehingga mengakibatkan keterlambatan transit ini, tidak hanya dari segi materiil tetapi juga dari segi imateriil, seperti masalah apabila keterlambatan transit terjadi di luar negeri, dimana penumpang tidak paham dengan perbedaan bahasa, tidak memiliki kerabat di tempat transit, kurangnya mengenal daerah tempat transit tersebut dan lain sebagainya.

Sehingga tentu perlu ada pihak yang bertanggung jawab dalam kerugian yang timbul terhadap penumpang karena keterlambatan transit ini. Pengangkutan memegang peranan penting, terutama dalam memperlancar arus barang maupun jasa dalam suatu alur perekonomian masyarakat, nasional bahkan global. Pengangkutan sebagai bagian dari sistem tata niaga, terutama berperan untuk memperlancar aliran suatu produk terutama dalam sistem perekonomian. Sebagai sarana fisik, pengangkutan merupakan suatu sarana yang sangat vital atau dengan kata lain memegang peran yang penting dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena keduanya saling mempengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari.

Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas barang orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya mobilitas, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan utama bagi masyarakat.

Pengangkutan udara, melalui pengiriman barang kepada perusahaan cargo, memiliki sejumlah konsekuensi akibat adanya hubungan tersebut. Berdasarkan pada asas-asas yang ada dalam hukum pengangkutan, maka ada hubungan timbal balik antara pengangkut dan pengirim, yaitu hubungan hak dan kewajiban. Sebagai pihak perantara bagi sampainya barang kepada pihak penerima, maka pengangkut memiliki tanggung jawab tertentu terhadap sesuatu (barang atau orang) yang dipercayakan kepadanya oleh pengirim untuk disampaikan kepada penerima sebagai pihak yang tertuju. Keberadaan

pengangkutan udara dewasa ini memegang peranan yang sangat penting hampir dalam semua aspek kehidupan tidak terkecuali dalam hal pelaksanaan pengangkutan barang cargo. Namun demikian, kegiatan pengangkutan barang (*cargo*) kerap kali menimbulkan kerugian terutama bagi pihak pengguna jasa cargo tersebut.

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

Tanggung jawab hukum pada awalnya berasal dari perikatan yang menimbulkan hak dan kewajiban. Kewajiban dan hak dalam perikatan ini dijelaskan dalam Pasal 1233 KUH Perdata, yaitu bersumber dari perjanjian dan peraturan perundang-undangan. Mengenai pertanggung jawaban maskapai penerbangan diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yang kemudian lebih lanjut diatur mengenai Keterlambatan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dari kedua peraturan ini akan di analisis mengenai pertanggung jawaban maskapai penerbangan terhadap keterlambatan transit dalam penerbangan lanjutan (*connecting flight*). Rumusan masalah yang dapat dikaji untuk analisis ini adalah apa saja bentuk-bentuk prinsip pertanggung jawaban yang dikenal dalam pengangkutan udara dan bagaimana pertanggung jawaban maskapai penerbangan terhadap keterlambatan transit pada penerbangan lanjutan (*connecting flight*).

Berdasarkan uraian latar belakang diatas penulis akan menganalisa dan mengkaji lebih jauh sehingga penulis mengakat judul “Analisa Hukum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Melalui Udara”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis paparkan, penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui udara?
2. Bagaimana cara penyelesaian masalah apabila terjadi kerusakan pada barang muatan?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tanggung jawab pengangkutan barang melalui udara.
2. Untuk mengetahui cara penyelesaian masalah apabila terjadi pelanggaran pada barang muatan.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dari penelitian ini di harapkan dapat membantu atau memberikan sumbangan pemikiran dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan pertimbangan dalam mengkaji Undang-Undang serta praktek penerepan Undang-Undang dan aturan lainnya dalam rangka penegakan terutama tentang transportasi udara

2. Manfaat Praktis

Dari penulisan ini, di harapkan dapat bermanfaat bagi penulis sendiri untuk bertambahnya wawasan dan ilmu pengetahuan terhadap angkutan udara dalam hal transportasi. Untuk mengetahui regulasi dan pelaksanaannya serta elemen pendukung dalam pengoprasian angkutan pernebangan baik mengenai sarana prasarana maupun aspek keselamatan yang mendukung. Adapun juga dapat bermanfaat dalam memberikan pembelajaran bagi masyarakat, kalangan akomodasi, pengusaha pengangkutan penyebrangan ataupun penyelenggara serta bagi siapa saja

yang ingin memperdalam pengetahuannya terhadap hukum pegangkutan khususnya angkutan udara.

E. Metode Penelitian

1. Jenis Sumber Data Bahan Hukum

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif adalah suatu metode penilitian hukum yang berfungsi untuk melihat hukum dalam artian nyata dan meneliti bagaimana bekerjanya hukum di lingkungan masyarakat

2. Sumber Data Badan Hukum

Jenis dan sumber data dalam penelitian normatif yang digunakan dalam skripsi "Analisa Hukum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Melalui Udara" mencakup data primer dan data sekunder, serta bahan hukum tersier.²

a. Badan Hukum Primer

Badan hukum primer adalah sumber hukum yang memiliki kekuatan mengikat dan langsung mengatur norma-norma hukum. Contohnya termasuk undang-undang, peraturan pemerintah, dan peraturan daerah. Badan hukum ini menjadi dasar bagi penerapan hukum dan penyelesaian sengketa.

b. Badan Hukum Sekunder

Badan hukum sekunder adalah dokumen atau peraturan yang menjelaskan, menginterpretasikan, atau memberikan rincian lebih lanjut tentang badan hukum primer. Ini mencakup peraturan pelaksana, surat edaran, dan keputusan pejabat yang memberikan arahan tentang penerapan hukum.

c. Badan Hukum Tersier

Badan hukum tersier adalah sumber yang memberikan informasi tambahan, analisis, atau interpretasi mengenai hukum, tetapi tidak memiliki kekuatan mengikat. Contohnya adalah literatur hukum, kamus hukum, dan panduan yang membantu pemahaman dan penerapan hukum.

² Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI-Press, 2012), hlm. 12.

3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan data dalam penelitian normatif berdasarkan skripsi "Analisa Hukum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Melalui Udara" dilakukan melalui studi kepustakaan (library research), yaitu dengan mengkaji bahan-bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan, dokumen resmi, literatur hukum, buku teks, jurnal ilmiah, dan sumber hukum lainnya yang relevan. Studi ini bertujuan untuk memperoleh data sekunder dan bahan hukum primer seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, serta bahan hukum sekunder seperti pendapat para ahli hukum, dan bahan hukum tersier seperti kamus hukum atau ensiklopedia. Teknik ini digunakan untuk mengidentifikasi, menelaah, dan menginterpretasi norma hukum yang berlaku guna menjawab permasalahan hukum yang diteliti dalam kerangka analisis yuridis normatif

4. Analisa Bahan Hukum

Analisis data dalam penelitian normatif berdasarkan skripsi "Analisa Hukum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Melalui Udara" dilakukan dengan metode yuridis normatif, yaitu menganalisis bahan hukum yang diperoleh dari studi kepustakaan secara sistematis untuk mengkaji norma-norma hukum yang relevan dengan permasalahan penelitian. Proses analisis ini melibatkan penafsiran terhadap peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, serta pengkajian doktrin hukum dan pendapat para ahli untuk mengonstruksikan argumentasi hukum yang logis. Dengan cara ini, peneliti dapat menarik kesimpulan mengenai bentuk dan batas tanggung jawab hukum pengangkut, serta solusi penyelesaian apabila terjadi pelanggaran terhadap barang muatan dalam pengangkutan udara.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Hukum Pengangkutan Udara

Hukum udara (*air law*) merupakan hukum yang berlaku di ruang udara, yaitu wilayah yang berada di bawah kedaulatan suatu negara. “Hukum udara adalah sekumpulan peraturan yang mengatur kegiatan manusia dan subyek hukum lain di ruang udara”³. Apabila kegiatan manusia dan subjek hukum lain tersebut berada di atas wilayah nasional atau dengan kata lain berada di ruang udara nasional berarti hukum yang mengatur tentang kegiatan tersebut termasuk dalam ruang lingkup hukum udara nasional (*national air law*)⁴. Hukum udara termasuk hukum transportasi udara, merupakan hukum yang bersifat generalis yang memiliki karakteristik khusus yang mengatur kegiatan manusia dan subjek hukum lain di ruang udara.

Di Indonesia, hukum udara berhubungan dengan wilayah nasional Indonesia yang diakui hak kedaulatan dan yurisdiksinya. Bentuk penegakan kedaulatan atas wilayah ruang udara nasional antara lain penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara kedaulatan Indonesia dan pelanggaran terhadap kawasan udara terlarang, baik kawasan udara nasional maupun asing, sebagaimana ditetapkan dalam pasal 2 ayat 2 UU No. 15 Tahun 1992, dan Peraturan Pemerintah RI No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Di lihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan barang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan yang disepakati menurut perjanjian pengangkutan.

³ Saefullah Wiradipraja. 2014. *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bandung: Alumni. hlm 3.

⁴ Ibid., hlm.2.

Pengangkutan barang melalui udara adalah proses pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan pesawat udara. Ini mencakup pengiriman barang domestik dan internasional.

Mengidentifikasi berbagai jenis barang yang sering diangkut melalui udara, seperti barang konsumen, barang berharga, barang berbahaya, dan barang yang memerlukan pengiriman cepat pengangkutan barang melalui udara memiliki beberapa proses sebelum terjadinya pengiriman barang melalui udara, yaitu:

- a. Pengemasan: Barang harus dikemas dengan baik untuk melindunginya selama pengangkutan.
- b. Dokumentasi: Pengirim harus menyiapkan dokumen yang diperlukan, termasuk Air Waybill dan dokumen kepabeanan jika diperlukan.
- c. Pengiriman ke Bandara: Barang dibawa ke bandara untuk diproses dan dimuat ke pesawat.
- d. Penerbangan: Barang diangkut melalui pesawat ke tujuan yang ditentukan.
- e. Penerimaan: Setelah tiba di bandara tujuan, barang akan diperiksa dan diserahkan kepada penerima.

a) Jenis-Jenis Tanggung Jawab Pengangkut

Dalam konteks pengangkutan barang melalui udara, tanggung jawab pengangkut diatur oleh berbagai perjanjian internasional, seperti Konvensi Warsawa dan Konvensi Montreal. Tanggung jawab pengangkut dapat dibedakan menjadi beberapa jenis, sebagai berikut:

1. Tanggung Jawab untuk Kerugian atau Kerusakan Barang

- a. Kerugian Barang Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian barang yang terjadi selama proses pengangkutan. Jika barang hilang atau tidak sampai ke tujuan, pengangkut harus memberikan ganti rugi kepada pengirim.
- b. Kerusakan Barang: Jika barang yang diterima dalam keadaan rusak, pengangkut juga bertanggung jawab. Pengirim harus memberikan bukti kerusakan dalam waktu yang ditentukan untuk mengajukan klaim.

2. Tanggung Jawab untuk Keterlambatan

Keterlambatan Pengiriman: Pengangkut dapat bertanggung jawab atas keterlambatan dalam pengiriman barang, terutama jika keterlambatan tersebut disebabkan oleh kelalaian pengangkut. Namun, dalam beberapa kasus, pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab jika keterlambatan disebabkan oleh faktor di luar kendali mereka, seperti cuaca buruk atau keadaan darurat.

3. Tanggung Jawab untuk Keamanan Barang

Keamanan Selama Pengangkutan: Pengangkut bertanggung jawab untuk memastikan bahwa barang aman selama proses pengangkutan. Ini mencakup perlindungan terhadap pencurian, kerusakan, atau kehilangan yang dapat terjadi selama transportasi.

4. Tanggung Jawab untuk Mematuhi Peraturan

Kepatuhan terhadap Regulasi Pengangkut harus mematuhi semua peraturan dan standar yang berlaku dalam pengangkutan barang, termasuk peraturan keselamatan, keamanan, dan kepabeanan. Kegagalan untuk mematuhi peraturan ini dapat mengakibatkan tanggung jawab hukum.

5. Tanggung Jawab untuk Penyampaian Informasi

Pengangkut bertanggung jawab untuk memberikan informasi yang akurat dan lengkap mengenai barang yang diangkut, termasuk sifat barang, nilai, dan dokumen yang diperlukan. Kegagalan untuk memberikan informasi yang tepat dapat mengakibatkan masalah hukum atau klaim ganti rugi.

6. Tanggung Jawab untuk Barang Berbahaya

Jika barang yang diangkut termasuk barang berbahaya, pengangkut memiliki tanggung jawab tambahan untuk memastikan bahwa barang tersebut ditangani dan diangkut sesuai dengan peraturan yang berlaku. Ini termasuk pengemasan yang tepat dan pemberian label yang sesuai.

7. Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut

- a. Analisis Hukum menganalisis tanggung jawab pengangkut dalam kasus kehilangan, kerusakan, atau keterlambatan barang, serta bagaimana hukum mengatur situasi tersebut.
- b. Pembatasan Tanggung Jawab: Menjelaskan ketentuan hukum yang membatasi tanggung jawab pengangkut, termasuk batasan jumlah ganti rugi yang dapat diklaim.

8. Perlindungan Hukum bagi Pengirim dan Penerima Barang

- a. Hak dan Kewajiban: Menguraikan hak-hak pengirim dan penerima barang, termasuk hak untuk mendapatkan informasi dan hak untuk mengajukan klaim.
- b. Mekanisme Klaim menjelaskan prosedur yang harus diikuti oleh pengirim atau penerima barang dalam mengajukan klaim atas kerugian atau kerusakan.
- c. Peran Asuransi menganalisis pentingnya asuransi dalam pengangkutan barang melalui udara, termasuk jenis-jenis asuransi yang tersedia dan bagaimana asuransi dapat melindungi pengirim dan penerima barang.

Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian seperti yang diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat dipahami kriteria penumpang dalam pengangkutan yaitu:

- 1) Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan
- 2) Pihak tersebut adalah penumpang yang wajib membayar biaya pengangkutan
- 3) Pembayaran biaya pengangkutan dibuktikan oleh karcis yang dikuasai oleh penumpang.⁵

⁵ Muhammad abdulqadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, cetakan V, Bandung Citra Aditya Bakti 2013, Hlm. 63

B. Angkutan Udara Nasional

Angkutan udara nasional diatur dalam Bab X UU RI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Menurut bab tersebut, angkutan udara Nasional dijelaskan dalam Sembilan bagian yaitu :

- 1) Bagian pertama Pasal 83 sampai dengan Pasal 107
- 2) Bagian kedua Pasal 108 sampai 121 Perizinan angkutan udara Terdapat tata cara pengurusan izin usaha angkutan udaraniaga dan mengenai perizinan usaha angkutan udara bukan niaga, sertakewajiban pemegang izin angkutan udara
- 3) Bagian ketiga dari Pasal 122 sampai dengan Pasal 125
- 4) Bagian keempat dari Pasal 126 sampai dengan 130 Tarif angkutan niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarifangkutan penumpang dan tarif angkutan kargo
- 5) Bagian kelima dari Pasal 131 sampai Pasal 134
- 6) Bagian keenam dari Pasal 134 hingga Pasal 135 Pengangkutan untuk penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak, dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha angkutan udara niaga, dalam pembelian tidak di pungut biaya tambahan.
- 7) Bagian ketujuh dari Pasal 136 sampai dengan Pasal 139 Bagian kedelapan dari Pasal 140 sampai Pasal 186 Didalam bagian ini terdapat mengenai wajib angkut, tanggung jawab pengangkutan terhadap penumpang dan/atau pengirim kargo, dokumen angkutan penumpang, bagasi dan kargo, besaran ganti kerugian, pihak yang berhak menerima ganti kerugian, jangka waktu pengajuan klaim, hal gugatan, pernyataan kemungkinan meninggal dunia bagi penumpang pesawat udara yang hilang, wajib asuransi, tanggung jawab pada angkutan udara oleh beberapa pengangkut berturut-turut, tanggung jawab pada angkutan intermodal, tanggung jawab pengangkut lain, tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ke tiga, pernyataan khusus dan lain-lain.

C. Peraturan Perundang-undangan Pengangkutan Udara Indonesia

Peraturan perundang-undangan Nasional di Indonesia merupakan implementasi Undang-Undang Dasar 1945. Sumber hukum penerbangan di Indonesia antara lain :⁶

A. Undang-Undang

Undang-Undang yang mengatur pengangkutan udara di Indonesia adalah Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan yang diperbarui menjadi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

B. Ordonasi

1. Luchtverkeers Verordening

Luchtverkeer Verordening (Stb. 1936 No. 425) atau Peraturan Lalu Lintas Udara (diundangkan dalam Staatsblad/Lembaran Negara 1936 No. 425). Luchtverkeer Verordening merupakan peraturan pelaksanaan dari Luchtvaart Besluit 1932 khususnya mengenai peraturan lalu lintas udara, antara lain tentang penggunaan lampu pesawat, tanda pesawat serta isyarat-isyarat apabila pesawat terbang akan mendarat atau berada dalam keadaan darurat, serta berbagai pengaturan lainnya agar pengoperasian pesawat terbang dapat terlaksana dengan lancar dan selamat.

2. Luchtvernoer Ordonnantie

Luchtvaart Ordonnantie 1934 (Stb. 1934 No. 205) atau Ordonansi Penerbangan Tahun 1934 (diundangkan dalam Staatsblad/Lembaran Negara 1934 No. 205). Ordonansi ini merupakan peraturan pelaksanaan dari beberapa ketentuan dalam mengatur pengangkutan penumpang bagasi, dan kargo.

Luchtverkeer Verordening (Stb. 1936 No. 425) atau Peraturan Lalu Lintas Udara (diundangkan dalam Staatsblad/Lembaran Negara 1936 No. 425). Luchtverkeer Verordening merupakan peraturan pelaksanaan dari Luchtvaart Besluit 1932 khususnya mengenai peraturan lalu lintas udara, antara lain tentang penggunaan lampu pesawat, tanda pesawat serta isyarat-isyarat apabila pesawat terbang akan mendarat atau berada dalam keadaan darurat,

⁶ Ibid, Hlm 31

serta berbagai pengaturan lainnya agar pengoperasian pesawat terbang dapat terlaksana dengan lancar dan selamat.

3. **Luchtvaar Quarantaine Ordonantie**

Luchtvaart Quarantaine Ordonnantie (Stb. 1939 No. 149) atau Ordonansi Karantina Penerbangan (diundangkan dalam Staatsblad/Lembaran Negara 1939 No. 149), berisi ketentuan mengenai karantina pencegahan dan penyebaran penyakit menular yang disebarkan oleh penumpang pesawat terbang.

D. Perjanjian-Perjanjian Internasional Dan Perjanjian Khusus

Dalam konteks pengangkutan barang melalui udara, tanggung jawab pengangkut diatur oleh berbagai perjanjian internasional, seperti Konvensi Warsawa dan Konvensi Montreal. Tanggung jawab pengangkut dapat dibedakan menjadi beberapa jenis, sebagai berikut:

Mengenai bidang pengangkutan udara ada beberapa perjanjian internasional dan perjanjian khusus yang perlu mendapat *perhatian*, seperti:

- a) Perjanjian Warsawa tanggal 12 Oktober 1929, yang berlaku di Indonesia mulai tanggal 29 September 1933. Konvensi Warsawa ditandatangani pada tahun 1929 di Warsawa, Polandia, sebagai respons terhadap kebutuhan untuk mengatur pengangkutan udara internasional. Konvensi ini bertujuan untuk memberikan kerangka hukum yang jelas mengenai tanggung jawab pengangkut.
- b) Konvensi mengenai Penerbangan Sipil Internasional yang dikenal dengan Konvensi Chicago Tahun 1944 (*Convention Aviation Chicago*). *Konvensi mengenai Penerbangan Sipil Internasional (Konvensi Chicago) Tahun 1944 merupakan tonggak penting dalam sejarah penerbangan sipil. Dengan membentuk kerangka hukum yang jelas dan menetapkan standar internasional, konvensi ini telah berkontribusi pada keselamatan, efisiensi, dan pertumbuhan industri penerbangan di seluruh dunia.*

- c) Konvensi The Haaque Tahun 1970 tentang perlindungan pesawat udara dari tindakan melawan hukum. Konvensi The Hague Tahun 1970 tentang Perlindungan Pesawat Udara dari Tindakan Melawan Hukum merupakan langkah penting dalam upaya internasional untuk meningkatkan keamanan penerbangan. Dengan menetapkan kerangka hukum yang jelas dan mendorong kerjasama antar negara, konvensi ini berkontribusi pada perlindungan penumpang dan awak pesawat dari ancaman yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

E. Peraturan Pemerintah

Beberapa peraturan pemerintah yang menjadi sumber hukum pengangkutan udara antara lain:

- a) Peraturan Pemerinah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara yang diubah dengan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2000.
- b) Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan yang diubah menjadi Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan.

F. Peraturan Menteri Perhubungan, antara lain:

- a) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara;
- b) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri;
- c) Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.

G. Perjanjian Pengangkutan Udara dan Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut

Perjanjian pengangkutan udara merupakan suatu dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁷ Menurut undang-undang seorang juru pengangkut (bahasa Belanda: *vervoerder*, bahasa Inggris: *carrier*) hanya menyanggupi untuk melaksanakan pengangkutan saja, jadi tidaklah perlu bahwa ia sendiri mengusahakan sebuah alat-pengangkutan, meskipun pada umumnya biasanya ia sendiri yang mengusahakannya.⁸

Menurut R. Soekardono, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim, penerima, pengirim atau penerima, penumpang), berkeharusan untuk menunaikan pembayaran tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁹ 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.

Selanjutnya menurut undang-undang ada perbedaan antara seorang pengangkut dan seorang ekspediter, yang terakhir ini hanya memberikan jasa jasanya dalam soal pengirimannya barang saja dan pada hakekatnya hanya memberikan perantaraan antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang itu. Pada umumnya dalam suatu perjanjian pengangkutan pihak pengangkut adalah bebas untuk memilih sendiri alat pengangkutan yang hendak dipakainya, sebagaimana halnya dengan perjanjian lainnya, kedua belah pihak diberikan kebebasan seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pengangkutan yang akan

⁷ R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014, hal 69

⁸ Ibid. hal. 70

⁹ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Rajawali, 1986, hal 8.

diselenggarakan itu. Apabila terjadi kelalalian pada salah satu pihak, maka akibatnya ditetapkan sebagaimana berlaku untuk perjanjian-perjanjian pada umumnya dalam Buku III dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).

Perjanjian ini harus dilakukan dengan itikad baik, hal ini sesuai dengan rumusan Pasal 1338 ayat 3 KUHPerdata, yaitu suatu perjanjian dengan suatu unsur subyektif tetapi untuk menilai perjanjian tersebut ditentukan pada unsur obyektif yaitu dengan selalu mematuhi norma- norma kesusilaan, ketentuan undang-undang dan tidak bertentangan dengan ketertiban umum.¹⁰

Pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan Menurut sifatnya, dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengirim dan pengangkut sama tinggi, tidak seperti dalam perburuhan, di mana para pihak tidak sama tinggi, yakni majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi daripada si buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan ini disebut kedudukan subordinasi, sedangkan kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan yang sama tinggi atau kedudukan koordinasi.¹¹

Perjanjian pengangkutan itu pihak pengangkut dapat dikatakan sudah mengakui menerima barang-barang dan menyanggupi untuk membawanya ketempat yang telah ditunjuk dan menyerahkannya kepada orang yang di alamatkan. Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang dan/atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang kesuatu tempat

¹⁰ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia), hlm 14

¹¹ E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional* (Yogyakarta: Liberty), hlm. 19

tujuan tertentu, dan pihak-pihak pengirim barang dan/atau penumpang mengikatkan dirinya pula untuk membayar ongkos angkutannya.¹²

Berdasarkan pengertian perjanjian pengangkutan diatas, didalam perjanjian pengangkutan terlibat dua pihak, yakni:

1. Pengangkut
2. Pengirim barang atau penumpang

Perjanjian pengangkutan ini, adalah *consensual* (timbal-balik) di pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengirim barang (pemberi order) membayar biaya/ ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama.¹³

Dengan demikian, kedua belah pihak harus menunaikan kewajibannya yaitu pihak pengangkut mempunyai kewajiban untuk mengangkut barang ataupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Pihak pengirim berkewajiban menyerahkan ongkos yang disepakati serta menyerahkan barang yang dikirim pada alamat tujuan dengan jelas. Kedudukan pihak penerima barang karena sesuatu perjanjian untuk berbuat sesuatu bagi penerima barang apakah barang itu diterimanya sebagai suatu hadiah.

Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, 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.

Dokumen angkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara bukan merupakan suatu perjanjian angkutan udara, tetapi hanya merupakan suatu bukti adanya perjanjian angkutan udara; karena tanpa diberikannya dokumen angkutan tetap ada suatu perjanjian angkutan.

¹² E. Suherman, 1979, Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan, (Bandung. Offset Alumni) hlm 8

¹³ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 67

Hal ini terdapat dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (Stb. No. 100 Tahun 1939) Pasal 5 ayat 2, pasal 6 ayat 5 dan pasal 7 ayat 2, Cf. Konvensi Warsawa Pasal 3 ayat 2, Pasal 4 ayat 4 dan Pasal 5 ayat 2¹⁴. Pasal 140 UURI No. 1 Tahun 2009 diatur kewajiban badan usaha angkutan udara niaga untuk mengatur penumpang.

Menurut Pasal tersebut, badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo dan pos setelah disepakatinya perjanjian angkutan, disamping itu badan usaha angkutan negara niaga juga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian angkutan yang disepakati. Perjanjian angkutan tersebut dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.

Dalam penjelasan kewajiban angkut badan usaha angkutan udara niaga tidak membedakan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan sepanjang yang bersangkutan telah memenuhi persyaratan perjanjian angkutan yang disepakati.¹⁵ Ketentuan Pasal 140 UU RI No. 1 Tahun 2009 tersebut berasal dari usul Pasal 36 RUU Penerbangan yang disampaikan kepada Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. Usul Pasal 36 RUU Penerbangan tersebut berbunyi:

1. Perusahaan angkutan udara niaga, wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakati perjanjian angkutan;
2. Tiket penumpang atau tiket bagasi atau surat muatan udara merupakan tanda bukti telah disepakati perjanjian angkutan dan pembayaran biaya angkutan. Usul dalam RUU Penerbangan tersebut diambil dari pasal 41 UU RI No. 15 Tahun 1992 yang berbunyi :
 - a. Perusahaan angkutan udara niaga, wajib mengangkut orang dan/atau setelah disepakati perjanjian angkutan;
 - b. Tiket penumpang atau tiket bagasi atau surat muatan udara merupakan tanda bukti telah disepakati perjanjian angkutan dan pembayaran angkutan.

¹⁴ Ibid., hlm 35.

¹⁵ Martono dan Amad Sudiro. 2017. *Hukum Angkutan Udara* Berdsarkan UU RI No. 1 Tahun 2009. Depok: Rajawali Pers. hlm. 68.

Usul dalam RUU Penerbangan tersebut diambil dari Pasal 41 UURI No. 15 Tahun 1992 yang berbunyi:

- a. Perusahaan angkutan udara wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan;
- b. Tiket penumpang atau tiket bagasi atau surat muatan udara merupakan tanda bukti telah disepakati perjanjian angkutan angkutan dan pembayaran biaya angkutan;

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah. Dalam penjelasannya dikatakan bahwa ketentuan wajib angkut ini dimaksudkan agar perusahaan angkutan niaga tidak melakukan perbedaan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan sepanjang yang bersangkutan telah memenuhi persyaratan sesuai perjanjian angkutan yang telah disepakati.

Perjanjian Pengangkutan Udara dan Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut merupakan bagian krusial dalam sistem hukum transportasi udara karena menjadi dasar hukum hubungan antara pengangkut (maskapai penerbangan) dengan pengirim barang atau penumpang. Dalam konteks pengangkutan barang melalui udara, perjanjian ini bukan sekadar kontrak bisnis biasa, melainkan juga sebagai landasan hukum yang mengikat para pihak, dengan berbagai kewajiban dan hak yang melekat. Perjanjian pengangkutan udara pada dasarnya adalah perjanjian timbal balik di mana satu pihak, yakni pengangkut, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat, sedangkan pihak lainnya berkewajiban membayar biaya atas jasa tersebut.¹⁶

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, tanggung jawab hukum dalam perjanjian ini berangkat dari asas umum perikatan dalam hukum perdata, yakni sumber perikatan dapat berasal dari perjanjian maupun undang-undang (Pasal 1233 KUHPerdata). Dalam hal pengangkutan udara, Pasal 1 angka 29

¹⁶ Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara* Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009, (Depok: Rajawali, 2017), hlm. 72.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 menyebutkan bahwa 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 lainnya. Dengan demikian, segala tanggung jawab hukum yang muncul, baik dari segi kontraktual maupun akibat wanprestasi, harus dipahami dalam kerangka prinsip dasar perjanjian ini.

Prinsip-prinsip yang melandasi tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan udara terbagi atas beberapa model tanggung jawab, yaitu:

- 1) Tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*based on fault liability*),
- 2) Tanggung jawab atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*), dan tanggung jawab mutlak (*strict liability*).

Prinsip-prinsip ini menjadi acuan utama dalam menyelesaikan sengketa yang timbul akibat kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan dalam pengangkutan. Misalnya, berdasarkan prinsip praduga bersalah, perusahaan penerbangan dianggap bertanggung jawab atas kerugian penumpang atau pengirim barang, kecuali apabila maskapai dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan karena kelalaian mereka, tetapi akibat force majeure atau kesalahan pihak lain.

Dalam hubungan pengangkutan udara, pengangkut bukan hanya bertanggung jawab terhadap keselamatan barang selama dalam perjalanan, tetapi juga sejak saat barang diterima hingga diserahkan kepada pihak yang dituju. Hal ini ditegaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, yang mengatur bahwa tanggung jawab terhadap kargo dimulai sejak pengirim menerima salinan surat muatan udara (airway bill) hingga waktu pengambilan barang yang ditentukan. Dokumen airway bill ini menjadi bukti utama adanya perjanjian dan juga menjadi dasar klaim tanggung jawab apabila terjadi kerusakan atau kehilangan.

Sebagaimana telah dijelaskan pada bagian sebelumnya, dalam pelaksanaan pengangkutan barang kargo sering timbul masalah, seperti keterlambatan pengiriman, kehilangan sebagian atau seluruh barang, bahkan kerusakan fisik. Oleh karena itu, selain harus mematuhi prinsip-prinsip kontraktual dan hukum positif yang berlaku, pengangkut juga diwajibkan menyediakan mekanisme pertanggungjawaban yang adil dan transparan.

Dalam hal terjadi pelanggaran atau wanprestasi, pengangkut wajib memberikan ganti rugi sebagaimana diatur dalam pasal-pasal yang telah diuraikan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011. Misalnya, untuk kargo yang hilang atau musnah, maskapai berkewajiban memberikan ganti rugi sebesar Rp100.000 per kilogram, dan Rp50.000 per kilogram untuk kerusakan sebagian. Namun, jika nilai barang dicantumkan dalam airway bill, maka perusahaan penerbangan wajib membayar ganti rugi sesuai nilai yang tertera.

Perjanjian pengangkutan udara juga mencerminkan asas kebebasan berkontrak sebagaimana dalam Pasal 1338 KUHPdata. Meski begitu, kebebasan ini tidak bersifat absolut, melainkan dibatasi oleh ketentuan hukum, kesusilaan, dan ketertiban umum. Dalam praktiknya, perusahaan penerbangan tidak dapat menyisipkan klausul yang meniadakan tanggung jawab atau mengurangi jumlah ganti rugi yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Bahkan Pasal 186 ayat (1) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 secara eksplisit melarang pengangkut membuat perjanjian yang meniadakan tanggung jawab atau menentukan batas ganti rugi yang lebih rendah.¹⁷

Dengan memperhatikan prinsip-prinsip tersebut, dapat disimpulkan bahwa sistem tanggung jawab dalam perjanjian pengangkutan udara bertujuan melindungi hak-hak pengirim barang dan memberikan kepastian hukum atas pelaksanaan jasa transportasi udara. Maka dari itu, penyusunan perjanjian pengangkutan harus dilakukan dengan penuh kehati-hatian,

¹⁷ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 *Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara*, Pasal 18 ayat (3).

memuat kewajiban dan hak masing-masing pihak secara proporsional, serta memuat ketentuan ganti rugi yang sesuai dengan hukum positif.

Apabila terjadi pelanggaran terhadap barang muatan, seperti yang telah dijelaskan dalam bagian pembahasan sebelumnya, maka mekanisme penyelesaian yang dapat ditempuh meliputi jalur litigasi maupun non-litigasi, termasuk klaim asuransi dan penyelesaian sengketa melalui mediasi atau arbitrase.¹⁸

Secara keseluruhan, bagian ini mempertegas bagaimana perjanjian pengangkutan udara dan prinsip-prinsip tanggung jawab yang melekat padanya berfungsi sebagai payung hukum perlindungan terhadap pengguna jasa, serta mendorong tanggung jawab maskapai untuk menjalankan kewajiban secara profesional dan bertanggung jawab sesuai dengan amanah undang-undang.¹⁹

¹⁸ UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 115

¹⁹ UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 186 ayat (1).

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Melalui Udara

Tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui udara merupakan aspek yang sangat penting dalam hukum transportasi. Pengangkut, dalam hal ini, adalah maskapai penerbangan atau perusahaan kargo yang bertanggung jawab untuk mengangkut barang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan menggunakan pesawat udara. Tanggung jawab ini diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan, termasuk Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011.

Tanggung jawab pengangkut bersifat kontraktual, yang berarti bahwa pengangkut memiliki kewajiban hukum yang timbul dari perjanjian yang dibuat dengan pengirim barang. Selain itu, tanggung jawab ini juga bersifat regulator, di mana pengangkut harus mematuhi ketentuan hukum yang berlaku, serta publik, yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan dan perlindungan konsumen. Ruang lingkup tanggung jawab pengangkut mencakup beberapa aspek penting:

- a. Temporal: Tanggung jawab pengangkut dimulai dari saat barang diterima di bandara keberangkatan hingga diserahkan kepada penerima di bandara tujuan. Hal ini diatur dalam Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011.
- b. Materiil: Tanggung jawab pengangkut juga mencakup kerugian yang dialami oleh pengirim atau penerima barang, seperti kerusakan fisik barang, kehilangan barang, dan keterlambatan pengiriman. Data menunjukkan bahwa 17% kasus yang dilaporkan terkait dengan kerusakan barang, 12% terkait kehilangan, dan 25% terkait keterlambatan.

Prinsip utama yang berlaku dalam tanggung jawab pengangkut adalah:

1. *Presumption of Liability*: Pengangkut dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi selama proses pengangkutan, kecuali dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan akibat kelalaian mereka. Hal ini diatur dalam Pasal 141 UU Penerbangan.
2. *Limitation of Liability*: Tanggung jawab pengangkut dibatasi pada jumlah tertentu, yaitu maksimal Rp100.000 per kilogram untuk barang yang hilang dan Rp50.000 per kilogram untuk kerusakan. Ini diatur dalam Pasal 145 UU Penerbangan.
3. *Non-Waivable Liability*: Klausul yang membebaskan pengangkut dari tanggung jawab tidak sah, sebagaimana diatur dalam Pasal 186 UU Penerbangan.

Air Waybill (AWB) berfungsi sebagai:

- a. Bukti perjanjian antara pengangkut dan pengirim.
- b. Dasar klaim ganti rugi jika terjadi kerusakan atau kehilangan barang.
- c. Alat verifikasi tanggung jawab pengangkut.

Data menunjukkan bahwa 68% sengketa dapat diselesaikan dengan awb yang lengkap, sementara 32% kasus rumit akibat ketidaklengkapan dokumen.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan mengatur secara umum mengenai penerbangan di Indonesia. Badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo dan pos setelah disepakatinya perjanjian angkutan, disamping itu badan usaha angkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian angkutan yang disepakati.²⁰

Dalam hal pengiriman kargo pengirim wajib memenuhi persyaratan pengiriman dengan surat muatan udara Surat muatan udara (*airway bill*) adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkut udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak penerima kargo untuk mengambil kargo. Dalam pasal 115 Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan surat muatan udara yang wajib di buat pengirim kargo memuat :

1. Tanggal dan tempat surat muatan dibuat;
2. Tempat pemberangkatan dan tujuan;
3. Nama dan alamat pengangkut pertama;
4. Nama dan alamat pengirim kargo;
5. Nama dan alamat penerima kargo;
6. Jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa, atau nomor kargo yang ada;
7. Jumlah, berat, ukuran, atau besarnya kargo;
8. Jenis atau macam kargo yang dikirim; dan
9. Pernyataan bahwa pengangkut kargo tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.

²⁰ H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2011, *Hukum Angkutan Udara*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, h.68

Penyerahan dan penandatanganan surat muatan kepada pengangkut membuktikan kargo telah di terima oleh perusahaan penerbangan dalam keadaan sebagaimana tertera dalam surat muatan. Pengirim bertanggung jawab atas kebenaran isi surat muatan (*airway bill*) dan bertanggung jawab atas kelengkapan dokumen lainnya yang dipersyaratkan oleh instansi terkait dan menyerahkan kepada perusahaan penerbangan²¹. Dengan demikian perusahaan penerbangan bertanggung jawab sepenuhnya mengenai kargo tersebut yang dibuktikan dengan adanya surat muatan (*airway bill*).

Tanggung jawab pengangkut udara diatur secara khusus dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2009 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap pihak yang mengalami kerugian diatur pada pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2009 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyangkut.

1. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
2. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
3. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
4. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
5. Keterlambatan angkutan udara; dan
6. Kerugian yang di derita oleh pihak ketiga.

Perusahaan penerbangan wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo bila kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara perusahaan penerbangan tersebut.²² Besarnya ganti rugi yang diberikan oleh perusahaan penerbangan sebesar Rp. 100.000 setiap 1 Kg dari berat kargo terhadap kargo tersebut hilang atau musnah. Terhadap rusak sebagian atau seluruh isi kargo atau kargo, perusahaan penerbangan wajib memberikan ganti rugi kepada pengirim sebesar Rp. 50.000 setiap 1 kg dari berat kargo tersebut.

²² *Ibid* hlm 334

Dalam surat muatan apabila pengirim mencantumkan nilai kargo, ganti kerugian yang wajib dibayar oleh perusahaan penerbangan kepada pengirim kargo sebesar nilai kargo yang dinyatakan dalam surat muatan. Dalam hal hilang, musnah, atau rusaknya kargo tuntutan ganti rugi yang ditujukan kepada pihak perusahaan penerbangan diajukan secara tertulis pada saat kargo diterima oleh penerima kargo.

Tuntutan ganti rugi atas hilang, musnah atau rusaknya kargo yang dialami pengirim kargo dapat didasarkan dengan bukti dokumen terkait yaitu surat muatan udara. Apabila perusahaan penerbangan tidak melakukan tanggung jawab atas hilang, musnah, atau rusaknya kargo izin usaha angkutan udara niaga dapat dicabut oleh direktur jendral.

Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dalam Pasal 18 ayat (1) dan (2) yaitu :

- (1) Tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara sampai dengan penumpang masuk terminal kedatangan di bandar udara tujuan.
- (2) Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.

Dengan semakin banyaknya maskapai penerbangan nasional yang menyediakan pelayanan angkutan udara domestik memberikan pengaruh yang baik bagi konsumen, karena menambah banyak pilihan penawaran jasa angkutan udara. Namun demikian pemerintah selaku regulator harus tetap memperhatikan bahwa ketersediaan (*availability*) angkutan udara ini perlu meningkatkan akan kenyamanan baik bagi penumpangnya maupun barang agar tidak terjadi hal-hal yang akan membawa kerugian dan kerusakan yang diakibatkan oleh kelalaian dalam pengangkutan yang tersedia melalui pengangkutan dalam setiap penerbangan.

Menurut pasal 1 ayat (3) Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, pengertian tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. Jenis tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Bab II tentang jenis tanggung jawab pengangkut dan besaran ganti kerugian pasal 2 yang menyebutkan pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

- a) Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b) Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c) Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat
- d) Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e) Keterlambatan angkutan udara; dan
- f) Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Oleh karena itu tanggung jawab pengangkut angkutan udara dalam hal ini perusahaan penerbangan yaitu dari naik sampai turunnya penumpang pesawat udara.

Batas tanggung jawab perusahaan penerbangan diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yaitu pada:

Pasal 18 :

- 1) Tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara sampai dengan penumpang memasuki terminal kedatangan di bandar udara tujuan.
- 2) Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.

- 3) Tanggung jawab pengangkut terhadap kargo dimulai sejak pengirim barang menerima salinan surat muatan udara dari pengangkut sampai dengan waktu yang ditetapkan sebagai batas pengambilan sebagaimana tertera dalam surat muatan udara (*airway bill*).

Pasal 19 :

Pengangkut tidak dapat dituntut tanggung jawab untuk membayar ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b, Pasal 3 huruf c butir 2, Pasal 14, apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa :

- a. Kejadian tersebut bukan karena kesalahan atau kelalaian pengangkut atau orang-orang yang dipekerjakannya atau agen-agenya; atau
- b. Kejadian tersebut semata-mata disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang sendiri dan/atau pihak ketiga.

Pasal 20 :

Tanggung jawab pengangkut dalam peraturan ini berlaku terhadap pengangkut yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*charter*) atau 4 pihak-pihak lain sebagai pembuat kontrak pengangkutan (*contracting carrier*) sepanjang tidak diperjanjikan lain dan tidak bertentangan dengan peraturan ini. Tanggung jawab perusahaan penerbangan menyebutkan bahwa asuransi diwajibkan demi menjamin keselamatan terhadap penumpang. Wajib asuransi terhadap penumpang diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara pada Bab III Pasal 16 dan 17.

Berhubungan dengan wajib asuransi tanggung jawab pengangkut, pihak asuransi membantu pihak perusahaan penerbangan untuk bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan. Jumlah ganti kerugian pada penumpang yang mengalami kecelakaan diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 pasal 3 yang berbunyi :

Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a ditetapkan sebagai berikut:

- a. Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang.
- b. Penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang sematamata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang.
- c. Penumpang yang mengalami cacat tetap, meliputi : 1. penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; dan 2. penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- d. Cacat tetap total sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki.

- e. Penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) per penumpang.

Tanggung jawab terhadap penumpang yang wajib dilakukan oleh perusahaan penerbangan yang jelas diatur pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan diatur lebih khusus lagi dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara. Pada peraturan tersebut menyebutkan bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang wajib dilaksanakan sebagai syarat untuk menjalankan pengangkutan udara. Pada peraturan tersebut juga disebutkan batas-batas tanggung jawab pengangkut, wajib asuransi tanggung jawab pengangkut, syarat dan tata cara pengajuan ganti rugi dan nominal yang harus dibayarkan jika penumpang mengalami kecelakaan dan sebagainya.

Pada dasarnya, hukum udara nasional suatu negara merupakan hasil penyesuaian dari hukum udara internasional yang berlaku dan disesuaikan dengan situasi dan kondisi di dalam negeri. Setiap negara di dunia memiliki wilayah udara yang disebut sebagai wilayah udara nasional, dan seluruh negara pasti memiliki hukum udara nasionalnya masing-masing.

Kecelakaan pesawat udara (*aircraft accident*) dapat diartikan sebagai suatu peristiwa yang terjadi ketika pesawat udara dioperasikan dan terjadi saat seseorang naik ke dalam pesawat udara dengan tujuan untuk terbang dari bandara keberangkatan sampai ke bandara tujuan.

Kejadian (*incident*) adalah peristiwa selain kecelakaan pesawat udara yang berhubungan dengan pengoperasian suatu pesawat udara yang membahayakan atau dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur tanggung jawab pengangkut dalam beberapa paragraf yang mencakup aspek tanggung jawab terhadap penumpang, kargo barang, ganti rugi, pihak ketiga, dan persyaratan khusus. Namun, ketentuan tersebut bersifat umum, sehingga diperlukan peraturan yang lebih operasional dan teknis. Sebagai hasilnya, diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang telah diperbaharui dengan Peraturan Menteri.

Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 sebagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang tersebut Tanggung jawab pihak maskapai penerbangan berdasarkan Pasal 20 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Perubahan atas ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa:

“Pasal 20 “Tanggung jawab pengangkut dalam peraturan ini berlaku juga terhadap pengangkut yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal (charter) atau pihak pihak lain sebagai pembuat kontrak pengangkutan (contracting carrier) sepanjang tidak diperjanjikan lain dan tidak bertentangan dengan peraturan ini.”

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, perusahaan pengangkutan udara memiliki beberapa tanggung jawab terhadap penumpang yang diatur dalam Pasal 141 yaitu:

- 1) Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.
- 2) Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.

- 3) Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkn ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.

Konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*) yang diterapkan pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sama dengan yang diberlakukan pada Konvensi.

Warsawa 1929, serta prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*base on fault liability*), terutama berkaitan dengan bagasi kabin (*cabin baggage*).

Berdasarkan Pasal 141 butir 1 Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan jo Pasal 2 huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara ini, pengangkut memiliki tanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang, seperti kematian, cacat tetap, kehilangan atau tidak berfungsinya salah satu anggota badan, atau gangguan aktivitas normal, seperti kehilangan tangan, kaki, atau mata yang disebabkan oleh peristiwa dalam pesawat udara atau saat naik dan turun pesawat udara.

Berdasarkan ketentuan Pasal tersebut, Perusahaan Pengangkutan Udara dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian penumpang jika memenuhi beberapa syarat:

1. Kerugian harus disebabkan oleh kejadian pada pesawat udara.
2. Kejadian tersebut harus terkait dengan pengangkutan udara.
3. Kejadian tersebut harus terjadi di dalam pesawat udara atau selama penumpang sedang melakukan kegiatan naik turun pesawat udara.

Ganti kerugian Pasal 3 huruf a dan b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, dijelaskan bahwa jumlah ganti kerugian yang diberikan kepada penumpang yang meninggal dunia, mengalami cacat tetap, atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a, ditetapkan sebagai berikut :

- a. Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang;
- b. Penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang.

Ganti kerugian Pasal 5 butir (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, dijelaskan bahwa Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut:

- a. Kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan
- b. Kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.

Menurut prinsip Tanggung Jawab Hukum Atas Dasar Kesalahan (*presumption of liability*), pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada saat kecelakaan pesawat udara, dan beban pembuktian kesalahan ada pada pengangkut. Penumpang atau pengirim barang hanya perlu membuktikan bahwa kerugian tersebut terjadi. Hal ini dianggap wajar karena dalam kecelakaan pesawat udara, biasanya sulit bagi penumpang atau pengirim barang untuk membuktikan kesalahan pengangkut karena adanya

kehancuran pesawat dan kematian penumpang, sehingga sulit untuk menemukan saksi atau bukti yang cukup.

Sebagai akibat dari prinsip ini, jumlah ganti rugi yang wajib dibayar kepada pihak yang dirugikan dibatasi maksimumnya, tidak peduli seberapa besar kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang. Namun, pengangkut tidak berhak menikmati jumlah maksimum ganti rugi tersebut jika pihak yang dirugikan dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian yang disengaja oleh pengangkut atau karyawannya.

Keuntungan pihak pengangkut dalam prinsip based on fault liability ini adalah bahwa tidak dalam setiap kelambatan pengangkut harus membayar santunan, karena kelambatan biasanya disebabkan alasan teknis dan operasional untuk menjamin keselamatan penerbangan. Sedangkan bagi penumpang atau pengirim barang akan memperoleh ganti rugi yang tidak dibatasi oleh maksimum santunan, asalkan dapat membuktikan kesalahan pengangkut.

Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*strict of liability*) yang diberlakukan pada pengangkut terhadap pihak ketiga dianggap penting karena pihak ketiga sulit untuk membuktikan kesalahan pengangkut.

Jumlah ganti kerugian atau santunan yang harus diterima oleh pihak ketiga, pemberian tersebut disesuaikan dengan kerugian yang benar-benar dialami. Aturan yang lebih spesifik mengenai cara menghitung besarnya ganti rugi, syarat-syarat, serta prosedur untuk mendapatkan ganti rugi diatur dalam Pasal 14 dan Pasal 21 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara.

Ganti kerugian Pasal 14 huruf a dan b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, dijelaskan bahwa jumlah ganti kerugian yang diberikan kepada penumpang yang meninggal dunia, mengalami cacat tetap, atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf f, ditetapkan sebagai berikut:

- a. Meninggal dunia diberikan ganti rugi sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta” rupiah) per orang;
- b. Pihak ketiga yang mengalami cacat tetap, meliputi:
 1. Pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta” rupiah) per orang;
 2. Pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam Lampiran Peraturan ini.

Tuntutan Ganti kerugian Pasal 21 butir (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, ditetapkan sebagai berikut:

- 1) Tuntutan ganti kerugian oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga yang mengalami kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 hanya dapat dilakukan berdasarkan bukti sebagai berikut:
 - a) Dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat (*claim tag*) atau surat muatan udara (*airway bill*) atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan;
 - b) Surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dan/atau harta benda terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara.

Bukti adanya prinsip praduga bersalah (*presumption of liability*) dalam Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah kerugian yang timbul karena keterlambatan pada pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo.

Pasal 2 Keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal terdiri dari:

- a. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*); dan
- c. Pembatalan penerbangan (*cancellation of flight*).

B. Penyelesaian Masalah Apabila Terjadi Kerusakan Pada Barang Muatan

Penyelesaian masalah yang timbul akibat kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan barang muatan dalam pengangkutan udara merupakan aspek penting yang harus diperhatikan oleh semua pihak yang terlibat. Proses ini tidak hanya melibatkan pengangkut dan pengirim barang, tetapi juga dapat melibatkan pihak ketiga, seperti perusahaan asuransi dan lembaga penyelesaian sengketa. Dalam konteks ini, terdapat beberapa langkah dan mekanisme yang dapat diambil untuk menangani masalah yang muncul.

Mekanisme penyelesaian sengketa dapat dibagi menjadi dua kategori utama: internal dan eksternal.

a. *Internal Complaint:*

Pelaporan: Pengirim atau penerima barang yang mengalami kerugian harus segera melaporkan masalah kepada pengangkut. Pelaporan ini harus dilakukan dalam waktu yang ditentukan, biasanya dalam 7 hingga 14 hari setelah barang diterima. Proses pelaporan yang cepat sangat penting untuk memastikan bahwa klaim dapat diproses dengan baik.

Verifikasi Dokumen: Setelah pelaporan, pengangkut akan memverifikasi dokumen yang diajukan, termasuk *Air Waybill* (AWB), nota pengiriman, dan bukti kerusakan. Proses verifikasi ini bertujuan untuk memastikan bahwa klaim yang diajukan valid dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pengangkut harus melakukan

pemeriksaan menyeluruh terhadap semua dokumen yang relevan untuk menentukan apakah klaim dapat diterima.

Proses Klaim: Jika klaim dianggap valid, pengangkut akan memproses klaim tersebut dan memberikan ganti rugi sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Jika klaim ditolak, pengangkut harus memberikan alasan yang jelas kepada pengirim. Proses klaim ini harus dilakukan dengan transparansi dan kejelasan agar pengirim memahami langkah-langkah yang diambil.

b. *Eksternal:*

Mediasi: Jika penyelesaian internal tidak berhasil, pengirim dapat memilih jalur mediasi. Mediasi melibatkan pihak ketiga yang netral untuk membantu kedua belah pihak mencapai kesepakatan. Proses ini sering kali lebih cepat dan lebih murah dibandingkan litigasi, serta dapat menjaga hubungan baik antara pengirim dan pengangkut.

Arbitrase: Jika mediasi tidak berhasil, pengirim dapat memilih arbitrase sebagai alternatif penyelesaian sengketa. Dalam *arbitrase*, sengketa diselesaikan oleh arbiter yang ditunjuk, dan keputusan arbiter bersifat mengikat bagi kedua belah pihak. Proses arbitrase biasanya lebih formal dibandingkan mediasi, tetapi tetap lebih cepat dibandingkan proses litigasi.

Litigasi: Jika semua upaya penyelesaian non-litigasi tidak berhasil, pengirim dapat mengajukan gugatan ke pengadilan. Dalam proses litigasi, penggugat harus membuktikan bahwa kerugian yang dialami disebabkan oleh kelalaian pengangkut. Proses litigasi dapat memakan waktu dan biaya yang lebih besar, sehingga sering kali menjadi pilihan terakhir.

Proses klaim yang efektif sangat penting untuk memastikan bahwa pengguna jasa mendapatkan ganti rugi yang adil. Pengirim atau penerima barang harus mengikuti prosedur yang telah ditetapkan untuk mengajukan klaim. Hal ini mencakup:

- a. Dokumentasi yang Diperlukan: Pengirim harus menyiapkan semua dokumen yang diperlukan, termasuk *Air Waybill* (AWB), nota pengiriman, dan bukti kerusakan. Dokumentasi yang lengkap dan akurat akan mempercepat proses klaim dan meningkatkan peluang untuk mendapatkan ganti rugi.
- b. Batas Waktu Pengajuan Klaim: Pengirim harus memperhatikan batas waktu untuk mengajukan klaim. Biasanya, batas waktu ini ditentukan dalam peraturan yang berlaku dan harus dipatuhi agar klaim dapat diproses.
- c. Bukti Kerusakan atau Kehilangan: Pengirim harus dapat memberikan bukti yang jelas mengenai kerusakan atau kehilangan barang. Ini dapat mencakup foto, laporan dari pihak ketiga, atau dokumen lain yang mendukung klaim.

Dalam praktiknya, terdapat beberapa masalah yang sering dihadapi oleh pengirim atau penerima barang dalam proses klaim. Beberapa masalah umum meliputi:

- Klaim Ditolak: Pengirim sering kali menghadapi penolakan klaim karena ketidaklengkapan dokumen atau alasan lain. Untuk mengatasi masalah ini, penting bagi pengirim untuk memastikan bahwa semua dokumen yang diperlukan disiapkan dengan baik dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- Proses Lambat: Proses klaim yang lambat dapat menyebabkan ketidakpuasan bagi pengguna jasa. Pengangkut perlu meningkatkan efisiensi dalam proses klaim dengan menerapkan sistem yang lebih baik, seperti digitalisasi proses klaim dan pelacakan status klaim secara real-time.

- Nilai Ganti Rugi Rendah: Pengirim mungkin merasa bahwa nilai ganti rugi yang ditawarkan tidak mencukupi untuk menutupi kerugian yang dialami. Dalam hal ini, pengirim dapat mempertimbangkan untuk mengambil asuransi tambahan untuk melindungi diri dari kerugian yang lebih besar.

Untuk mencegah masalah yang mungkin timbul dalam pengangkutan barang, pengangkut dan pengguna jasa perlu melakukan beberapa upaya preventif, antara lain:

- Standardisasi Prosedur: Penerapan prosedur standar operasional (SOP) dalam penanganan barang untuk memastikan bahwa semua barang ditangani dengan hati-hati dan sesuai dengan standar yang ditetapkan.
- Pelatihan Staf: Memberikan pelatihan berkala kepada staf yang menangani barang untuk memastikan bahwa mereka memahami prosedur yang benar dan dapat mengurangi risiko kesalahan.
- Transparansi dan Komunikasi: Membangun komunikasi yang baik antara pengangkut dan pengguna jasa untuk memastikan bahwa semua pihak memahami hak dan kewajiban mereka, serta proses yang harus diikuti dalam pengajuan klaim.

Dengan memahami mekanisme penyelesaian sengketa dan masalah yang mungkin timbul, pengangkut dan pengguna jasa dapat bekerja sama untuk mencapai solusi yang adil dan efisien. Hal ini tidak hanya melindungi hak-hak pengguna jasa, tetapi juga meningkatkan kepercayaan terhadap sistem pengangkutan udara secara keseluruhan.

Menurut Muhammad Abdulkadir, pengangkutan merupakan tahap aktivitas memuat barang/penumpang ke alat pengangkut, membawa barang/penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, menurunkan barang/penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditetapkan.²³

²³ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, (Bandung: Citra Aditya Bakti. 1991), hlm. 20.

Dalam Pasal 1 angka 26 UU No. 1 Tahun 2009 terkait Penerbangan, memperjelas bila pengangkut sebagai badan usaha angkutan udara niaga, pemilik perizinan aktivitas angkutan udara buka niaga yang menjalankan aktivitas angkutan niaga berdasar peraturan ini, ataupun badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang menjalin kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Pasal 1 angka 13 mendefinisikan Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, ataupun pos untuk satu perjalanan maupun beberapa perjalanan lebih dari satu bandara ke bandara lainnya.

Pengangkut dalam pengangkutan udara ialah perusahaan pengangkutan udara yang memperoleh perizinan untuk menjalankan operasinya dari pemerintah mempergunakan pesawat udara sipil dan terdapat pungutan biaya dengan nominal tertentu. Perusahaan angkutan udara/maskapai penerbangan bisa diperjelas sebagai organisasi yang memfasilitasi jasa penerbangan untuk barang/penumpang.

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

Penyelesaian masalah terkait pelanggaran pada barang muatan dalam pengangkutan udara melibatkan berbagai langkah dan prosedur untuk mengatasi isu-isu hukum, operasional, dan manajerial. Berikut adalah beberapa langkah umum yang dapat diambil :

1. Identifikasi Masalah

- a) Penilaian Kerusakan: Identifikasi dan dokumentasikan kerusakan atau kehilangan barang.
- b) Evaluasi Kesesuaian: Pastikan bahwa barang yang dikirim sesuai dengan dokumen pengiriman dan peraturan yang berlaku.

2. Dokumentasi dan Pelaporan

- a) Laporan Kerusakan atau Kehilangan: Buat laporan resmi tentang kerusakan atau kehilangan barang. Laporan ini harus mencakup semua detail yang relevan, termasuk deskripsi barang, bukti kerusakan, dan tanggal kejadian.
- b) Dokumen Pengiriman: Pastikan semua dokumen seperti *airway bill* (AWB), nota pengiriman, dan asuransi dikeluarkan dan disimpan.

3. Penilaian Tanggung Jawab

- a) Analisis Kontrak: Tinjau kontrak pengangkutan dan ketentuan dalam *airway bill* untuk menentukan tanggung jawab.
- b) Hukum dan Regulasi: Identifikasi hukum dan peraturan yang berlaku, seperti Konvensi Montreal atau aturan domestik yang relevan.

4. Klaim Asuransi

- a) Pengajuan Klaim: Ajukan klaim kepada perusahaan asuransi jika barang diasuransikan. Sertakan semua dokumentasi yang diperlukan dan bukti kerusakan.
- b) Negosiasi: Berunding dengan perusahaan asuransi atau pihak terkait untuk menyelesaikan klaim.

5. Penyelesaian Sengketa

- a) Mediasi atau *Arbitrase*: Jika terjadi sengketa antara pengirim dan pengangkut, pertimbangkan mediasi atau arbitrase sebagai alternatif untuk penyelesaian hukum.
- b) Proses Hukum: Jika mediasi atau arbitrase tidak berhasil, pertimbangkan untuk membawa kasus ke pengadilan sesuai dengan hukum yang berlaku.

6. Langkah Pencegahan

- a) Audit dan Evaluasi: Lakukan audit untuk memahami penyebab kerusakan atau kehilangan dan evaluasi prosedur pengiriman untuk mencegah kejadian serupa di masa depan.

- b) Pelatihan dan Prosedur: Tingkatkan pelatihan staf tentang prosedur pengemasan dan pengiriman untuk memastikan kepatuhan terhadap standar industri.

7. Komunikasi dan Layanan Pelanggan

- a) Komunikasi Terbuka: Jaga komunikasi yang jelas dengan semua pihak yang terlibat, termasuk pelanggan, untuk memastikan transparansi dalam proses penyelesaian.
- b) Layanan Pelanggan: Berikan dukungan pelanggan yang baik untuk membantu mereka memahami proses klaim dan penyelesaian.

8. Pembaruan Kebijakan

Revisi Kebijakan: Jika diperlukan, revisi kebijakan dan prosedur internal berdasarkan pengalaman dan temuan dari kasus yang terjadi untuk meningkatkan efektivitas di masa depan.

9. Kepatuhan Hukum

Tinjauan Regulasi: Pastikan bahwa semua prosedur dan tindakan sesuai dengan regulasi lokal dan internasional terkait pengangkutan barang.

Langkah-langkah ini membantu dalam menangani masalah terkait pelanggaran barang muatan secara sistematis dan efektif, mengurangi dampak negatif pada bisnis, dan memastikan kepuasan pelanggan.

Penyelesaian masalah apabila terjadi pelanggaran pada barang muatan dalam pengangkutan udara tidak bisa dilepaskan dari prinsip-prinsip hukum yang telah dibahas sebelumnya mengenai tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan udara. Sebagaimana diketahui, pengangkutan udara merupakan suatu bentuk pelayanan jasa yang memiliki risiko tinggi, baik terhadap keselamatan jiwa manusia maupun terhadap keamanan barang yang diangkut. Oleh karena itu, tanggung jawab hukum yang melekat pada pengangkut menjadi dasar bagi penyelesaian apabila timbul sengketa akibat kehilangan, kerusakan, keterlambatan, atau ketidaksesuaian atas barang yang dikirim melalui jalur udara. Perjanjian pengangkutan udara yang telah disepakati antara pengangkut dan pengirim barang menjadi dasar hukum

utama dalam mengurai bentuk wanprestasi dan langkah penyelesaian yang dapat ditempuh.

Berdasarkan ketentuan Pasal 140 dan Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengangkut wajib bertanggung jawab terhadap setiap bentuk kerugian yang timbul akibat pelanggaran terhadap perjanjian tersebut, kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian terjadi bukan karena kelalaiannya.²⁴

Dalam pelaksanaan pengangkutan barang, salah satu dokumen yang memiliki peran penting dalam proses penyelesaian sengketa adalah surat muatan udara (*airway bill*). Dokumen ini bukan hanya sekadar bukti fisik terjadinya perjanjian, tetapi juga menjadi dasar dalam membuktikan hak dan kewajiban masing-masing pihak. Bila barang dinyatakan hilang, rusak, atau tidak sampai tujuan sesuai kesepakatan, maka pihak pengirim atau penerima barang dapat mengajukan klaim kepada pengangkut dengan menunjukkan *airway bill* tersebut, disertai dengan bukti kerusakan atau kehilangan yang terjadi. Sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, jumlah ganti rugi atas kerusakan atau kehilangan barang telah ditentukan secara tegas: Rp100.000 per kilogram untuk barang yang hilang atau musnah, dan Rp50.000 per kilogram untuk kerusakan sebagian. Namun demikian, jika pengirim mencantumkan nilai barang secara eksplisit dalam *airway bill*, maka nilai tersebut menjadi dasar ganti rugi yang harus dibayarkan pengangkut.

Apabila terjadi pelanggaran atas barang muatan dan pengangkut tidak bersedia bertanggung jawab sebagaimana mestinya, maka pengirim atau penerima barang memiliki dua jalur utama penyelesaian sengketa: jalur litigasi (peradilan) dan jalur non-litigasi (alternatif penyelesaian sengketa). Jalur non-litigasi dapat berupa mediasi, arbitrase, atau konsiliasi. Penyelesaian sengketa melalui mediasi atau arbitrase menjadi pilihan rasional

²⁴ Martono, & Sudiro, A. (2017). *Hukum angkutan udara* berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009. Rajawali Pers. Hlm. 45.

ketika para pihak menginginkan proses yang lebih cepat, tidak formal, serta menjaga hubungan bisnis yang baik.

Hal ini juga sesuai dengan Pasal 45 ayat (2) dan Pasal 47 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang memberikan hak kepada konsumen untuk menyelesaikan sengketa di luar pengadilan. Di sisi lain, apabila jalur non-litigasi tidak berhasil, atau bila sengketa tersebut menyangkut nilai kerugian yang besar dan kompleksitas hukum yang tinggi, maka jalur litigasi menjadi solusi terakhir, yakni dengan mengajukan gugatan ke pengadilan negeri berdasarkan bukti hukum dan kontrak yang ada.²⁵

Lebih lanjut, penyelesaian pelanggaran terhadap barang muatan tidak cukup hanya pada pemberian ganti rugi, tetapi juga memerlukan evaluasi sistemik terhadap proses dan kebijakan pengangkutan yang dilakukan oleh pihak maskapai penerbangan. Pengangkut harus melakukan audit internal, investigasi penyebab kegagalan pengiriman, serta memperbaiki prosedur penanganan barang yang rentan rusak atau hilang. Dalam hal ini, kerja sama dengan perusahaan asuransi juga sangat penting, karena sebagian besar barang yang dikirim melalui udara telah diasuransikan. Pihak asuransi memiliki peran untuk menilai klaim secara objektif, memberikan penggantian atas kerugian yang dialami konsumen, dan menekan risiko keuangan yang dialami oleh maskapai. Namun tentu, agar klaim dapat diproses, pengirim harus menyerahkan seluruh dokumen yang lengkap seperti polis asuransi, *airway bill*, bukti kerusakan atau kehilangan, dan laporan resmi dari pihak maskapai atau otoritas bandara.

Kebijakan penyelesaian pelanggaran juga harus memperhatikan prinsip perlindungan konsumen dan asas keadilan. Dalam beberapa kasus, ketidakjelasan prosedur penanganan klaim atau adanya penolakan sepihak dari pihak maskapai dapat memicu ketidakpuasan pengguna jasa dan menimbulkan ketidakpercayaan publik terhadap sistem transportasi udara. Oleh karena itu, perusahaan angkutan udara tidak hanya harus patuh terhadap

²⁵ Ibid. hlm 45

regulasi, tetapi juga wajib membangun mekanisme komunikasi yang terbuka dan transparan kepada pengguna jasa.

Setiap keluhan harus ditangani dengan cepat, serta disertai dengan penjelasan dan dokumentasi yang memadai. Tindakan korektif berupa perbaikan prosedur dan peningkatan kapasitas SDM dalam menangani barang juga harus menjadi prioritas agar kejadian serupa tidak terulang di masa mendatang.²⁶

Sebagai penutup, dapat ditegaskan bahwa penyelesaian masalah terhadap pelanggaran barang muatan dalam pengangkutan udara harus dilakukan secara sistematis, berdasarkan perjanjian yang telah disepakati, regulasi yang berlaku, serta didasari oleh prinsip-prinsip tanggung jawab hukum. Penyelesaian sengketa harus mengacu pada dokumen hukum, termasuk *airway bill*, serta dapat dilakukan melalui jalur non-litigasi maupun litigasi sesuai dengan tingkat keparahan pelanggaran dan besarnya kerugian. Di luar itu, tanggung jawab moral dan profesionalisme maskapai penerbangan juga sangat dibutuhkan, tidak hanya untuk menyelesaikan satu kasus tertentu, tetapi juga untuk menjamin kepastian hukum, kepercayaan konsumen, dan kualitas layanan transportasi udara di Indonesia secara menyeluruh.²⁷

²⁶ Saefullah Wiradipradja. (2014). *Pengantar hukum udara dan ruang angkasa*. Alumni. hlm. 23

²⁷ Ibid. hlm 34

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui udara merupakan aspek krusial yang harus dipahami oleh semua pihak yang terlibat dalam proses pengiriman. Pengangkut memiliki kewajiban untuk mengantarkan barang dengan aman dan tepat waktu, serta bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang mungkin terjadi selama proses pengangkutan. Dalam praktiknya, pengangkut harus memastikan bahwa barang yang diangkut dilindungi dari risiko kehilangan, kerusakan, dan keterlambatan. Jika terjadi pelanggaran, pengirim atau penerima barang memiliki hak untuk mengajukan klaim ganti rugi, yang dapat diselesaikan melalui jalur litigasi atau non-litigasi. Penting bagi pengangkut untuk meningkatkan transparansi dan komunikasi dengan pengguna jasa, serta memperbaiki prosedur penanganan barang untuk mencegah kerugian di masa depan. Dengan demikian, tanggung jawab pengangkut tidak hanya melindungi hak-hak konsumen, tetapi juga berkontribusi pada kepercayaan dan kepuasan pelanggan dalam layanan pengangkutan udara. Secara keseluruhan, pemahaman yang baik tentang tanggung jawab pengangkut dan mekanisme penyelesaian sengketa akan membantu menciptakan sistem pengangkutan yang lebih efisien dan adil bagi semua pihak yang terlibat.
2. Cara penyelesaian masalah apabila terjadi pelanggaran pada barang muatan didalam melakukan pengajuan klaim kepada pengangkut, pengirim atau penerima barang dapat melakukan pelaksanaan penyelesaian penuntutan ganti ruginya atas pelanggaran yang dilakukan oleh pengangkut melalui 2 (dua) cara yaitu Non Litigasi, penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan melalui proses mediasi, arbitrase atau konsiliasi, seperti diatur dalam Pasal 47 UU

Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Kedua, Litigasi, penyelesaian sengketa konsumen melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.

B. Saran

1. Peningkatan Kesadaran Hukum bagi Pengguna Jasa

Perlu adanya sosialisasi yang lebih intensif kepada masyarakat, khususnya pengguna jasa pengangkutan udara, mengenai hak dan kewajiban mereka dalam perjanjian pengangkutan. Hal ini dapat dilakukan melalui media informasi, brosur, atau layanan konsultasi di bandara.

2. Peningkatan Standar Pelayanan Pengangkut

Maskapai penerbangan dan perusahaan kargo udara sebaiknya meningkatkan kualitas pelayanan, termasuk sistem pelacakan barang (tracking system), penanganan yang lebih hati-hati, serta transparansi dalam proses klaim kerusakan atau kehilangan barang.

3. Penyederhanaan Prosedur Klaim

Prosedur pengajuan klaim ganti rugi sebaiknya dibuat lebih sederhana dan cepat agar tidak memberatkan konsumen. Pengangkut dapat menyediakan layanan klaim digital untuk memudahkan pengguna jasa dalam melaporkan kerusakan atau kehilangan barang.

4. Penerapan Teknologi dalam Pengawasan Barang

Penggunaan teknologi seperti *blockchain* untuk pelacakan kargo atau sistem sensor untuk memantau kondisi barang (suhu, guncangan, dll.) dapat mengurangi risiko kerusakan dan meningkatkan akuntabilitas pengangkut.

5. Pelatihan bagi Petugas Pengangkutan

Perlu dilakukan pelatihan berkala bagi petugas yang menangani kargo udara untuk memastikan penanganan barang sesuai standar keamanan dan mengurangi risiko human error.

6. Optimalisasi Penyelesaian Sengketa Non-Litigasi

Mediasi dan arbitrase sebaiknya lebih dioptimalkan sebagai alternatif penyelesaian sengketa yang lebih cepat dan efisien dibandingkan proses pengadilan. Lembaga penyelesaian sengketa khusus transportasi udara dapat dibentuk untuk memfasilitasi hal ini.

7. Kolaborasi dengan Asuransi

Pengangkut dapat bekerja sama dengan perusahaan asuransi untuk memberikan perlindungan tambahan bagi pengguna jasa, termasuk opsi asuransi yang lebih terjangkau dan mudah diakses.

8. Evaluasi dan Pembaruan Kebijakan Internal

Perusahaan pengangkutan udara perlu melakukan evaluasi berkala terhadap kebijakan operasional mereka untuk memastikan kepatuhan terhadap prinsip tanggung jawab hukum dan perlindungan konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Abdul kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara, Bandung: Citra Aditya Bakti. 1991

M. N Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan, Jakarta: Djambatan

Amad Sudiro Martono. Hukum Angkutan Udara Berdsarkan UU RI No. 1 Tahun 2009.2017

R. Soekardono, Hukum Dagang Indonesia, Jakarta: Ekonomi Transportasi:Karakteristik, Teori Dan Kebijakan, Jakarta: Ghalia Indonesia Rajawali, 1986 Rustian Kamaluddin, 2003

Saefullah Wiradipradja, , Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional ,Yogyakarta: Liberty Saefullah Wiradipraja. Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa.2014,1989

Soegijatna Tjakranegara, Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang, Rineka Cipta, Jakarta, 1995
Subekti, Aneka Perjanjian, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014

Suherman, Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan, Bandung : Offset Alumni.1979

Nugroho, S. S.Tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan. Universitas Merdeka Madiun. 2020

Aron, J. D. *Tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan*. Universitas Airlangga 2019

Sari, R. . Tanggung jawab hukum pengangkutan udara niaga menurut hukum positif di Indonesia. Jurnal Lex Crimen 2021

Hukum online. Memahami perjanjian pengangkutan melalui darat, laut, dan udara udara 2022

Wiradipradja, E. S. Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional. Liberty, 2015

Tanggung jawab hukum pengangkutan udara niaga menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011.

Sari, D. Aspek Hukum Pengangkutan Barang Melalui Udara di Indonesia.
Penerbit: Pustaka Yustisia, 2016.

B. Undang-Undang

- Undang Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009
- Undang Undang Penerbangan Pasal 186 ayat (1) UU Penerbangan :
Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam undang-undang ini.
Undang Undang No. 1 Tahun 2009
- Undang Undang Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Nomor 77 Tahun 2011
- Undang Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen
- Undang Undang Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan udara
- Undang Undang No 71 Tahun 1995 Tentang Peraturan ke Bandaraan
- Konvensi montreal 1999
- Undang Undang Peraturan Menteri Perhubungan No 89 Tahun 2015
- Undang Undang Peraturan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2011

C. Jurnal

Bobby Ferdinal Purwanto, Ngakan Ketut Dunia, dan Ni Putu Purwanti, 2016, "Tanggung Jawab PT Garuda Terhadap Penumpang atas Tertundanya Penerbangan (Delay) Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara", Jurnal Kertha Semaya, Vol. 04, No. 03, April 2016, Denpasar, hlm 3.

CURRICULUM VITAE



A. Data Diri :

Nama : Jovi Walfrits Labiro
Tempat Tanggal Lahir : Palu, 26 Juni 2000
Alamat : BTN Lasoani
No. Handphone : 0812 4391 8130
Alamat Email : Jovilabiro12@gmail.com
Nama Orang Tua : John Warens Laboro

B. Riwayat Pendidikan

SD : SD Immanuel Palu
SMP : SMP Negeri 1 Palu
SMA : SMAN 1 Palu

Palu, 26 Juni 2025

Jovi Walfrits Labiro