

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN KARGO UDARA DARI ASPEK
YURIDIS (STUDI KASUS PADA PT. GARUDA INDONESIA)**

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Hukum*

Oleh :

NELLY NIRTA

05140146

PROGRAM KEKHUSUSAN : HUKUM INTERNASIONAL (PK VII)



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ANDALAS**

PADANG

2009



No. Reg: 2881/PK VII/07/09

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN KARGO UDARA DARI
ASPEK YURIDIS
(STUDI KASUS PADA PT. GARUDA INDONESIA)
(Nelly Nirta, Fakultas Hukum Universitas Andalas, 2009)**

ABSTRAK

Dewasa ini, pengangkutan udara baik dalam skala nasional maupun internasional memiliki peranan yang sangat penting. Kebutuhan akan pengangkutan melalui udara ini tidak hanya berlaku bagi penumpang tetapi juga terhadap pengangkutan kargo. Seiring dengan perkembangan dan kemajuan dunia penerbangan, pengangkutan melalui udara tidak bisa dilepaskan dari masalah tanggung jawab pengangkut khususnya dalam pengangkutan kargo.. Pengirim dapat melakukan klaim atau tuntutan terhadap tanggung jawab pengangkut jika pada pelaksanaannya ditemukan kargo dalam keadaan rusak, hilang atau musnah. Dalam hal ini ada beberapa permasalahan yaitu bagaimanakah pelaksanaan pengangkutan kargo pada PT.Garuda Indonesia dari aspek yuridis, bagaimanakah tanggung jawab terhadap pengangkutan kargo serta kendala dan upaya apa yang terdapat dalam pelaksanaan pengangkutan kargo pada PT. Garuda Indonesia. Skripsi ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif, yaitu penelitian yang dilakukan terhadap bahan hukum primer, sekunder dan tertier yang diperoleh dari penelitian kepustakaan. Dalam pengolahan data, digunakan teknik analisa data kualitatif. Pengaturan pengangkutan kargo secara internasional terdapat dalam Konvensi Warsawa 1929 beserta amandemennya tentang Penyatuan Beberapa Hukum Pengangkutan Udara Internasional sedangkan dalam hukum nasional terdapat pada Ordonansi Pengangkutan Udara Stb.1939 No.100 serta dalam Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Dalam melaksanakan pengangkutan kargo melalui udara pada PT.Garuda Indonesia telah disesuaikan dan memenuhi segala prosedur dan peraturan yang berlaku, mulai dari reservasi,standar pembungkusan kargo, pengecekan kargo,mengisi dokumen-dokumen yang diperlukan, menyerahkan kargo yang akan diangkut serta pembayarannya pada pengangkut. Tanggung jawab mutlak (*Absolute Liability*) merupakan tanggung jawab yang digunakan dalam dunia internasional maupun nasional pada saat sekarang ini, dimana pengangkut bertanggung jawab secara mutlak tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan terhadap kemusnahan,kehilangan dan kerusakan pada kargo sebagaimana termuat dalam pasal 18 Konvensi Montreal 1999 dan pasal 145 Undang-undang No.1 tahun 2009. Namun ada beberapa kendala yang sering ditemui dalam pengangkutan kargo pada PT. Garuda Indonesia yaitu adanya keadaan memaksa (*force majeure*), kesalahan dalam pengangkutan, dan adanya manipulasi dalam memberikan keterangan pada surat muatan udara. Sifat tegas dan pengawasan yang sebaik-baiknya serta slalu aktif untuk memberitahukan informasi yang jelas kepada pengirim merupakan suatu upaya untuk mengatasi kendala tersebut.

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Angkutan udara merupakan alat transportasi yang penting dan strategis bagi semua negara tidak terkecuali Indonesia. Tak dapat dipungkiri hal ini disebabkan oleh keadaan Indonesia yang terdiri dari daerah kepulauan dan secara geografis letak wilayah yang satu dengan wilayah lainnya sangat berjauhan. Hal inilah yang menyebabkan Indonesia sangat membutuhkan angkutan udara sebagai sarana transportasi, baik dalam hal untuk pengangkutan penumpang orang maupun kargo. Pengangkutan melalui udara ini tidak hanya berlaku secara nasional tetapi juga berskala internasional.

Memasuki abad 21 ini, kebutuhan – kebutuhan negara dan masyarakat internasional di segala bidang semakin meningkat. Tidak hanya kebutuhan individu tetapi juga kebutuhan negara terhadap perkembangan-perkembangan yang ada dalam wilayah nasional dan dunia internasional tentunya. Oleh karena itu angkutan udara merupakan alat transportasi yang tepat untuk memenuhi berbagai macam kebutuhan-kebutuhan tidak terkecuali dalam pengiriman kargo.

Pesawat terbang sebagai sarana transportasi tercepat mempunyai pengaruh yang besar dalam dunia perdagangan, apalagi dalam pengangkutan kargo melalui udara yang mana saat ini bukan lah merupakan suatu hal yang luar biasa karena telah dipergunakan secara umum. Hal ini disebabkan karena pengangkutan kargo melalui udara tidak memakan waktu yang lama, cepat

diterima oleh pihak ketiga (pihak penerima) serta dapat mempercepat arus perdagangan.

Meskipun perkembangan pengangkutan kargo tidak sepesat perkembangan pengangkutan penumpang, akan tetapi tidak menghalangi pihak pengangkut untuk tetap melakukan pengembangan terhadap pesawat-pesawat yang mampu mengangkut kargo dalam jumlah yang banyak. Pengangkutan kargo udara baik nasional maupun internasional sudah merupakan produk jasa pengangkutan udara yang berdampingan dengan pengangkutan penumpang.

Seperti yang diuraikan diatas, bahwa pengiriman kargo melalui udara dapat dilakukan dengan cepat tetapi hal tersebut tidak dapat menjamin tidak adanya resiko yang akan ditimbulkan, diantaranya dapat berupa kemusnahan, kehilangan atau kerusakan kargo selama dalam pengangkutan udara. Oleh karena itu dalam melakukan pengiriman kargo melalui udara harus selalu disertakan Surat Muatan Udara (SMU) atau yang dikenal juga dengan *Air Way Bill* (AWB), yang berisi mengenai identitas pengirim, pengangkut dan penerima kargo, serta jenis dari kargo tersebut. Secara tidak langsung Surat Muatan Udara merupakan suatu kontrak, penyerahan kargo, dan penerimaan persyaratan perjanjian, juga merupakan intruksi kepada pengangkut dimana dan kepada siapa kargo diserahkan¹. Sebagaimana yang termuat dalam pasal 7 ayat 1, BAB III Surat Muatan Udara, Ordonansi pengangkutan Udara (*Luchvervoer Ordonnantie – Staatsblad 1939 No. 100*) menyatakan :

¹ Toto T. Suriaatmadja, *Pengangkutan Kargo Udara*, Pustaka Bani Quraisy, Bandung, 2005, hlm 52.

“Setiap pengangkut barang berhak untuk meminta pada pengirim untuk membuat dan atau/ (pihak pengangkut sebaliknya) memberikan suatu surat yang dinamakan dengan Surat Muatan Udara”

Di dalam penyelenggaraan penerbangan (angkutan udara) selalu mengacu pada norma-norma hukum internasional maupun nasional yang berlaku. Adapun salah satu produk hukum di bidang udara di Indonesia adalah Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) Stb.1939 No.100 yang mana ketentuan ini masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Undang-undang atau belum diganti dengan Undang-undang yang baru. Kemudian terhadap Ordonansi Pengangkutan Udara ini telah dilakukan langkah-langkah perubahan dan penyempurnaan dalam bentuk Undang- undang tersendiri yaitu Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. OPU adalah ratifikasi dari Konvensi yang ditanda tangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929 atau lebih dikenal dengan Konvensi Warsawa 1929. Konvensi ini merupakan perjanjian internasional pertama dalam bidang hukum udara perdata².

Konvensi Warsawa ini merupakan salah satu konvensi yang berhasil dalam usaha terciptanya unifikasi di bidang hukum perdata yang mana berisi antara lain ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan udara internasional. Konvensi Warsawa 1929 hanya berlaku terhadap transportasi udara internasional, seiring perkembangan dalam dunia penerbangan Konvensi Warsawa telah beberapa kali mengalami amandemen.

² Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa Dan Perkembangannya*, Remadja Karya CV, Bandung, 1988, hlm. 59.

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Pelaksanaan pengangkutan kargo melalui udara baik pengangkutan kargo nasional maupun internasional telah diatur secara hukum seperti yang termuat pada Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Haque 1955 dan Konvensi Montreal 1999 serta OPU No.100/1939 dan UU No.1/2009. PT.Garuda Indonesia didalam prakteknya, pelaksanaan pengangkutan kargo harus memenuhi segala prosedur yang berlaku sesuai hukum dimana kargo yang diangkut harus melewati tahap-tahap pemeriksaan mulai dari melakukan reservasi, standar pembungkusan kargo, pengecekan kargo, mengisi dokumen-dokumen yang diperlukan contohnya surat muatan udara atau *air waybill*, menyerahkan kargo yang akan diangkut serta pembayarannya pada pengangkut. Prosedur tersebut bertujuan untuk menjaga keselamatan penerbangan serta bentuk tanggung jawab pengangkut dalam melakukan pengangkutan kargo udara
2. Tanggung jawab pengangkut yang berlaku pada saat ini baik secara nasional maupun internasional adalah tanggung jawab mutlak. PT.Garuda Indonesia sebagai pengangkut yang telah beroperasi secara internasional telah menerapkan tanggung jawab mutlak ini dalam pelaksanaan pengangkutannya. Garuda Indonesia tidak hanya menunjukan tanggung jawab tersebut terhadap penumpang tetapi juga berlaku dalam pengangkutan kargo baik nasional maupun internasional. ketentuan

mengenai tanggung jawab pengangkut ini dapat ditemukan dalam pasal 18 Konvensi Montreal 1999 dan pasal 145 Undang-undang No.1 Tahun 2009.

3. Kendala-kendala yang sering ditemui dalam pelaksanaan pengangkutan kargo udara, khususnya pada PT.Garuda Indonesia diantaranya yaitu adanya kesalahan dalam pengangkutan, melebihi kuota yang sewajarnya, memanipulasi dokumen surat muatan udara, kurangnya pemahaman dalam proses pembungkusan kargo serta adanya keadaan memaksa (*force majeure*). Upaya yang dilakukan Garuda Indonesia adalah bersifat tegas dan mengadakan pengawasan agar tidak terjadi kesalahan dan kelalaian serta selalu aktif memberikan informasi mengenai pengangkutan terhadap kargo.

B. SARAN

1. Perlu segera menindaklanjuti Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, khususnya jumlah ganti kerugian terhadap kargo, dengan Peraturan Pemerintah sebagai pelaksana dari Undang-undang tersebut.
2. Perlunya bagi pemerintah indonesia untuk mengadakan perubahan terhadap Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 (OPU) yang juga merupakan acuan hukum dalam pengangkutan udara, terutama menyangkut masalah tanggung jawab supaya tidak terjadi dualisme dalam menerapkan prinsip tanggung jawab.
3. PT. Garuda Indonesia diharapkan bisa meningkatkan kembali koordinasi dan kerjasama dengan pengangkut udara yang berasal dari negara-negara berkembang lainnya untuk mengambil langkah-langkah yang berkenaan dengan keselamatan pengangkutan udara dan penerapan tanggung jawab

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Ashofa, Burhan, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, 1996.
- Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan HAM RI, *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Sistem Multimoda*, Jakarta: 2004.
- Ibrahim, Johnny, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayu Media, 2006.
- Juwana, Hikmahanto, *Hukum Udara*, Jakarta: Universitas Indonesia, 2004.
- Kantaatmadja, Mieke Komar, *Berbagai Masalah Hukum Udara Dan Angkasa*, Bandung: Remadja Karya, 1988.
- Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional Dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2007.
- Mauna, Boer, *Hukum Internasional Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Bandung: Penerbit Alumni, 2000.
- Moeljomihardjo, Basoeki, *Hukum Udara Nasional*, Jakarta: LPMG-ATG Trisakti, 2006.
- Suherman, *Hukum Udara Indonesia Dan Internasional*, Bandung: Penerbit Alumni, 1979.
- Suriaatmadja, Toto, *Pengangkutan Kargo Udara Tanggung jawab Pengangkut dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bandung: Pustaka Bani Quraisy, 2005.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 2006.
- Verschoor, Diederiks, *Persamaan dan Perbedaan Antara Hukum Udara dan Hukum Angkasa*, Jakarta: Sinar Grafika, 1991.
- Wiradipraja, Saefullah, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Bandung: Remaja Karya, 1988.