



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI UDARA  
ANTARA PT. X DAN PENGIRIM  
(SUATU TINJAUAN YURIDIS)**

**SKRIPSI**

**Diajukan untuk Memenuhi Syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

**Oleh :**

**NAMA : AGUNG WIBOWO  
NPM : 0503230145**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS INDONESIA  
DEPOK, 2007**

**LEMBAR PENGESAHAN**

NAMA : AGUNG WIBOWO  
NPM : 0503230145  
PROGRAM : I  
JUDUL SKRIPSI : **PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI UDARA  
ANTARA PT.X DAN PENGIRIMIM (SUATU TINJAUAN  
YURIDIS)**

MENYETUJUI

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

**(Prof. WAHYONO DARMABRATA, SH., MH.) (ACHMAD BUDI CAHYONO SH., MH.)**

MENGETAHUI

KETUA BAGIAN HUKUM KEPERDATAAN

**(Prof. WAHYONO DARMABRATA, SH., MH.)**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur dan terima kasih penulis panjatkan kepada Allah S.W.T yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sejak awal penulisan sampai akhir karya ilmiah ini dapat diselesaikan, penulis yakin karena campur tangan-Nya, tulisan ini selesai pada waktunya.

Skripsi ini disusun untuk melengkapi dan memenuhi salah satu syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Universitas Indonesia, Depok, Jawa Barat.

Suatu awal dalam proses menuju kesempurnaan, walaupun tak ada satupun yang sempurna. Adalah wajar bila ada kekurangan di awal proses tersebut. Penulis menyadari bahwa pengetahuan dan kemampuan penulis masih teramat sedikit sehingga jauh sekali karya tulis ini dapat dikatakan sempurna bahkan mendekati sempurna. Untuk itu penulis mengharapkan saran dan kritik dari pembaca sekalian demi kesempurnaan tulisan ini.

Dalam menyelesaikan tulisan ini penulis telah banyak mendapatkan bantuan, maka pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

- Seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Indonesia, yang telah memberikan ilmu dan pelajaran moral yang sangat berharga bagi penulis.
- Kedua Pembimbing penulis ; khususnya Prof. Wahyono Darmabrata, SH.,MH. dua jam pertemuan yang membuka jendela hati penulis betapa pentingnya sebuah karya tulis ilmiah sehingga membuat penulis tertantang untuk melanjutkan strata pendidikan yang lebih tinggi lagi, sungguh bijak, mengesankan, tak terlupakan dan Pak Achmad Budi Cahyono SH. ,MH. yang bersedia menyediakan waktu liburnya untuk memberikan masukan kepada penulis.
- Pembimbing Akademik Penulis Ibu Farida Prihatini SH., MH.,CN., yang tak pernah bosan memberikan nasehat.
- Abang asuhku Dr Ronali Rasmin SpJ dan Keluarga Besar yang menjadi marcusuar kehidupan penulis.
- H. Umang Pradana terima kasih atas segala bantuannya.
- Narasumber PT.X yang rela membagi informasi.
- Rekan-rekan se-almamater, mereka adalah orang-orang yang menghargai kehidupan, cambuk semangat penulis.
- Staf kantor Mapomau khususnya Dislidkrimpamfik terima kasih mengizinkan penulis untuk belajar.

- Staf Karyawan Fakultas Hukum Universitas Indonesia khususnya Pak Sardjono, Mbak Husnah, Ibu Giarti yang sabar meminjamkan penulis buku-buku perpustakaan.
- Serta semua pihak yang telah memberikan bantuannya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu dalam penulisan skripsi ini.

Pada kesempatan ini penulis juga mengucapkan terima kasih yang tiada terhingga kepada kedua kakaku serta kedua orang tua penulis, atas doa dan air mata mereka dalam setiap sujud memohon kepada Allah S.W.T untuk keberhasilan anaknya. Semoga keberhasilan penulis menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Indonesia dapat menjadi kebahagiaan tersendiri bagi mereka berdoa.

Dengan segala kerendahan hati penulis berharap semoga skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi komunitas pengangkutan udara.

Jakarta, 30 Desember 2007

Penulis

## ABSTRAK

Bisnis pengangkutan barang secara tidak langsung dapat menunjang pertumbuhan ekonomi. Bisnis tersebut membantu masyarakat dan perusahaan untuk mengirim barang dalam jumlah besar ke tempat tertentu dengan cepat. Salah satu transportasi pengangkutan barang adalah dengan pesawat udara. Hal itu menimbulkan suatu hubungan antara perusahaan pengangkutan barang dengan pengirim yang tertuang dalam sebuah perjanjian pengangkutan barang. Dalam perjanjian biasanya terdapat hak, kewajiban dan tanggung jawab para pihak. Terkadang dalam pelaksanaannya terdapat hambatan-hambatan seperti wanprestasi dan overmacht. Untuk itu dalam penelitian ini penulis akan meninjau perjanjian baku pengangkutan barang melalui udara milik PT. X (sebuah perusahaan pengangkutan barang). Peraturan-peraturan pengangkutan barang melalui udara berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Perjanjian pengangkutan ini akan ditinjau berdasarkan Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, ordonansi pengangkutan udara staatblad 1939 Nomor 100 dan konvensi-konvensi internasional dan norma kebiasaan pada dunia pengangkutan barang melalui udara. Dalam menyelesaikan tulisan ilmiah ini penulis menggunakan metode analisa data (analisa kualitatif) dengan sumber rujukan kepustakaan (data skunder) dan observasi serta wawancara dengan narasumber yang terkait dalam objek penulisan ilmiah ini. Pokok permasalahan pada penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana hubungan hukum antara para pihak (PT X dan pengirim) dalam perjanjian pengangkutan barang melalui udara, bagaimana tanggung jawab para pihak dalam hal terjadi wanprestasi, dan siapakan yang harus menanggung resiko dalam hal terjadi overmacht atau keadaan memaksa. Pada kenyataan, ada hubungan hukum tidak langsung selain PT X dan Pengirim, seperti penerima barang, pihak asuransi dan Bandar udara. Berdasarkan perjanjian pihak yang melakukan wanprestasi akan bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkannya. Namun, apabila terjadi overmacht maka perusahaan pengangkutan barang akan menanggung resiko dengan tanggung jawab terbatas.

## ABSTRACT

A business of carriage of Goods indirectly support the economic growth in Indonesia. It facilitates people or company to deliver the number of goods to certain places quickly. One of the transportations of carriage of goods is by air. There is relationship between the carrier of goods and the sender/consignor which is implemented in a contract of carriage of goods. Contracts of carriage typically define the rights, duties and liabilities of parties to the contract. Sometimes, there are some obstacles in the implementation, such as default on agreement and force majeurs. For the reason, in the research the writer wants to review the standard contract of carriage of goods by Air in "PT X" (a company in the business of transporting goods). The rule of carriage of goods by air is based on the principle of free contract. The contract of carriage will be reviewed toward Law Number 15/1992, Ordinance of Air Transportation staatblad 1939 Number 100 and International Conventions. The problems of this research are to find out the legal relationship between "PT X" and the sender in the contract of carriage and to know the parties' responsibilities if there is default on the contract. The research is also to find out the party who will take a risk if there is force majeurs. In fact, there are some indirect parties who have legal relationship besides "PT X" and the sender, such as the recipients, the insurance company, the airport, etc. According to the contract the party who failures to do the duties, will be responsible for it. However if there is force majeurs, the carrier will take risk with limited liability.

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	v
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Permasalahan.....	1
B. Tinjauan Kepustakaan.....	4
C. Maksud dan Tujuan Penulisan.....	10
D. Metode Penelitian.....	12
E. Sistematika Penulisan.....	13
BAB II : TINJAUAN UMUM PERJANJIAN PENGANGKUTAN	
A. Perjanjian Pada Umumnya.....	14
B. Pengertian Perjanjian Pengangkutan.....	40
C. Sifat Perjanjian Pengangkutan.....	46
D. Ruang Lingkup Perjanjian Pengangkutan...	50
BAB III : PERJANJIAN PENGANGKUTAN OLEH PT X DAN PENGIRIM	
A. Syarat dan Prosedur Pengangkutan.....	77
B. Bentuk-Bentuk Perjanjian Pengangkutan...	80
C. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan..	83
D. Hak dan Kewajiban Para Pihak.....	93



BAB IV	: KEDUDUKAN PARA PIHAK DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN	
A.	Hubungan Hukum Para Pihak Dalam Perjanjian Pengiriman Barang.....	98
B.	Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Hal Terjadi Wanprestasi.....	113
C.	Kewajiban Menanggung Resiko Dalam Hal Terjadi Overmarcht Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang.....	121
BAB V	: PENUTUP	
A.	Kesimpulan.....	130
B.	Saran-saran.....	132
DAFTAR PUSTAKA		

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Permasalahan

Sebagai suatu negara hukum, Indonesia pada prinsipnya mengakui bahwa hubungan atau pergaulan antar masyarakat mempunyai batasan-batasan yang menjamin hak-hak pribadi maupun komunal. Ini merupakan justifikasi dari prinsip *Rule Of Law*, yang menjadi salah satu ciri negara hukum, hal ini diperjelas oleh bangsa ini yang menyatakan bahwa Indonesia adalah negara hukum (*rechtsstaat*).

Interaksi sesama anggota masyarakat dapat menimbulkan perbuatan hukum dengan maksud untuk mengadakan hubungan hukum sesamanya. Hubungan hukum yang terjalin sebagai akibat perbuatan hukum tersebut, di samping diatur dalam peraturan perundangan-undangan sebagian lagi ditentukan atau dibentuk atas perjanjian atau persetujuan mereka yang berkepentingan.

Hukum sebagai suatu pola anutan dalam proses pembangunan harus mampu memainkan peranan yang terdepan

karena kualitas hukum tersebut mendorong seseorang untuk bertindak secara sadar sesuai dengan ketentuan hukum dan seseorang itu akan merasa puas karena tindakannya itu turut mempertahankan dan membina ketertiban sosial, dengan kesadaran hukumnya.<sup>1</sup>

Satu dari beraneka ragamnya hubungan hukum yang timbul pada kehidupan masyarakat adalah masalah perjanjian yang lebih dikenal dengan nama " Perjanjian Pengangkutan " yang begitu sangat berkembang dewasa ini di Indonesia, khususnya pengiriman barang melalui pengangkutan udara.

Saat ini bentuk usaha dari suatu perjanjian pengangkutan udara khususnya pengangkutan barang melalui udara belum mempunyai perundang-undangan yang mengaturnya secara khusus. Ketentuan yang mengatur masalah ini masih dalam bentuk surat-surat keputusan dan peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh instansi pemerintah yang terkait bersama masalah keselamatan penerbangan, dan juga diatur oleh para penyelenggara penerbangan setempat (bersifat lokal) serta hal tersebut diatur bersama dengan pengangkutan manusia.

---

<sup>1</sup> Basrah Amersah, Cipta Selecta Filsafat Hukum, (Fakultas Hukum Universitas Sumatra Utara : Medan, 1986), hal. 34.

Dalam perjanjian pengangkutan merupakan timbul dari praktek sehari-hari yang tidak diatur dalam KUH Perdata, tetapi terdapat pengaturannya dalam perundang-undangan yang terkait dengan transportasi udara. Pengangkutan udara yang dilakukan oleh satu perusahaan dapat digolongkan ke dalam suatu jasa sehingga dalam perjanjian tersebut terdapat pihak yang berkewajiban memberikan jasa atau prestasi pengangkutan dan lain pihak memberikan biaya yang telah disepakati atas jasa pengangkutan tersebut.

Seperti halnya masalah perjanjian pada umumnya, setiap perjanjian sering sekali terjadi hambatan-hambatan dalam pelaksanaannya, diantaranya apa yang kita kenal dengan "wanprestasi", "Overmacht" dan "resiko".

Atas dasar uraian-uraian tersebut, sekiranya hal inilah yang menjadi alasan penulis memilih judul : "Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Udara Antara PT X dan Pengirim (Suatu Tinjauan Yuridis)"

Selanjutnya untuk memberikan batasan tentang apa yang sebenarnya ingin dikaji dalam tulisan ilmiah ini maka permasalahan yang diajukan dalam pembahasan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana hubungan hukum yang ada diantara para pihak dalam perjanjian pengiriman pengangkutan barang melalui pengangkutan udara ?.
2. Bagaimana tanggung jawab para pihak dalam hal terjadi wanprestasi ?.
3. Serta siapakah yang harus menanggung resiko dalam terjadi *overmacht* atau keadaan memaksa ?.

#### **B. Tinjauan Kepustakaan**

Mengingat hukum sebagai salah satu norma sosial, dan bertugas membingkai pola-pola yang jumlah dan ragamnya banyak sekali, maka pada akhirnya hukum itu sendiri juga memasuki aspek-aspek kehidupan sosial yang beraneka pula. Dalam wujudnya dapat ditemukan dalam hukum perjanjian pengangkutan udara, dimana hukum perjanjian pengangkutan udara banyak lahir dari kegiatan sehari-hari.

Hukum sebagai norma sosial, perkembanganyapun tidak semata ditentukan oleh hukum itu sendiri, tetapi banyak bergantung pada masyarakat di mana hukum itu berada.<sup>2</sup>

Sehinga dapat diartikan bahwa para pihak yang melakukan perjanjian pengangkutan udara adalah mereka yang

---

<sup>2</sup> Moch Isnaeni, Hipotek Pesawat Udara di Indonesia,, (Surabaya : CV Dharma Muda ,1996), hal. 29.

mempunyai kepentingan akan suatu kegiatan dalam pengangkutan melalui udara baik pengangkutan penumpang atau pengangkutan barang.

Dalam jasa pengiriman barang maka akan tercipta perjanjian, dimana perjanjian tersebut merupakan bagian dari hukum pengangkutan udara, sebagian besar hukum pengangkutan udara berdasarkan sumber hukum tertulis tetapi dalam fakta nyata yang terjadi sumber hukum tidak tertulis dapat dijadikan pemecahan penyelesaian pada masalah-masalah diluar perjanjian yang tidak diperjanjikan dalam perjanjian.

Membatasi apa yang akan diuraikan dalam skripsi ini maka unsur-unsur utama yang dapat dijelaskan dalam perjanjian pengangkutan udara, hanya mengenai perjanjian pengangkutan barang bukan pengangkutan penumpang sehingga sudut pandang yang akan di lihat adalah antara pihak perusahaan jasa penyelenggara pengangkutan barang (PT X) baik berupa jasa kargo atau jasa kurir dengan pihak pengirim barang (dapat perseorangan atau badan hukum).

Para pihak dalam perjanjian pengangkutan udara dapat dimaksud sebagai berikut: Pengirim (pemilik barang) dan pengangkut (perusahaan pengangkutan), lebih jelasnya akan

dibahas di bab berikutnya, sedangkan pihak yang secara tidak langsung mempunyai hubungan hukum dalam perjanjian pengangkutan seperti penerima barang. Pengirim barang dan penerima barang merupakan pihak-pihak dalam suatu perjanjian pengangkutan barang, hal mana dapat dibuktikan dengan adanya surat muatan udara.<sup>3</sup>

Dalam perjanjian pengiriman barang melalui angkutan udara hanya ada dua pihak yang secara langsung melakukan perikatan, yaitu pihak perusahaan jasa penyelenggara pengangkutan dan pihak pengirim barang, walau tidak menutup kemungkinan terdapat pihak ketiga yang secara tidak langsung mempunyai andil atau dapat berdiri sendiri, karena sesuatu hal mereka dapat menjadi pihak ketiga dalam perjanjian tersebut, pihak ketiga ini antara lain penerima barang perusahaan asuransi dan Bandara Udara.

Sejak awal karya ilmiah ini diuraikan, maka penulis akan membahas suatu perusahaan penyelenggara jasa pengiriman barang, dimana perusahaan ini bergerak dalam sektor pengiriman barang melalui udara, dan untuk menghindari pembahasan yang bersifat deskriptif maka dalam

---

<sup>3</sup> E. Suherman, Tanggungjawab Pengangkutan dalam Hukum Udara Indonesia, (Bandung : Eresco, 1962), hal. 75.

karya tulis ini penulis banyak mengacu pada satu perusahaan yang berbasis di luar negeri dengan mempunyai *marketing office* di seluruh dunia salah satunya berada di Indonesia yang mengkhususkan diri bergerak pada jasa pengangkutan barang melalui udara.

Perusahaan ini mempunyai sarana pendukung pengangkutan barang dalam jumlah besar seperti gudang-gudang transit barang yang ditempatkan di dekat pelabuhan udara serta unsur utama dalam jasa pengangkutan udara yaitu pesawat udara, perusahaan ini mempunyai pesawat berbadan besar sekelas Boing 737 yang dapat mengirim barang dalam jumlah besar dengan satu kali penerbangan, perusahaan ini juga didukung oleh karyawan-karyawan baik *ground crew* atau *air crew* yang profesional. Kendaraan operasional yang merupakan ujung tombak perusahaan ini sebagai caraka pengantar ke tempat tujuan masing-masing dengan menggunakan motor atau mobil sampai pengangkut kargo dalam jumlah besar dimiliki dengan lengkap oleh perusahaan ini.

Aspek legalitas dalam pengangkutan udara dapat dilihat dari perjanjian di antara para pihak, sudah barang tentu dalam perjanjian itu akan muncul hak dan kewajiban, sebagai satu perusahaan besar yang memiliki pengalaman dalam jasa



pengangkutan udara. Beberapa hal yang sering menjadi sorotan dalam pengangkutan adalah masalah yang berkaitan dengan perjanjian pengangkutan udara yang dibuat oleh pihak perusahaan pengangkutan selaku penyelenggara jasa pengiriman barang.

Hal ini terjadi karena dalam perjanjian pengangkutan udara perjanjian tersebut dibuat dalam bentuk perjanjian standar oleh perusahaan tersebut sehingga pihak pengirim barang (biasanya pengiriman dalam jumlah kecil atau jasa kurir) tidak mempunyai posisi tawar yang seimbang, pihak pengirim barang hanya mengikuti kontrak yang telah tersedia dari perusahaan ini.

Lain halnya apabila perjanjian pengangkutan tersebut dalam jumlah besar dengan nilai transaksi yang besar pula maka selain terdapat perjanjian yang berbentuk standar terdapat perjanjian yang dibuat antara pihak perusahaan pengangkutan barang dengan pengirim barang berdasarkan atas kesepakatan kedua belah pihak yang tidak diperjanjikan dalam perjanjian standar (perjanjian khusus).

Kewajiban dan hak yang dituliskan dalam perjanjian itu mungkin hal-hal yang bersifat khusus dan juga mungkin

mempertegas ketentuan undang-undang yang mana yang harus diikuti oleh pihak-pihak.<sup>4</sup>

Pada prinsipnya dalam perjanjian pengangkutan barang, perjanjian tersebut dibuat berdasarkan undang-undang, kesepakatan kedua belah pihak, dan norma kebiasaan . Dalam perkembangannya perjanjian pengangkutan nasional masih berkiblat pada Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 No.100 (OPU) walau dalam masa ini telah lahir baik undang-undang atau peraturan yang dibuat untuk mengatur masalah penerbangan seperti Undang-Undang No 15 Tahun 1992 Tentang Keselamatan Terbang dan Peraturan Pemerintah No 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara.

Pada akhirnya perusahaan jasa pengangkutan barang dalam membuat perjanjian pengangkutan barang tidak banyak menggunakan pasal-pasal dalam konvensi-konvensi tersebut yang telah banyak diserap ke dalam Undang-Undang Penerbangan Nasional, walaupun Indonesia mengikuti Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Roma 1952, Konvensi Guadalajara Protokol Guatemala 1971, dalam pelaksanaannya perusahaan jasa pengiriman barang lebih membuat perjanjian dalam bentuk standar atau berdasarkan asas kebebasan berkontrak

---

<sup>4</sup>Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara, (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 1991), hal. 4-5.

dalam Kitab Undang-Undang Perdata, hal ini dapat di mengerti karena perusahaan mempunyai tujuan keuntungan, sehingga sedapat mungkin dalam isi kontrak tersebut perusahaan pengangkutan membuat agar perusahaanya berada pada posisi tawar yang lebih tinggi dari pengirim, dengan adanya keadaan tersebut perusahaan pengangkutan dapat berbuat apa saja untuk dapat mengutungkan perusahaanya.

### **C. Maksud dan Tujuan Penulisan**

Dalam setiap pekerjaan yang kita lakukan, pada hakekatnya mempunyai satu tujuan tertentu, bagaimana tujuan itu dapat tercapai hal itu disandarkan kepada seberapa besar usaha seseorang untuk mewujudkannya. Demikian juga halnya pembahasan yang diadakan penulis dalam bentuk skripsi ini.

Dengan hal tersebut maka adapun yang menjadi tujuan pembahasan penulis adalah :

1. Agar menjadi jelas hubungan hukum yang timbul antara para pihak dalam setiap perjanjian pengangkutan barang.
2. Untuk mengetahui tanggung jawab antara para pihak apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi di dalam perjanjian pengangkutan barang.

3. Dalam hal terjadi *formenjure* atau *overmacht* tidak ada pihak yang dibebankan tanggung jawab namun apabila perusahaan pengangkutan mempunyai itikad baik untuk menjaga citra baik di mata konsumen perusahaan tersebut, sehingga penulis bermaksud mengetahui sejauh mana perusahaan pengangkutan dapat bertanggung jawab dalam hal ini.

Penulis juga berkeinginan untuk menyumbangkan tulisan ilmiah bagi almamater penulis, Universitas Indonesia dalam perkembangan hukum perjanjian pada umumnya dan pada khususnya perjanjian di dalam mengadakan pengangkutan udara dengan mempergunakan jasa kargo atau jasa kurir.

#### **D. Metode Penelitian**

Suatu tulisan ilmiah akan ternilai kadar kualitas kajiannya dengan melihat data-data atau sumber tulisan ilmiah tersebut berasal, artinya apakah tulisan tersebut didukung data-data yang dapat dipercaya, demikian juga dengan penulisan skripsi ini penulis berusaha untuk memperoleh data-data atau sumber-sumber yang diperlukan dalam penulisan ini setidaknya-tidaknya dapat lebih dekat kepada golongan karya ilmiah yang baik.

Dalam memperoleh ataupun mengumpulkan data-data yang diperlukan untuk penulisan skripsi ini penulis menggunakan dua metode yaitu:

1. Sumber data dalam penelitian ini adalah :  
Sumber data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan.
2. Alat pengumpulan data yang digunakan :
  - Observasi, yaitu mengamati secara langsung obyek
  - Wawancara, yaitu tanya jawab secara langsung dengan narasumber dalam objek perjanjian pengangkutan barang.
3. Narasumber dalam penelitian ini adalah Perusahaan Pengangkutan barang melalui Udara (Karyawan Divisi Marketing).
4. Lokasi Penelitian : DKI Jakarta
5. Metode Analisa Data
  - Analisa KualitatifYaitu data yang diperoleh dari hasil penelitian diklasifikasikan menurut kategori masing-masing kemudian dianalisa dan ditafsirkan untuk menjawab permasalahan.

## **E. Sistematika Penulisan**

Dalam penulisan skripsi ini penulis membaginya dalam beberapa bab, dan bab-bab tersebut dibagi lagi dengan beberapa sub bab yang seluruhnya skripsi ini terdiri dari lima bab, ada pun tujuan dari dibuatnya pembagian bab dan sub bab adalah untuk mempermudah telaah dan pengertian tentang apa yang dirangkum dalam skripsi ini.

### **Bab I. Pendahuluan.**

Yang diuraikan dalam bab ini adalah tentang Latar Belakang Permasalahan, Tinjauan Kepustakaan, Tujuan dan Maksud Penulisan, Metode Penulisan, Sistematika Penulisan.

### **Bab II. Tinjauan Umum Perjanjian Pengangkutan.**

Pembahasan dalam bab kedua ini adalah tentang : Perjanjian Pada Umumnya, Pengertian Perjanjian Pengangkutan, Sifat Perjanjian Pengangkutan, Ruang Lingkup Perjanjian Pengangkutan.

### **Bab III. Perjanjian Pengangkutan Oleh PT X dan Pengirim.**

Pembahasan dalam bab ketiga adalah tentang :

Syarat dan Prosedur Pengangkutan, Bentuk-Bentuk Perjanjian Pengangkutan, Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Hak dan Kewajiban Para Pihak.

Bab IV. Kedudukan Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan.

Dalam bab ini akan diuraikan tentang :

Hubungan Hukum Para Pihak Dalam Perjanjian Pengiriman Barang Melalui Pengangkutan Udara, Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Hal Terjadi Wanprestasi, Kewajiban Menanggung Resiko Dalam Hal Terjadi *Overmacht* atau Keadaan Memaksa Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang.

Bab V. Penutup

Pada bagian akhir ini akan diberikan Kesimpulan dan juga Saran-saran dari pembahasan terdahulu.

## BAB II

### TINJAUAN UMUM PERJANJIAN PENGANGKUTAN

#### A. Perjanjian Pada Umumnya

##### 1. Pengertian Perjanjian

Dalam pengangkutan barang melalui udara, unsur utama yang harus diperhatikan adalah perjanjian, dengan perjanjian ini apa yang akan menjadi kewajiban atau pun hak para pihak yang mengikatkan diri dalam perjanjian ini dituangkan. Kedudukan para pihak yang sering tidak seimbang membuat isi perjanjian ini dapat di buat oleh satu pihak saja sedangkan pihak lain hanya turut mengikatkan saja. Dengan perjanjian ini akan menjadi undang-undang bagi para pihak tersebut.

Sebelum melangkah ke dalam isi perjanjian terlebih dahulu para pihak mengetahui dasar hukum perjanjian tersebut. Perjanjian yang penulis maksudkan adalah perjanjian yang diatur dalam Buku III KUH Perdata yang



berjudul tentang perikatan yang terdiri dari ketentuan umum dan ketentuan khusus.

Perikatan-perikatan (*Verbintas*) mempunyai arti yang lebih luas dari perkataan "Perjanjian", sebab dalam buku III itu ada juga diatur perihal perhubungan-perhubungan hukum yang sama sekali tidak bersumber pada suatu persetujuan atau perjanjian, yaitu perihal perikatan yang dari perbuatan yang melanggar hukum (*onrechmatigedaat*) dan perihal perikatan yang timbul dari pengurusan kepentingan orang lain yang tidak berdasarkan persetujuan (*zaak waarning*). Tetapi, sebagian besar dari Buku III ditujukan kepada perikatan-perikatan yang timbul dari persetujuan atau perjanjian, jadi berisi hukum perjanjian.<sup>5</sup>

Sehinga yang dimaksud dengan perikatan oleh Buku III KUH Perdata adalah: suatu perhubungan hukum (mengenai kekayaan harta benda) antara dua orang, yang memberikan kepada yang satu untuk membuat barang sesuatu dari yang lainnya, sedangkan orang lainnya ini diwajibkan memenuhi tuntutan itu.<sup>6</sup>

Perikatan yang terdiri ketentuan umum dan ketentuan khusus itu, mengatur tentang persetujuan-persetujuan tertentu yang dimaksud dengan perjanjian bernama karena

---

<sup>5</sup> R. Subekti, Pokok-Pokok Hukum Perdata, (Jakarta: PT Intermesa, 1978), (selanjutnya disingkat R Subekti , I), hal. 101.

<sup>6</sup> R. Subekti, *Ibid*, hal. 10.

perjanjian tersebut diatur dan diberi nama oleh pembuat undang-undang, dan di samping perjanjian yang bernama juga terdapat perjanjian yang tidak bernama, yang tidak diatur dalam undang-undang, misalnya perjanjian sewa beli dan lain sebagainya. Perjanjian atau *verbinten* mengandung pengertian suatu hubungan hukum/ harta benda antara dua orang atau lebih, yang memberi kekuatan hak pada suatu pihak untuk memperoleh prestasi dan sekaligus mewajibkan pada pihak lain untuk menuaikan prestasi.<sup>7</sup>

Perikatan seperti yang dimaksud diatas, paling banyak di lahirkan dari suatu peristiwa dimana dua orang atau lebih saling menjanjikan sesuatu. Peristiwa ini paling tepat dinamakan. Perjanjian yaitu suatu peristiwa yang berupa suatu rangkaian janji-janji. Dapat dikostatir bahwa perkataan perjanjian sudah sangat populer di kalangan rakyat.<sup>8</sup>

Demikian pula Prof. DR. Wirjono Projodikoro mengemukakan: "Perjanjian adalah suatu perhubungan hukum mengenai harta benda antara dua pihak, dalam mana satu

---

<sup>7</sup> M. Yahya Harahap, Segi-Segi Hukum Perjanjian, (Bandung: Alumni, 1982), hal. 6.

<sup>8</sup> R. Subekti, Aspek-Aspek Hukum Perikatan Nasional, (Bandung: Alumni, 1976), (selanjutnya disingkat R Subekti, II), hal. 12.

pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan sesuatu hal sedang pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu".<sup>9</sup>

Menurut pasal 1233 KUH Perdata bahwa tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena undang-undang, maupun karena adanya suatu perjanjian atau undang-undang, sehingga dapat dikatakan bahwa perjanjian dan undang-undang itu merupakan sumber suatu ikatan.

Dasar hukum dari persetujuan adalah pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang menyatakan bahwa semua persetujuan yang dibuat dengan sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Sedangkan sumber perikatan yang lahir karena undang-undang dapat dibagi dua pengertian yaitu undang-undang saja dan undang-undang yang diciptakan oleh individu-individu karena perbuatan mereka tidak diatur dalam undang-undang.

Undang-undang yang diciptakan oleh individu-individu disebabkan perbuatan mereka tidak diatur di dalam undang-undang positif hanya berlaku bagi para pihak yang membuatnya saja, dan selama undang-undang tersebut

---

<sup>9</sup> Wirjono Projodikoro, Hukum Perdata Tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu, (Bandung : Sumur, 1985), (selanjutnya disingkat. Wirjono Projodikoro, I), hal. 7.

diperbolehkan oleh undang-undang dan tidak bertentangan dengan hukum.

Perihal hukum perjanjian sebagai termuat dalam Buku III KUH Perdata yang berjudul tentang perikatan, yang keseluruhannya terdiri dari delapan belas bab (bab I sampai dengan bab XVIII). Bab I sampai dengan IV mengatur tentang:

- I. : Perikatan pada umumnya
- II. : Perikatan yang lahir dari perjanjian
- III. : Perikatan yang lahir dari undang-undang
- IV. : Mengatur tentang hapusnya perikatan

Sedangkan Bab V sampai dengan Bab XVIII mengatur tentang perjanjian-perjanjian khusus yang merupakan tipe-tipe dari perjanjian khusus yang merupakan tipe-tipe dari perjanjian-perjanjian yang selalu terjadi dalam masyarakat, dan lazim disebut perjanjian bernama.

Bila diperhatikan dari hal perikatan dalam buku III antara yang diatur pada Bab I sampai dengan Bab IV adalah mengatur tentang pokok-pokok perikatan, sedangkan Bab V sampai dengan Bab XVIII memuat pembahasan lebih lanjut, kadang-kadang pengulangan dari bagian umum dari Buku III tersebut pada dasarnya berlaku terhadap semua perjanjian, baik bernama maupun tidak bernama.

Contohnya dapat ditemukan pada pasal 1320 KUH Perdata yang mengatur syarat-syarat sahnya perikatan, haruslah diberlakukan pada semua perjanjian yang ada dalam Bab V sampai Bab XVIII.

Sistem dan azas yang terkandung dalam buku III, KUH Perdata adalah sistem terbuka, dan berbeda dengan sistem tertutup yang terkandung dalam Buku Ke - II dimana para pihak tidak dapat menentukan lain selain yang telah ditentukan oleh Undang-Undang. Sistem terbuka berarti bahwa para pihak dapat menentukan lain pada yang lain telah ditentukan oleh Undang-Undang. Jadi dengan kata lain bahwa buku ke - III tersebut mengatur secara tersendiri, atau dapat juga disebut azas kebebasan berkontrak dalam membuat perjanjian (*Beginsel Der Contras Vrijheid*).<sup>10</sup>

Azas kebebasan berkontrak ini dapat disimpulkan dari pasal 1338 ayat (1) yang menerangkan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Sehingga para pihak leluasa untuk membuat perjanjian macam apa saja dengan ketentuan tidak melanggar isi undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan. Perkataan semua sebagai tertera dalam pasal 1338 KUH Perdata tersebut dapat pula kita anggap sebagai

---

<sup>10</sup> R. Subekti, I, *Op. cit*, hal. 105.

suatu pernyataan-pernyataan lainnya yang juga tertuju atau ditujukan kepada masyarakat.

Selain menganut azas kebebasan berkontrak seperti yang tersebut di atas, juga pasal-pasal dari hukum dari perjanjian merupakan hukum pelengkap atau *anvullende recht* yang mengandung arti bahwa pasal-pasal dalam hukum perjanjian itu boleh masuk disingkatkan manakala dikehendaki oleh pihak yang membuat perjanjian. Mereka pada umumnya diperbolehkan membuat perjanjian tersendiri atau ketentuan sendiri yang menyimpang dari pasal-pasal hukum perjanjian. Sehingga undang-undang hanyalah baru berarti bagi pihak-pihak yang saling mengadakan janji itu sendiri di dalam perjanjian yang mereka buat. Maka diartikan disini bahwa mereka mengenai soal yang satu ini akan tunduk kepada Undang-Undang.<sup>11</sup>

Dengan demikian melihat uraian singkat tersebut diatas hanyalah berlainan dengan sistem tertutup, sebagaimana yang dianut dalam Buku ke-II KUH Perdata, dimana para pihak tidak menentukan lain, selain yang telah ditentukan dalam undang-undang.

---

<sup>11</sup> R. Subekti I, *Ibid*, hal. 105-106.

Selain sistem terbuka dari hukum perjanjian, juga mengandung suatu pengertian yang mungkin atau memungkinkan terciptanya perjanjian-perjanjian khusus yang telah diatur seperti yang kerap terjadi yang timbul dalam praktek sehari-hari ataupun karena kebiasaan.

Suatu hal sudah dianggap sah, dalam arti sudah mempunyai akibat hukum atau sudah mengikat apabila sudah tercapai sepakat mengenai hal-hal yang pokok dari pada perjanjian itu, atau dengan kata lain bahwa perjanjian itu pada umumnya adalah konsensual. Penganggapan perjanjian sebagai demikian itu berkembang dari Hukum Perjanjian dalam KUH Perdata, yang mengandung pengertian bahwa pada dasarnya perjanjian itu telah dilahirkan sejak detik tercapainya sepakat mengenai hal-hal yang pokok tidaklah diperlukan suatu formalitas.

Perihal tercantumnya azas konsensualitas dalam hukum perjanjian lazimnya disimpulkan bahwa pasal 1320 KUH Perdata yang menyebutkan salah satu syarat untuk sahnya suatu perjanjian yang sepakat mereka mengikatkan dirinya.

Terhadap azas konsensualitas yang dikandung oleh pasal 1320 KUH Perdata, sebagaimana sudah kita lihat, ada

pengecualiannya, yaitu disana sini oleh undang-undang ditetapkan suatu formalitas untuk beberapa macam perjanjian. Contohnya untuk perjanjian penghibahan benda tak bergerak harus dilakukan dengan Akta Notaris Perjanjian perdamaian harus dilakukan secara tertulis dan lain-lain.

Perjanjian-perjanjian untuk itu, ditetapkan suatu formalitas atau bentuk cara tertentu sebagaimana sudah kita lihat, yang dinamakan perjanjian formil. Apabila perjanjian yang demikian itu tidak memenuhi formalitas yang ditetapkan oleh Undang-Undang, maka ia batal demi hukum.<sup>12</sup>

## **2. Syarat Sah Suatu Perjanjian**

Untuk sahnya suatu perjanjian harus dipenuhi ketentuan yang diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian.
3. Mengenai suatu hal tertentu.
4. Suatu sebab yang halal

---

<sup>12</sup> R. Subekti, Hukum Perjanjian, (Jakarta: Intermedia, 1979), (selanjutnya disingkat R. Subekti, III ), hal. 15.



Dua syarat pertama, dinamakan syarat-syarat subyektif, karena mengenai orang-orangnya atau subyeknya yang mengadakan perjanjian, sedangkan dua syarat yang terakhir dinamakan syarat obyektif karena mengenai perjanjian sendiri oleh obyek dari perbuatan hukum yang dilakukan itu.

Dengan kata sepakat atau juga dinamakan perizinan, dimaksudkan, bahwa kedua subyek yang mengadakan perjanjian itu harus bersepakat, setuju atau seia-sekata mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan itu. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu, juga dikehendaki oleh pihak yang lain. Mereka menghendaki sesuatu yang sama secara timbal-balik, di penjual menginginkan sesuatu barang si penjual.<sup>13</sup>

Persetujuan atau kesepakatan dari masing-masing pihak itu harus dinyatakan dengan tegas, bukan diam-diam. Persetujuan itu juga harus diberikan bebas dari pengaruh atau tekanan serta paksaan. Suatu kesepakatan dikatakan mengandung cacat, apabila kehendak-kehendak itu mendapat pengaruh dari luar sedemikian rupa, sehingga dapat mempengaruhi pihak-pihak bersangkutan dalam memberikan kata sepakatnya.

---

<sup>13</sup> R. Subekti, III, *Ibid*, hal. 25.

Misalnya karena ditodong, dipaksa atau karena kekeliruan mengenai sifat dari pada benda yang diperjanjikan dan dapat pula karena penipuan. Pendek kata ada hal-hal yang diluar biasa yang mengakibatkan salah satu pihak dalam perjanjian tersebut telah memberikan perizinannya atau kata sepakatnya secara tidak bebas dengan akibatnya perizinan mana menjadi pincang tidak sempurna.<sup>14</sup>

Perjanjian yang diadakan dengan kata sepakat yang cacat itu dianggap tidak mempunyai nilai. Lain halnya dalam suatu paksaan yang bersifat relatif, dimana orang yang dipaksa itu maka jelas bahwa persetujuan yang telah diberikan itu adalah persetujuan yang tidak sempurna, yaitu tidak memenuhi syarat-syarat yang ditentukan dalam pasal 1320 KUH Perdata.

Tentang halnya kekeliruan atau kelalaian, undang-undang tidak memberikan penjelasan ataupun pengertian lebih lanjut tentang apa yang dimaksud dengan kekeliruan tersebut. Untuk itu penulis melihat pengertian terhadap kekeliruan itu serta terhadap sifat-sifat pokok yang terpenting dari obyek perjanjian itu. Dengan perkataan lain bahwa kekeliruan terhadap unsur pokok dari barang-barang yang diperjanjikan, apabila diketahui atau seandainya orang

---

<sup>14</sup> R. Subekti, III, *Ibid*, hal. 27.

itu tidak lalai mengenai hal-hal tersebut perjanjian itu tidak akan diadakan. Sehingga sifat pokok dari barang yang diperjanjikan itu adalah merupakan motif yang mendorong pihak-pihak yang bersangkutan untuk mengadakan perjanjian.

Sesuatu kekeliruan atau kelalaian untuk dapat dijadikan alasan guna menuntut pembatalan perjanjian maka haruslah dipenuhi persyaratan bahwa barang-barang yang menjadi pokok perjanjian itu dibuat, sedangkan sebagai pembatasan yang kedua adalah adanya alasan yang cukup meyakinkan adanya kekeliruan atau dengan kata lain bahwa kelalaian itu harus diketahui oleh pihak lain atau paling sedikit pihak lain itu sepatutnya harus mengetahui bahwa ia sedang berhadapan dengan seseorang yang lalai.

Misalnya si penjual lukisan harus mengetahui bahwa si pembelinya mengira bahwa lukisan itu adalah buah tangan asli dari Basuki Abdullah dan ia memberikan pembeli itu dalam kesilapannya. Atau dalam hal penyanyi yang mengetahui bahwa sang Direktur Operasi itu secara silap telah mengadakan kontrak dengan penyanyi kesohor yang sama namanya.<sup>15</sup>

Kekeliruan atau kesilapan sebagaimana yang ditemukan diatas adalah kekeliruan terhadap orang yang dimaksudkan dalam perjanjian.

---

<sup>15</sup> R. Subekti III, *Ibid*, hal. 24.

Dalam halnya ada unsur penipuan pada perjanjian yang dimuat, maka pada salah satu pihak terdapat gambaran yang sebenarnya mengenai sifat-sifat pokok barang-barang yang diperjanjikan, gambaran dengan sengaja diberikan oleh pihak lawannya. Dalam hal penipuan dapat pula diajukan sanksi atas dasar perbuatan melawan hukum atau sebagaimana yang diatur pasal 1365 KUH Perdata.

Perihal adanya penipuan itu harus dibuktikan, demikian hal tersebut ditegaskan dalam pasal 1328 ayat (1) KUH Perdata, dalam hal penipuan di terangkan bahwa untuk dapat dikatakan adanya suatu penipuan atau tipu muslihat tidak cukup kalau seseorang itu hanya melakukan kebohongan mengenai suatu hal saja, paling sedikit harus ada sesuatu rangkaian kebohongan. Karena tipu muslihat itu, pihak yang tertipu terjerumus pada gambaran yang keliru dan membawa kerugian kepadanya. Syarat kedua untuk sahnya suatu perjanjian adalah, kecakapan para pihak. Untuk hal ini penulis kemukakan pasal 1329 KUH Perdata, dimana kecakapan itu dibedakan :

1. Secara umum dinyatakan tidak cakap untuk mengadakan perjanjian secara sah.

2. Secara khusus dinyatakan bahwa seseorang dinyatakan tidak cakap untuk mengadakan perjanjian tertentu, misalnya pasal 1601 KUH Perdata yang menyatakan batalnya suatu perjanjian perburuhan apabila diadakan antara suami dan istri.

Sedangkan perihal ketidak cakapan pada umumnya itu disebutkan bahwa orang-orang yang tidak cakap sebagaimana yang diuraikan oleh pasal 1330 KUH Perdata ada tiga, yaitu:

1. Anak-anak atau orang yang belum dewasa
2. Orang-orang yang ditaruh dibawah pengampunan
3. Wanita yang bersuami

ketidak cakapan ini juga ditentukan oleh undang-undang demi kepentingan *curatele* atau orang yang ditaruh di bawah pengampunan itu sendiri.

Dalam halnya perjanjian-perjanjian yang dibuat mereka yang tergolong tidak cakap ini, pembatalan perjanjian hanya dapat dilakukan oleh mereka yang dianggap tidak cakap itu sendiri, sebab undang-undang beranggapan bahwa perjanjian

ini dibatalkan secara pihak, yaitu oleh pihak yang tidak cakap itu sendiri, akan tetapi apabila pihak yang tidak cakap itu, mengatakan bahwa perjanjian itu berlaku penuh baginya, akan konsukwensinya adalah segala akibat dari perjanjian yang dilakukan oleh mereka yang tidak cakap dalam arti tidak berhak atau tidak berkuasa adalah bahwa pembatalannya hanya dapat dimintakan oleh pihak-pihak yang merasa dirugikan.

Pembatalan terhadap orang-orang tertentu dalam hal kecakapan membuat suatu perjanjian sebagaimana dikemukakan pasal 1330 KUH Perdata tersebut, kiranya dapat kita mengingat bahwa sifat dari peraturan hukum sendiri pada hakekatnya selalu mengejar dua tujuan yaitu rasa keadilan di satu pihak dan ketertiban hukum dalam masyarakat di pihak lain.

Bilamana dari sudut tujuan hukum yang pertama ialah mengejar rasa keadilan memang wajarlah apabila orang yang membuat suatu perjanjian dan nantinya terikat oleh perjanjian itu harus pula mempunyai cukup kemampuan untuk menginsyafi akan tanggung jawab yang harus dipikulkan dan tujuan yang satu inilah akan sulit diharapkan apabila

orang-orang yang merupakan pihak dalam suatu perjanjian itu adalah orang-orang di bawah umur atau orang sakit ingatan atau pikiran yang pada umumnya dapat dikatakan sebagai belum atau tidak dapat menginsyafi apa sesungguhnya tanggung jawab itu.

Pembatasan termaksud di atas itu kiranya sesuai apabila dipandang dari sudut tujuan hukum dalam masyarakat, yaitu mengejar ketertiban hukum dalam masyarakat, dimana seseorang yang membuat perjanjian itu pada dasarnya berarti juga mempertaruhkan harta kekayaannya. Orang-orang yang dapat berbuat itu harus orang-orang yang sungguh-sungguh berhak berbuat bebas terhadap harta kekayaannya itu. Dimana kenyataan yang demikian itu tidaklah terdapat dalam arti orang-orang yang sungguh tidak ditaruh di bawah pengampunan atau orang-orang yang tidak sehat pikirannya, karena sebab-sebab lainnya ataupun pada diri orang-orang yang masih di bawah umur.

Selanjutnya syarat yang ketiga untuk sahnya satu perikatan adalah adanya hal tertentu yang diperjanjikan maka ini berarti bahwa apa yang diperjanjikan harus cukup jelas dalam arti barang atau benda yang dimaksudkan dalam

perjanjian paling sedikit harus ditentukan jenisnya (pasal 1333 ayat (1) KUH Perdata) dengan pengertian bahwa jumlahnya barang tidak menjadi syarat, asal saja kemudian dapat di hitung atau ditetapkan.

Syarat yang ketiga ini menjadi penting, terutama dalam hal terjadi perselisihan di antara kedua belah pihak, guna dapat menetapkan apa-apa saja yang menjadi hak dan kewajiban dari pada pihak-pihak dalam perjanjian yang mereka buat itu. Jika prestasi itu kabur, sehingga perjanjian itu tidak dapat dilaksanakan, maka dianggap tidak ada obyek perjanjian. Akibat tidak dipenuhi syarat ini, perjanjian itu batal demi hukum (*voidneiting*).<sup>16</sup>

Akhirnya selalu syarat untuk sah suatu perjanjian itu, pasal 1320 KUH Perdata menyebutkan sebagai syarat keempat ialah adanya suatu sebab yang halal. Dengan sebab ini dimaksudkan tiada lain dari pada isi perjanjian itu sendiri. Atau seperti dikemukakan oleh R. Wirjono Prodjodikoro, yaitu : "Azas hukum perjanjian, bahwa dengan pengertian causa adalah bukan hal yang mengakibatkan hal

---

<sup>16</sup> Abdulkadir Muhammad, Hukum Perikatan, (Bandung: Alumni, 1982), hal. 94.



sesuatu keadaan belaka. Selanjutnya beliau mengatakan dalam pandangan saya, causa dalam hukum perjanjian adalah isi dan tujuan suatu persetujuan, yang menyebabkan adanya persetujuan itu".<sup>17</sup> Selaku suatu causa dalam perjanjian, haruslah berupa causa yang halal, dalam arti bahwa isi perjanjian itu harus bukan sesuatu hal yang terlarang.

Sehubungan dengan perbedaan syarat-syarat untuk sahnya suatu perjanjian telah penulis kemukakan terlebih dahulu, yaitu syarat obyektif dan syarat subyektif. Apabila syarat obyektif tersebut tidak dipenuhi, perjanjian itu dapat dikatakan batal demi hukum. Sedangkan dalam hal syarat subyektif yang tidak dipenuhi, maka terhadap perjanjian yang demikian itu salah satu pihak mempunyai hak untuk menuntut perjanjian yang demikian itu salah satu pihak mempunyai hak untuk menuntut perjanjian yang telah dibuat menjadi batal.

Dengan perkataan lain, bahwa bila syarat subyektif tidak dipenuhi maka dapat dituntut pembatalannya, sedangkan

---

<sup>17</sup> Wirjono Prodjodikoro, Azas-Azas Hukum Perjanjian, (Bandung: Sumur, 1984), ( selanjutnya disingkat Wirjono Prodjodikoro, II), hal. 36.

bila syarat obyektif yang tidak dipenuhi, maka perjanjian itu batal demi hukum.

### **3. Jenis-Jenis Perjanjian**

Dikarenakan hukum perjanjian itu adalah merupakan peristiwa hukum yang selalu terjadi dalam kehidupan bermasyarakat, sehingga apabila ditinjau dari segi yuridisnya, hukum perjanjian itu tentunya mempunyai perbedaan satu sama lain dalam arti kata bahwa perjanjian yang berlaku dalam masyarakat itu mempunyai coraknya yang tersendiri pula. Corak yang berbeda dalam bentuk perjanjian itu, merupakan bentuk atau jenis dari perjanjian.

Bentuk atau jenis perjanjian tersebut, tidak ada diatur secara terperinci dalam undang-undang, akan tetapi dalam pemakaian hukum perjanjian oleh masyarakat dengan penafsiran pasal dari KUH Perdata terdapat bentuk atau jenis yang berbeda tentunya, perbedaan tersebut dapat dikelompokkan sebagai berikut:

#### **a. Perjanjian Timbal Balik**

Perjanjian timbal balik adalah perjanjian yang memberikan hak dan kewajiban kepada kedua belah pihak. Misalnya : jual beli, sewa-menyewa.

"Dari sebutan jual-beli ini tercermin kepada kita memperlihatkan dari satu pihak perbuatan dinamakan menjual, sedangkan di pihak lain dinamakan pembeli. Dua perkataan bertimbal balik itu, adalah sesuai dengan istilah Belanda *Koop en verkoop* yang mengandung pengertian bahwa, pihak yang satu *Verkoop* (menjual), sedangkan *koop* adalah membeli".<sup>18</sup>

#### **b. Perjanjian Sepihak**

Perjanjian sepihak merupakan kebalikan dari pada perjanjian timbal balik. Perjanjian sepihak adalah perjanjian yang memberikan kewajiban kepada satu pihak dan hak kepada pihak lainnya. Contohnya : perjanjian hibah.

Pasal 1666 KUH Perdata memberikan suatu pengertian bahwa penghibahan adalah suatu perjanjian dengan mana si penghibah, di waktu hidupnya dengan cuma-cuma, dan dengan tidak dapat ditarik kembali menyerahkan suatu barang, guna keperluan si penerima hibah yang menerima penyerahan itu.

---

<sup>18</sup> R. Subekti, Aneka Perjanjian, Bandung: Alumni, 1982), (selanjutnya disingkat R. Subekti, IV), hal. 14.

Perjanjian ini juga selalu disebut dengan perjanjian cuma-cuma.

Yang menjadi kriteria perjanjian ini adalah kewajiban berprestasi kedua boleh pihak atau salah satu pihak. Prestasi biasanya berupa benda berwujud berupa hak, misalnya hak untuk menghuni rumah.

**c. Perjanjian cuma-cuma dan perjanjian dengan alasan hak yang membebani**

Perjanjian cuma-cuma atau percuma adalah perjanjian yang hanya memberi keuntungan pada satu pihak, misalnya : perjanjian pinjam pakai. Pasal 1740 KUH Perdata menyebutkan bahwa: pinjam pakai adalah suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu memberikan suatu barang kepada pihak yang lainnya, untuk dipakai dengan cuma-cuma dengan syarat bahwa yang menerima barang ini setelah memakainya atau setelah lewatnya waktu tertentu, akan mengembalikannya kembali.

Sedangkan perjanjian atas beban atau atas hak yang membebani, adalah suatu perjanjian dalam mana terhadap prestasi ini dari pihak yang satu selalu terdapat kontra

prestasi dari pihak lainnya, dan antara kedua prestasi ini ada hubungannya menurut hukum. Kontra prestasinya dapat berupa kewajiban pihak lain, tetapi juga pemenuhan suatu syarat potestatif (imbalan). Contohnya A menyanggupi memberikan kepada B sejumlah uang, jika B menyerah lepaskan suatu barang tertentu kepada A.

#### **d. Perjanjian bernama dan perjanjian tidak bernama**

Perjanjian bernama adalah perjanjian yang mempunyai nama sendiri, maksudnya bahwa perjanjian itu memang ada diatur dan diberi nama oleh undang-undang, misalnya jual-beli : sewa menyewa, perjanjian pertanggungan, pinjam pakai dan lain-lain. Sedangkan perjanjian tidak bernama adalah merupakan suatu perjanjian yang munculnya berdasarkan praktek sehari-hari. Misalnya : Perjanjian sewa beli, perjanjian pengangkutan, jumlah dari perjanjian ini tidak terbatas banyaknya.

Lahirnya perjanjian ini dalam praktek adalah berdasarkan adanya suatu azas kebebasan berkontrak, untuk mengadakan suatu perjanjian atau yang lebih dikenal *Party Otonomie*, yang berlaku hukum perikatan.

Hal diatas tersebut diatas, memang diizinkan oleh undang-undang sesuai dengan azas kebebasan berkontrak yang tercantum di dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata. Bentuk perjanjian sewa beli ini adalah suatu bentuk perjanjian sewa-menyewa. Meskipun ia merupakan campuran atau gabungan dari perjanjian jual beli dengan suatu perjanjian sewa menyewa, tetapi ia lebih condong dikemukakan semacam sewa menyewa.

**e. Perjanjian kebendaan dan perjanjian obligatoir**

Perjanjian kebendaan adalah perjanjian untuk memindahkan hak milik dalam perjanjian jual beli. Perjanjian kebendaan ini sebagai pelaksanaan perjanjian obligatoir. Perjanjian obligatoir adalah perjanjian yang menimbulkan perikatan, artinya sejak terjadinya perjanjian timbul hak dan kewajiban para pihak. Untuk berpindahnya hak milik atas sesuatu yang diperjual belikan masih dibutuhkan suatu lembaga yaitu lembaga penyerahan. Pentingnya perbedaan antara perjanjian kebendaan dengan perjanjian obligatoir adalah untuk mengetahui sejauh mana dalam suatu perjanjian itu telah adanya suatu penyerahan sebagai

realisasi perjanjian, dan apakah perjanjian itu sah menurut hukum atau tidak.

Objek dari perjanjian obligatoir adalah dapat benda bergerak dan dapat pula benda tidak bergerak, karena perjanjian obligatoir merupakan perjanjian yang akan menimbulkan hak dan kewajiban antara pihak-pihak yang membuat perjanjian, timbulah hak dan kewajiban mengadakan sesuatu.

#### **f. Perjanjian konsensual dan perjanjian real**

Perjanjian konsensual adalah perjanjian yang timbul karena adanya persetujuan kehendak antara para pihak-pihak. Perjanjian real adalah perjanjian disamping adanya persetujuan kehendak juga sekaligus harus ada penyerahan nyata atas barangnya, misalnya jual beli barang bergerak perjanjian penitipan, pinjam pakai. Salah satu contoh uraian diatas yaitu: Perjanjian penitipan barang, yang tercantum pada pasal 1694 KUH Perdata, yang memberikan seseorang menerima suatu barang dari orang lain, dengan

syarat bahwa ia akan menyimpannya dan mengembalikannya dalam wujud asalnya.<sup>19</sup>

Dari uraian diatas tergambar bahwa perjanjian penitipan merupakan sesuatu perjanjian real, jadi bukan suatu perjanjian yang baru tercipta dengan adanya suatu penyerahan yang nyata yaitu memberikan barang yang dititipkan.

Setelah pemaparan dalam bab ini yang berisi tentang keanekaan dari perjanjian, maka telah dapat penulis kelompokkan bentuk atau jenis-jenis dari perjanjian yang terdapat dalam undang-undang maupun di luar undang-undang.

Disamping perjanjian yang telah diuraikan diatas, terdapat lagi bentuk-bentuk perjanjian khusus yang berbeda penafsirannya. Mariam Darus Badruzaman, dalam bukunya Pendalaman Materi Hukum Perikatan mengungkapkan :

Perlu dibicarakan adanya suatu perjanjian yaitu perjanjian campuran. Perjanjian campuran ini menurut beliau ialah perjanjian yang mengandung berbagai unsur perjanjian. Misalnya pemilik hotel yang menyewakan kamar, disini terlihat ada suatu perjanjian sewa-menyewa di samping itu pula menyediakan makanan yang dengan sendirinya terbentuk pula perjanjian jual-beli.

---

<sup>19</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op. cit*, hal. 88.



Dalam hal perjanjian campuran ini ada beberapa paham. Paham I mengatakan bahwa ketentuan-ketentuan yang bersangkutan mengenai perjanjian khusus hanya dapat diterapkan secara analogis tidak dapat dibenarkan oleh undang-undang. Karena untuk terciptanya suatu perjanjian itu harus jelas maksudnya, sehingga apabila tidak jelas maksudnya atau isi dari perjanjian itu, akan menyebabkan perjanjian itu menjadi tidak sah. Paham II, menyebutkan, ketentuan yang dipakai adalah ketentuan dari perjanjian yang paling menentukan. Paham III menyatakan, ketentuan undang-undang yang diterapkan terhadap perjanjian campuran itu adalah ketentuan undang-undang yang berlaku untuk itu.<sup>20</sup>

Perjanjian khusus ini akan menjadi penting dalam pengangkutan barang, apabila dalam pengangkutan terdapat biaya diluar kontrak standar seperti pembayaran *duty* dan *tax charges* yang dapat dijatuhkan kepada penerima barang, atau dalam hal ini dapat diperjanjikan terlebih dahulu oleh pihak pengangkut dan pihak pengirim apabila dari pihak pengirim menyatakan bahwa pihak penerima tidak harus dibebankan biaya. Telah jelas dalam hal ini bahwa biaya diluar kontrak standar dapat dijatuhkan kepada pihak pengirim pada awal pembuatan akta perjanjian dan dimuat dalam surat muatan.

---

<sup>20</sup> Mariam Darus Badruzaman, Pendalaman Materi Hukum Perikatan, (Medan : Penerbit Fakultas Hukum USU, 1982), hal. 64.

## **B. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Udara**

Sebagaimana dikatakan, bahwa Buku III KUH Perdata mengatur berbagai bentuk dari perjanjian, dimana perjanjian-perjanjian tersebut memiliki nama-nama tertentu seperti misalnya perjanjian jual beli, tukar menukar, sewa menyewa dan sebagainya.

Dengan adanya azas kebebasan berkontrak untuk mengadakan perjanjian, sebagaimana disebutkan dalam pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata dan pasal 1337 KUH Perdata, maka dalam prakteknya banyak terdapat perjanjian yang tidak dapat digolongkan ke dalam satu nama perjanjian secara utuh dalam Buku III KUH Perdata tersebut. Salah satu nama perjanjian yang terdapat di luar Buku III KUH Perdata adalah perjanjian pengangkutan barang melalui udara.

Salah satu dari fungsi pengangkutan adalah memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai, hal ini dapat dilihat dari tujuan pengangkutan itu sendiri adalah peningkatan daya guna dan nilai. Adapun definisi pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkutan dengan pengiriman, dimana pengangkutan

mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedang pengiriman mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan<sup>21</sup>.

Para pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan mempunyai hubungan hukum secara timbal balik baik kewajiban atau hak masing-masing pihak yang diembannya, hubungan hukum tersebut terjadi karena peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian atau keadaan, Peristiwa hukum yang menimbulkan hubungan kewajiban dan hak ini terbatas pada perbuatan yang dilakukan oleh pihak-pihak dalam pengangkutan.

Pengangkutan udara adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan dengan menggunakan pesawat udara, pengangkutan udara ini diatur dalam :

#### a. Konvensi-Konvensi Internasional

---

<sup>21</sup>H.M.N Purwosutjipto, Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia, (Jakarta : Djambatan, 1987), hal. 2.

Dunia penerbangan tidak dapat dilepaskan dari hubungan dunia internasional, sifat penerbangan dan hukum angkutan udara itu sendiri mempunyai sifat internasional, sehingga dengan adanya peraturan-peraturan yang berlaku mengenai pengangkutan udara yang telah diratifikasi oleh negara ini yang lahir dari konvensi internasional perlu diperhatikan. Beberapa konvensi internasional antara lain :

- 1) Konvensi Warsawa 1929
- 2) Konvensi Roma 1952
- 3) Konvensi The Hague 1955
- 4) Konvensi Guadalajara 1961
- 5) Montreal Agreement 1966
- 6) Protokol Guatemala 1971

b. Undang-Undang dan Peraturan Republik Indonesia meliputi antara lain:

- 1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
- 2) Luchtvervoeroedonantie (S. 1939-100), "Ordonansi Pengangkutan Udara", yang mengatur pengangkutan

penumpang, bagasi dan pengangkutan barang serta pertanggung-jawaban pengangkutan udara.

- 3) Undang-undang No 83 Tahun 1958 (LN 1958-1959), tentang "Penerbangan" yang mengatur tentang larangan penerbangan, pendaftaran, dan kebangsaan pesawat- pesawat udara, surat tanda kelalaian dan kecakapan terbang, lapangan terbang, dewan penerbangan dan lain-lain.
- 4) Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan Udara.
- 5) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara.
- 6) SK. Menhub No. T.11/2/4-U tanggal 30 November 1960 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan.
- 7) SK. Menhub No. 113/S/1971 tanggal 18 Januari 1971 tentang Syarat-syarat dan ketentuan mengenai penggunaan pesawat terbang secara komersial.

c. Persetujuan pengangkutan udara antara pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.

d. Kebiasaan dalam dunia penerbangan.

e. Yuriprudensi.

f. Ilmu Pengetahuan.

Berdasarkan pengertian pengangkutan udara yang yang dikemukakan tadi baik yang didefinisikan dalam pasal-pasal undang-undang tersebut dapat dinyatakan bahwa pengangkutan itu mengandung kegiatan memuat barang atau penumpang, membawa barang atau penumpang ke tempat lain, dan menurunkan barang atau penumpang ke satu tempat tujuan tertentu.

Untuk memberikan pengertian yang lengkap dan sempurna tentang istilah perjanjian pengangkutan itu adalah sesuatu hal yang sangat sulit, hal ini dikarenakan dalam undang-undang sendiripun tidak mengaturnya secara khusus atau tidak disebutkan secara eksplisit di salah satu pasalnya.

Sedangkan pengertian perjanjian pengangkutan udara itu sendiri banyak dikemukakan oleh para ahli hukum tetapi guna mempermudah pembahasan dalam tulisan ini, maka pengertian perjanjian pengangkutan itu akan penulis uraikan pendapat beberapa sarjana, menurut Prof Subekti mengatakan bahwa :

Perjanjian pengangkutan, ialah suatu perjanjian dimana suatu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi membayar ongkosnya.<sup>22</sup>. Menurut R. Soekardono, bahwa perjanjian pengangkutan itu adalah ;

sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkutan meningkatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau/dan orang ke tempat. Tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim sebagai penerima, pengirim atau penerima, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan itu.<sup>23</sup>

E. Suherman dalam bukunya, Masalah Tanggung Jawab Pada Carter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan mendefinisikan perjanjian pengangkutan udara secara khusus: Yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan udara suatu perjanjian pengangkutan udara suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dengan pihak penumpang atau barang dengan pesawat udara dengan imbalan pembayaran. Selanjutnya menurut H.M.N Purwosutjipto, berpendapat

---

<sup>22</sup> R. Subekti, Pokok-Pokok Hukum Perdata, ( Jakarta : Intermasa, 1985), hal. 221.

<sup>23</sup> R. Soekardono ,” Hukum Dagang Indonesia” Hukum Pengangkutan di Darat, ( Jakarta : Soeroeng, 1961), hal. 10.

bahwa: Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>24</sup>

Dari pendapat-pendapat sarjana di atas, dapat diketahui bahwa perjanjian pengangkutan barang adalah suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan sebaliknya pihak pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan (ongkos), sebagaimana perjanjian. Namun sebenarnya pengertian perjanjian pengangkutan udara pada prinsipnya tidaklah berbeda dengan perjanjian pengangkutan laut dan darat, perbedaan hanya pada sarana atau alat angkut yang digunakan serta lokasinya.

### **C. Sifat Perjanjian Pengangkutan**

Dalam hal sifat perjanjian pengangkutan dapat disimpulkan belum ada kesepakatan dari para ahli, pendekatan yang berlainan dari literatur-literatur tentang

---

<sup>24</sup> H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan, (Djambatan: Jakarta, 1981 ), hal. 2.



perjanjian pengangkutan masih banyak ditemukan untuk menentukan sifat dari perjanjian pengangkutan ini sendiri. Ada yang menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah sebagai perjanjian yang timbul karena adanya penerimaan suatu pekerjaan, sehingga merupakan suatu pemborongan kerja. Kemudian ada kelompok yang menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian untuk melakukan beberapa pekerjaan tertentu.<sup>25</sup>

Pasal 5 ayat (2) Ordonansi Penerbangan Udara Stb 1939 No.100, menjelaskan mengenai sifat perjanjian pengangkutan, yaitu bersifat konsensual, artinya apabila telah ada kata sepakat antara pihak maka perjanjian tersebut telah ada dan sah. Adapun tiket penumpang hanyalah merupakan alat bukti adanya perjanjian tersebut, Perjanjian angkutan udara tetap ada.

Pendapat yang menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian pemborongan kerja sebagaimana dimaksudkan pasal 1601-b KUH Perdata, yang selanjutnya dijabarkan pada pasal 1604 KUH Perdata, menurut H.M.N

---

<sup>25</sup> Achmad Ichsan, Hukum Dagang Umum-Lembaga Perserikatan, Surat-Surat Berharga, Pengangkutan, (Paramita : Jakarta, 1981), hal. 409.

Purwosutjipto oleh karena sifat pekerjaan yang dilakukan oleh pengangkut itu berada dengan yang dilakukan pemborong, dimana pekerjaan dari pemborong itu dapat diraba seperti adanya gedung baru atau jalan baru dan lain-lain sebagaimana yang dimaksudkan oleh pengangkut itu adalah suatu jasa dan tidak menimbulkan barang baru.

Prof. R. Soekardono mempunyai pendapat sendiri untuk menjelaskan sifat perjanjian ini, bahwa menurut beliau perjanjian pengangkutan adalah merupakan perjanjian campuran, yakni perjanjian untuk melakukan pekerjaan yang berupa jasa-jasa yang dilakukan secara berkala dan selain itu juga memiliki unsur penyimpanan. Ini adalah suatu pendapat yang dilakukan dari pendapat Mr. Kist di dalam buku *Hanboek Ned.*<sup>26</sup>

H.M.N Purwosutjipto, setuju dengan pendapat yang menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah perjanjian campuran. Adapun alasan beliau menyatakan demikian adalah: oleh karena perjanjian pengangkutan memiliki unsur penyimpanan, karena pengangkut dan penyimpan berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan dan penyimpanan barang-

---

<sup>26</sup>R. Soekardono, *Op. cit*, hal. 12.

barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut dan juga unsur pemberian kuasa.<sup>27</sup>

Berangkat dari pendapat-pendapat diatas, penulis lebih setuju dengan pendapat yang menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan barang adalah perjanjian campuran. Hal ini dapat dilihat dari segi unsur-unsur yang dimiliki perjanjian pengangkutan itu sendiri yakni:

1. Unsur melakukan pekerjaan (pelayanan berkala). Hal ini dapat di cermati dari penyelenggaraan pengangkutan barang itu sendiri, dimana sifatnya adalah melakukan pekerjaan yaitu dengan memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan alat angkut truk, atau dengan kargo pesawat udara.
2. Unsur penyimpanan. Hal ini dapat dilihat dari adanya kewajiban pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, mulai dari saat diterimanya hingga saat diserahkan barangnya tersebut kepada pihak yang berhak (pengirim)

---

<sup>27</sup>.H.M.N. Purwosutjito, *Op. cit*, hal. 9.

3. Unsur pemberian kuasa. Dari ketentuan pasal 371 ayat (1) KUH Dagang unsur pemberian kuasa dapat dilihat. Yang menyebutkan bahwa : nahkoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan pihak yang berhak atas muatannya, mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan, dan apabila perlu untuk itu menghadapi di muka hakim. Kemudian pada ayat (3) disebutkan bahwa : dalam keadaan yang memaksa ia diperbolehkan menjual muatan tersebut, meminjam uang dengan mempertaruhkan muatan itu sebagai jaminan.

Dari uraian-uraian diatas dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan mempunyai sifat perjanjian campuran dengan unsur-unsur sebagai berikut unsur melakukan pekerjaan, unsur penyimpanan, unsur pemberian kuasa yang mengandung azas konsensual yaitu, semenjak kata sepakat diikatkan antara para pihak, telah terjadi perjanjian pengangkutan.

#### **D. Ruang Lingkup Perjanjian Pengangkutan**

Dalam suatu perjanjian terdapat unsur-unsur yang menentukan dalam sah tidaknya perjanjian tersebut, namun

dalam hal ini terdapat hal-hal yang sangat penting yang mempengaruhi isi perjanjian pengangkutan dan juga merupakan bahasan dalam karya ilmiah ini untuk dapat menjawab pertanyaan dalam pokok permasalahan yang terdapat di dalam penulisan ini.

#### **1. Dalam Hal Dokumen Angkutan Udara**

Dokumen angkutan udara sangat menentukan hubungan hukum antara pengangkut dan pengguna jasa angkutan udara yang mana hubungan tersebut terwujud dalam tanggung jawab pengangkutan. Oleh karena itu pengaturan dokumen angkutan udara sangat diperhatikan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dan Konvensi Warsawa.

Dokumen angkutan udara menurut Ordonansi Pengangkutan Udara terdiri dari:

1. Tiket Penumpang, untuk mengangkut penumpang (pasal 5 Ordonansi Pengangkutan Udara)
2. Tiket Bagasi, untuk pengangkutan bagasi (pasal 6 Ordonansi Pengangkutan Udara)

3. Surat Muatan Udara, untuk pengangkutan barang kiriman pasal 7 sampai dengan pasal 23 Ordonansi Pengangkutan Udara).

ad.1. Yang dimaksud dengan tiket penumpang ialah surat tanda pengesahan seseorang untuk menjadi penumpang dengan telah dipenuhinya biaya angkutan dan tempat untuk satu kali angkutan atau perjalanan.<sup>28</sup>

ad.2. Tiket Bagasi

Dalam perjanjian pengangkutan udara barang-barang yang dibawa oleh penumpang ada 2 macam yaitu :

- Barang bawaan yaitu barang-barang kecil yang dapat dibawa serta oleh penumpang dalam tempat duduknya, misalnya koper tangan, tustel yang tidak perlu dititipkan pada pengangkut sehingga tidak perlu dokumen angkutan.
- Barang bagasi, yaitu barang yang dititipkan kepada pengangkut udara dan itu penumpang mendapatkan tiket

---

<sup>28</sup> G. Kartasapoetra dan E. Roekasih , Segi-Segi Hukum Dalam Charteran Asuransi Angkutan Udara , (Yogyakarta : FH UII, 1988), hal. 27.

bagasi. Dalam prakteknya bagasi sampai 20 Kg tidak dikenakan biaya.

Tiket Bagasi erat sekali hubungannya dengan perjanjian pengangkutan udara. Bila pengangkut menerima barang untuk diangkut tanpa memberikan suatu tiket bagasi maka ia tidak berhak untuk mempergunakan ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya (pasal 6 ayat (5) Ordonansi Penerbangan Udara)

### ad.3. Surat Muatan Udara

Surat Muatan Udara adalah dokumen angkutan yang merupakan bukti tentang perjanjian dari angkutan udara, penerimaan barang-barang dan syarat-syarat pengangkutan (pasal 14 Ordonansi Penerbangan Udara ).

Pengaturan surat muatan udara dalam Ordonansi Penerbangan Udara Stb 1939 No.100 menentukan sebagai berikut, antara lain:

- Pasal 7 ayat 1

Bahwa pengangkut udara berhak meminta kepada pengirim untuk membuat dan/atau memberikan suatu

surat muatan udara dan pengirim berhak meminta agar pengangkut menerima surat muatan tersebut. Dalam prakteknya pengirim tinggal mengisi blangko surat muatan udara yang telah disediakan oleh pengangkut.

- Pasal 7 ayat 2

Meskipun demikian tidak adanya surat barang termaksud, suatu kesalahan didalamnya atau hilangnya dokumen tersebut, tidak mempengaruhi adanya atau berlakunya perjanjian pengangkutan udara, yang tetap tunduk kepada ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini, kecuali apa yang ditentukan dalam pasal 11.

- Pasal 8 ayat 1

Surat muatan udara asli dibuat oleh pengirim dalam rangkap tiga diserahkan bersama-sama dengan barang-barang.



- Pasal 8 ayat 2

Lembar pertama memuat kata-kata "untuk pengangkut" lembar ini ditandatangani oleh pengirim.

Lembar kedua memuat kata-kata "untuk penerima" lembaran ini ditandatangani oleh pengirim dan pengangkut dan dikirim bersama-sama dengan barang.

Lembar ketiga ditandatangani oleh pengangkut dan setelah barang-barang diterimanya, diserahkan kepada pengirim.

- Pasal 8 ayat 3

Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterimanya.

- Pasal 10

Surat muatan harus berisi:

- a. Tempat dan tanggal surat muatan udara dibuat.
- b. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan.

- c. Pendaratan-endaratan yang direncanakan dengan mengikat hak pengangkut udara.
- d. Nama dan alamat pengangkut pertama.
- e. Nama dan alamat pengirim.
- f. Nama dan alamat penerima, bila perlu.
- g. Macam barang.
- h. Jumlah cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa atau nomor-nomor barang, bila ada.
- i. Berat, juga jumlah-jumlah atau besar atau ukuran barang-barang, bila ada.
- j. Keadaan luar barang-barang dan pembungkusannya.
- k. Biaya pengangkutan udara, tanggal dan tempat pembayaran dan orang-orang yang harus membayar.
- l. Jika pengiriman dilakukan dengan jaminan pembayaran harga barang-barang dan jumlah biaya-biaya.
- m. Jumlah nilai barang-barang.

- n. Dalam rangkap berapa surat muatan dibuat.
- o. Surat-surat yang diserahkan kepada pengangkut untuk menyertai barang-barang.
- p. Lamanya pengangkutan udara dan petunjuk ringkas tentang rute yang akan ditempuh.
- q. Pemberitahuan bahwa pengangkutan ini tunduk pada ketentuan-ketentuan tanggung jawab yang diatur dalam Ordonansi Penerbangan Udara atas perjanjian Warsawa.

Dari ketentuan-ketentuan diatas dapat dilihat surat muatan udara isinya lebih lengkap dari tiket penumpang atau tiket bagasi. Tetapi kesemuanya mempunyai kedudukan hukum yang sama, artinya apabila terjadi ketiadaan ada kesalahan di dalam atau hilangnya tiket bagasi dan surat muatan udara tidak akan mempengaruhi adanya atau berlakunya perjanjian angkutan udara.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Hartono Hadisaputro, Djohari Santoso, Ridwan Khairandy, Pengangkutan Dengan Pesawat Udara, (Yogyakarta: Perpustakaan FH UII, 1988), hal. 34.

## 2. Dalam Hal Wanprestasi Perjanjian

Yang dimaksud dengan wanprestasi adalah : suatu keadaan, dimana debitur telah lalai untuk melaksanakan prestasi yang diperjanjikan sehingga ia terlambat dari jadwal waktu yang sudah ditentukan atau ia malaksanakan prestasi, tapi tidak seperti yang diperjanjikan.<sup>30</sup>

Wanprestasi (kelalaian atau kealpaan) seorang debitur dapat berupa empat macam:

1. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya.
2. Melaksanakan apa yang dijanjikannya tetapi tidak sebagaimana dijanjikan.
3. Melakukan apa yang dijanjikannya tetapi terlambat.
4. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan.

Yang dapat di tuntutan dari gugatan wanprestasi adalah :

---

<sup>30</sup> Diktat Asas-Asas Hukum Perdata, (Departemen Pendidikan Senat Mahasiswa FHUI : Depok , 1990), hal. 71.

1. Pemenuhan perjanjian
2. Pemenuhan perjanjian disertai ganti rugi
3. Ganti rugi saja
4. Pembatalan perjanjian
5. Pembatalan perjanjian disertai ganti rugi

Unsur-unsur ganti rugi adalah:

1. Biaya: segala pengeluaran atau perongkosan yang nyata-nyata sudah dikeluarkan
2. Rugi (*scheden*): Kerugian karena kerusakan barang-barang kepunyaan kreditur yang diakibatkan oleh kelalaian debitur
3. Bunga, dalam hal ini bunga dibedakan menjadi dua
  - a. *Winstderving*: kerugian yang berupa kehilangan keuntungan yang sudah dibayangkan atau dihitung oleh kreditur
  - b. *Interessen*: kehilangan keuntungan.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> *Ibid*, hal. 71-72.

Ketiga unsur-unsur tersebut wujud ganti ruginya adalah berupa uang.

### 3. Dalam Hal Keadaan Memaksa (*Overmacht*) Perjanjian

Keadaan memaksa adalah suatu peristiwa di luar dugaan dan kekuasaan debitur serta menghalangi debitur untuk memenuhi prestasi yang diperjanjikan. Peristiwa ini harus terjadi sebelum debitur lalai.<sup>32</sup>

Untuk dapat memperjelas pengertian tentang *overmacht* (keadaan memaksa), akan diuraikan secara singkat pemikiran tentang keadaan memaksa atau *overmacht*, yang terdiri dari dua aliran, yaitu:

1. Aliran Objektif (*de objektive overmacht leer*) atau absolut yaitu debitur berada dalam keadaan memaksa apabila pemenuhan prestasi itu tidak mungkin dilaksanakan oleh siapapun juga atau setiap orang. Dalam ajaran ini pemikiran para sarjana tertuju pada bencana ataupun kecelakaan yang hebat, sehingga dalam keadaan demikian siapapun tidak dapat memenuhi prestasi, juga barang musnah atau

---

<sup>32</sup> *Ibid*, hal. 72.

hilang di luar perdagangan, dianggap sebagai keadaan memaksa.

2. Ajaran Subjektif (*de subjektive overmacht leer*) atau relatif, yaitu keadaan memaksa itu ada apabila debitur masih mungkin melaksanakan prestasi, tetapi sehingga dalam keadaan yang demikian itu kreditur tidak dapat menuntut pelaksanaan prestasi.

Keadaan memaksa sendiri mempunyai dua bentuk, yaitu:

1. Bentuk yang umum
  - a. keadaan iklim
  - b. kehilangan
  - c. pencurian
2. Keadaan yang khusus
  - a. karena undang-undang atau peraturan pemerintah
  - b. sumpah
  - c. tingkah laku pihak ketiga

d. pemogokan

Agar debitur atau para pihak dapat mengemukakan adanya keadaan memaksa berdasarkan salah satu hal tersebut, maka haruslah dipenuhi syarat sebagai berikut:

1. ia harus membuktikan bahwa ia tidak bersalah
2. ia tidak dapat memenuhi kewajibannya secara lain
3. ia tidak menanggung resiko baik menurut ketentuan undang-undang maupun ketentuan perjanjian atau karena ajaran itikad baik harus menanggung resiko.

Keadaan memaksa mengakibatkan perikatan tersebut tidak lagi bekerja, atau isi perjanjian antara para pihak tidak dapat diwujudkan sesuai dengan hak dan kewajiban masing-masing pihak yang tertuang di dalam isi perjanjian, walaupun perikatannya sendiri tetap ada maka:

1. Kreditur tidak dapat menuntut agar perikatan itu dipenuhi
2. Tidak dapat menyatakan debitur berada dalam keadaan lalai dan karena itu tidak dapat menuntut



3. Kreditur tidak dapat meminta pemutusan perjanjian
4. Pada perjanjian timbal balik, maka gugur kewajiban untuk melakukan kontra prestasi

Hal-hal yang perlu diketahui oleh para pihak sehubungan dengan keadaan memaksa adalah:

1. Debitur dapat mengemukakan adanya keadaan memaksa itu dengan jalan penangkisan (eksepsi).
2. Berdasarkan jabatan hakim tidak dapat menolak gugatan berdasarkan keadaan memaksa.

Mereka yang berhutang memikul beban untuk membuktikan adanya keadaan memaksa.

Timbulnya resiko merupakan hal yang wajar dari konsep *overmacht*, resiko itu sendiri adalah : kewajiban memikul kerugian yang disebabkan karena satu kejadian di luar kesalahan salah satu pihak.<sup>33</sup>

Dalam bagian umum buku III, sebenarnya hanya ada satu pasal saja yang mengatur soal resiko, yaitu pasal 1237 KUH Perdata: "Dalam hal adanya perikatan untuk memberikan suatu

---

<sup>33</sup> *Ibid*, hal. 73.

barang tertentu, maka barang itu semenjak perikatan dilahirkan, adalah atas tanggungan si berutang" namun pasal 1237 KUH Perdata ini hanyalah berlaku pada perjanjian sepihak, contohnya hibah.

Dalam bagian khusus ditemukan beberapa pasal yang mengatur soal resiko, yaitu pasal 1460 KUH Perdata (resiko dalam jual beli) pasal 1545 KUH Perdata (resiko dalam tukar menukar). Jika dibandingkan kedua pasal tersebut sangat berbeda satu sama lain, bahkan saling berlawanan. Menurut pasal 1460 KUH Perdata sejak perjanjian dibuat, resiko di tanggung oleh kreditur (pembeli) dan kreditur ini wajib membayar walaupun barang belum diserahkan.

Mengutip code civil Perancis, pasal 1460 KUH Perdata menganggap hak milik berpindah pada saat perjanjian ditutup, pasal 1460 KUH Perdata ini dianggap kurang atau tidak mencerminkan keadilan. Sedangkan pasal 1545 KUH Perdata mengatur jika barang musnah, perjanjian gugur, tetapi pihak yang sudah menyerahkan berhak meminta kembali barangnya. Prof Subekti menyarankan untuk perjanjian timbal balik agar berpedoman pada pasal ini, dan kemudian disusul dengan dikeluarkannya Surat Edaran Mahkamah Agung No. 3

Tahun 1963 yang menganjurkan untuk tidak memakai pasal 1460 KUH Perdata.

#### **4. Dalam Hal Sistem Tanggung Jawab Pengangkutan**

Sebagai realisasi tanggung jawab penyelenggara pengangkutan udara terhadap kerugian-kerugian yang diderita pengguna jasa pengangkutan udara (pengirim barang) maka sudah selayaknya bila penyelenggara pengangkutan udara menyelesaikan tuntutan ganti kerugian dengan prosedur yang mudah dan tidak memakan waktu yang lama serta sedapat mungkin memenuhi rasa keadilan.

Menurut Roscoe Pond, mempergunakan perkataan pertanggung jawab (*liability*) yang sederhana untuk situasi yang didalamnya menurut hukum seseorang boleh menagih dan menurut hukum lain tunduk kepada penagihan itu.

Selain itu setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya adalah tentang prinsip tanggung jawab yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu tergantung pada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai dengan perkembangan masyarakat), maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan

perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan baik darat, laut dan udara).

Oleh sebab itu penulis merasa perlu untuk menguraikan tentang prinsip-prinsip mengenai tanggung jawab pengangkut udara sebagai berikut:

1. Prinsip Fault of Liability
2. Prinsip Presumption of Liability
3. Prinsip Presumption of Non Liability
4. Prinsip Absolute of Liability
5. Prinsip Limitation of Liability

#### **ad.1. Prinsip Fault of Liability**

Pada dasarnya, prinsip tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur kesalahan, pada mulanya dikenal dalam kebudayaan kuno dari Babylonia. Dalam bentuknya yang lebih modern, prinsip ini dikenal dalam tahap awal dari hukum romawi termasuk didalamnya doktrin yang menentukan bahwa kerugian sebagai kesalahan seseorang baik disengaja atau tidak, secara hukum harus diberikan santunan. Sedangkan

Indonesia yang terutang di dalam pasal 1356 KUH Perdata menganut prinsip ini, yang berbunyi: Setiap perbuatan melawan hukum yang oleh karena itu menimbulkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian tersebut mengganti kerugian.

Pasal 1365 KUH Perdata dikenal dengan sebutan pasal perbuatan melawan hukum, atau pasal mengenai tanggung jawab berdasarkan atas kesalahan. Unsur-unsur yang harus dipenuhi berdasarkan pasal 1365 KUH Perdata adalah, adanya perbuatan melawan hukum dari pihak tergugat, perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya, adanya kerugian yang diderita penggugat sebagai akibat dari kesalahan tersebut. Pengertian kesalahan disini adalah dalam pengertian umum, yaitu baik karena kesengajaan maupun keperdataan (*civil liability*) mengatakan secara umum bahwa kerugian pada orang lain merupakan syarat mutlak bagi adanya perbuatan melawan hukum.

Sehingga dalam pengangkutan udara untuk penumpang berlaku prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*fault liability*). Akan lain halnya dalam pengangkutan umum untuk barang. Dalam hal ini pengangkut adalah *insurer* dari barang

yang diangkutnya, yaitu dia diwajibkan secara mutlak untuk menjamin keselamatan barang sampai di tempat tujuan. Bilamana terjadi kerusakan atau kemusnahan atas barang yang diangkutnya maka pihak penyelenggara pengangkutan bertanggungjawab secara mutlak, artinya pengangkut diwajibkan membayar santunan atas kerugian yang timbul tanpa menghiraukan ada atau tidak ada unsur kesalahan di pihak pengangkut.

Namun perlu diketahui bahwa dengan diterapkannya prinsip *res ipsa loquitor* yaitu, ketentuan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang kecuali bila dapat dibuktikan adanya unsur kesalahan terlalu memberatkan pihak penggugat (korban).

Dengan diterapkannya prinsip *res ipsa loquitor* pihak penggugat tidak lagi dibebani kewajiban untuk membuktikan adanya kesalahan dari tergugat (pengangkut), akan tetapi sebaliknya pihak tergugatlah (pengangkut) yang harus membuktikan bahwa kerugian, atau kecelakaan yang akan terjadi bukan disebabkan oleh kesalahannya.

Dalam hal ini terdapat pengalihan beban pembuktian dari penggugat kepada tergugat. Sesuai dengan arti *res*

*ipsa loquitor* itu sendiri, maka pihak penggugat cukup menunjukkan adanya kerugian atau kecelakaan untuk dapat menuntut pihak tergugat (pengangkut), dan bila pihak tergugat (pengangkut) tidak dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan karena salahnya maka dia harus membayar santunan atas kerugian tersebut.

Prinsip tanggung jawab pengangkut udara yang diterapkan dalam Konvensi Warsawa Tahun 1929, yang dikenal dengan *Presumption of Liability* atau *Presumption of fault*, berasal dari teori atau prinsip tanggung jawab berdasarkan atas kesalahan dan prinsip bahwa pengangkut harus memikul beban pembuktian. Prinsip *presumption of liability* ini berlaku bagi segala macam yaitu penumpang, bagasi dan barang.

#### **ad.2. Prinsip *Presumption of Liability***

Berdasarkan prinsip ini maka, pengangkut selalu bertanggung jawab atas kerugian-kerugian yang ditimbulkan pada penumpang, barang atau bagasi yang angkutnya. Prinsip *Presumption of Liability* adalah suatu prinsip yang menyatakan bahwa pengangkut selalu bertanggungjawab atas kerugian yang menimpa penumpang atau pengirim/penerima barang.

Dalam keadaan biasa pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab tanpa perlu diperhatikan apakah ada alasan hukum untuk tanggung jawab tersebut, misalnya apakah ada suatu tindakan melawan hukum atau apakah ada suatu kesalahan dalam bentuk apapun. Prinsip *Presumption of Liability* ada kemungkinan timbul masalah apakah suatu kesalahan dalam bentuk apapun. Prinsip *Presumption of Liability* oleh beberapa disebut juga Prinsip *Presumption of Fault* sebagaimana telah diuraikan sebelumnya. Dengan prinsip *Presumption of Liability* ada kemungkinan timbul masalah apakah suatu kesalahan dapat diduga ada dan apakah atas dugaan saja seseorang pengangkut dapat dipertanggungjawabkan tanpa mempersoalkan adanya kesalahan, karena dengan adanya Prinsip *Presumption of Liability* ini dasar tanggung jawab tidak membutuhkan pembuktian.

Dengan demikian, yang dimaksud tanggung jawab pengangkut berdasarkan pada *Presumption* (praduga) berarti tanggung jawab pengangkut tersebut dapat dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya telah bersalah, karena pihaknya telah melakukan semua langkah untuk menghindari kecelakaan atau bahwa ia berada dalam keadaan



sedemikian rupa sehingga ia tidak dapat mengambil langkah apapun untuk menghindari kecelakaan itu, serta kerugian yang terjadi disebabkan *force majeure* atau disebabkan karena kesalahan penumpang itu sendiri, jadi pada prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga beban pembuktian berada di pundak tergugat.

### **ad.3. Prinsip Presumption of Non Liability**

Prinsip ini dapat kita jumpai dalam konvensi Warsawa dan merupakan kebalikan dari pada prinsip yang telah dipaparkan pada bagian terdahulu, dan berlaku terhadap benda-benda kecil untuk penggunaan pribadi yang ada pada atau dibawa oleh penumpang sendiri atau disebut juga dengan bagasi tangan.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa bagasi tangan berada atau di bawah pengawasan penumpang itu sendiri atau diserahkan kepada pihak pengangkut, dengan akibat pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of non liability*). Namun bukan berarti pengangkut sama sekali telah bebas dari tanggung jawabnya, sebab menurut pasal 31 Ordonansi Pengangkutan Udara pengangkut udara harus membayar ganti kerugian, bila

ternyata bahwa penumpang telah mengambil tindakan seperlunya untuk menjaga bagasi tangganya kecuali bila pengangkut dapat membuktikan bahwa ia dan mereka yang diperkerjakan berhubung dengan pengangkutan tersebut telah mengambil kerugian tersebut atau tidak mungkin bagi mereka mengambil tindakan-tindakan.

Dapat diketahui bahwa pada prinsipnya pengangkutan tidak bertanggung jawab apabila penumpang tidak benar-benar menjaga atau mengambil tindakan sepenuhnya untuk menjaga barang tersebut. Namun dalam keadaan-keadaan tertentu penumpang dapat membuktikan bahwa:

1. Pengangkut bertanggung jawab dengan batas (limit).
2. Pengangkut bertanggung jawab tanpa batas (limit).

Tanggung jawab limit dijumpai dalam hal penumpang telah menjaga bagasi tangganya baik-baik, tetapi ada kelalaian dari pengangkut. Sedangkan tanggung jawab tanpa limit dijumpai dalam hak kerugian oleh perbuatan sengaja atau kesalahan berat dari pengangkut.

#### **ad.4. Absolute of Liability**

Dalam Konvensi Internasional atau perjanjian di bidang penerbangan menerapkan prinsip tersebut, dan dapat disimpulkan bahwa berdasarkan prinsip ini pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab tetapi adalah selalu bertanggung jawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri, kecuali dalam suatu hal yaitu kalau yang dirugikan bersalah atau turut bersalah dalam timbulnya kerugian pada dirinya.

Dalam hal ini kewajiban pengangkut adalah sebagai konsekuensi dari kewajiban kontraktual, yaitu mengangkut penumpang dan barang sampai di tempat tujuan dengan selamat. Bila selama dalam pengangkutan penumpang mengalami kecelakaan (luka, cacat atau meninggal dunia) atau kargo, bagasi hilang (musnah) atau rusak, sudah cukup membuktikan adanya pelanggaran perjanjian. Kewajiban pengangkut adalah menjamin bahwa penumpang bagasi dan barang yang diangkut sampai di tempat tujuan dengan selamat. Jadi kewajiban pengangkut adalah untuk mencapai sesuatu hasil, bukan hanya sekedar menyelenggarakan pengangkutan semata.

Dalam Protokol Guetemala telah menghapuskan ketentuan yang dapat membebaskan tanggung jawab pengangkut berdasarkan Konvensi Warsawa, yang menyatakan bahwa

pengangkut tidak bertanggung jawab bila dia dan para pegawainya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian, kecuali dalam hal kelambatan. Pengangkut hanya dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya bila dia dapat membuktikan bahwa luka atau meninggalnya penumpang semata-mata disebabkan oleh keadaan kesehatan penumpang sendiri. atau kecelakaan atau kerugian itu turut disebabkan oleh kesalahan penumpang itu sendiri.

Dengan demikian, berdasarkan Protokol Guetemala Tahun 1971, yang menerapkan prinsip Absolute Liability pihak penyelenggara pengangkutan tetap bertanggung jawab dalam kerugian yang disebabkan oleh keadaan force majeure, perang, huru-hara, sabotase, pembajakan pesawat dan keadaan-keadaan semacam itu lainnya.

Sedangkan pada Konvensi Warsawa 1929 Pasal 17 ayat (1) menyatakan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab bila kematian atau luka-luka tersebut disebabkan semata-mata oleh keadaan penumpang itu sendiri. Dengan digunakannya kata *solely* berarti bahwa pengangkut tetap bertanggung jawab jika keadaan kesehatan tersebut hanyalah salah satu sebab saja atas kematian atau luka-

luka. Jadi dengan diterapkannya Prinsip *Absolute Liability* pengangkut wajib memberikan santunan (kompensasi) kepada korban tanpa mempermasalahkan apakah pengangkut telah melakukan kesalahan (kelalaian) atau tidak, dia tetap bertanggung jawab meskipun dia telah melakukan segala tindakan yang layak dan penuh kehati-hatian untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

Prinsip ini telah diterapkan di dalam Montreal Agreement 1996, yaitu suatu persetujuan antara perusahaan-perusahaan yang terbang ke, dari atau melalui Amerika Serikat dengan pemerintah Amerika Serikat (*US Civil Aeronautic Board*).

#### **ad.5. Prinsip Limitation of Liability**

Yang dimaksud dari prinsip ini yaitu tanggung jawab pengangkut, udara terhadap kerugian yang timbul sehubungan dengan pelaksanaan pengangkutan udara di batasi hingga suatu jumlah tertentu. Pembatasan ini pada pokoknya merupakan pembatasan dalam jumlah ganti rugi yang harus dibayarkan.

### BAB III

#### PERJANJIAN PENGANGKUTAN OLEH PT X DAN PENGIRIM

##### A. Syarat dan Prosedur Pengangkutan

Syarat-syarat Perjanjian Angkutan dapat dibedakan menjadi:

1. Syarat-syarat umum pengangkutan (*General conditions of carriage*) dari International Air Transport Association (IATA), sebagai suatu organisasi internasional dimana tergabung sebagian besar perusahaan penerbangan di seluruh dunia, yang mempunyai kekuasaan yang tidak sedikit terhadap para anggotanya. IATA telah menyetujui syarat-syarat umum pengangkutan untuk penumpang, bagasi dan barang kiriman berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Warsawa. Syarat-syarat umum pengangkutan ini bertujuan untuk mengadakan keseragaman bagi pengangkutan udara internasional yang diselenggarakan oleh IATA.
2. Selain syarat-syarat umum pengangkutan perusahaan pengangkutan (PT X) mempunyai pula syarat-syarat khusus dalam hal perjanjian pengangkutan antara

lain pengirim dapat seorang pribadi hukum atau sebuah badan hukum. Dalam perusahaan ini pihak pengirim harus mempunyai identitas yang jelas seperti halnya dalam perusahaan mempunyai Nomor Pokok Wajib Pajak sedangkan perorangan cukup dengan tanda bukti pengenal mengenai barang-barang yang akan dikirim harus *legal* atau menurut ketentuan dan hukum yang berlaku diperbolehkan dari tempat pemilik barang mengirim dan tempat tujuan (alamat) pengirim serta perusahaan pengangkutan itu sendiri, syarat khusus ini berdasarkan atas ketentuan yang dibuat oleh PT X itu sendiri yang mengacu pada *General condition of carriage* dari IATA, syarat khusus ini perlu diketahui oleh pengirim barang. Prosedur proses pengangkutan pada perusahaan ini, diawali oleh inisiatif dari pengirim. Pemilik barang atau pengirim, pertama-tama pihak pengirim memberikan informasi tentang isi barang kiriman tersebut, perusahaan pengangkutan harus mengetahui isi barang yang akan dikirim, sebelumnya pengirim harus mengisi bukti pengiriman yang berbentuk

formulir (*air way bill*) sekaligus menandatangani formulir, terlebih dahulu pengirim membaca ketentuan-ketentuan dalam formulir tersebut. Dalam hal pembungkusan barang yang akan dikirim pengirim diwajibkan membungkus (*packing*) barang kirimannya sendiri. Dalam pembayaran ongkos kirim pengirim diberikan pilihan oleh perusahaan pengangkutan yaitu dengan cara yang pertama tunai (*cash*) yang kedua pembayaran tempo (*kredit prepaid*) yang diberikan kepada pengirim dalam jangka waktu yang telah ditentukan oleh perusahaan tersebut. cara pembayaran ketiga adalah (*credit freight collect*) pembayaran tempo yang diberikan kepada si penerima barang dalam jangka waktu yang telah ditentukan oleh perusahaan tersebut.

Dalam pembayaran tunai pengirim tidak harus mempunyai nomer langganan atau anggota (*account*) akan tetapi pada pembayaran yang menggunakan sistem *kredit prepaid* dan *kredit freight collect* si pengirim dan penerima barang harus mempunyai nomer langganan atau anggota



(*account*) yang telah terdaftar pada perusahaan tersebut.

## **B. Bentuk-Bentuk Perjanjian**

Jika ada dua orang mengadakan perjanjian, maka masing-masing mereka bertujuan untuk memperoleh prestasi dari pihak yang melakukan perikatan tersebut dapat berupa memberi sesuatu, berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu. Perjanjian ini dibuat dengan maksud agar dilaksanakan dan umumnya memang dilaksanakan. Masing-masing pihak harus melaksanakan apa yang disetujui dengan tepat.

Suatu perjanjian merupakan suatu peristiwa dimana seorang berjanji pada seseorang lain, atau dimana seorang saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal yang disepakati.

Melihat macamnya hal yang dijanjikan untuk dilaksanakan, perjanjian itu dibagi dalam tiga macam, yaitu:

1. Perjanjian untuk memberikan, menyerahkan suatu barang.
2. Perjanjian untuk berbuat sesuatu.

### 3. Perjanjian untuk tidak berbuat sesuatu.

Hal-hal yang seharusnya dilaksanakan oleh salah satu pihak dalam sebuah perjanjian itu disebut prestasi.

Dalam hukum perjanjian, bagaimana jika salah satu pihak tidak menepati janjinya, dimana salah satu pihak tidak dapat mewujudkan prestasi yang telah dijanjikan. Mengenai perjanjian untuk menyerahkan sesuatu, tidak terdapat petunjuk dalam undang-undang. Sedangkan dalam perjanjian untuk berbuat sesuatu dan perjanjian itu dapat di *executie* secara *riil*. Artinya pihak yang lain dapat merealisasikan apa yang menjadi hak menurut perjanjian.

Dengan demikian seorang kreditur menurut undang-undang boleh dikuasakan agar dia sendirilah mengusahakan pelaksanaannya, atau kreditur berhak menuntut penghapusan segala sesuatu yang telah dibuat berlawanan dengan perjanjian, dengan tidak mengurangi haknya untuk ganti kerugian.

Dalam perusahaan pengangkutan ini dikenal Perjanjian Barang Keluar (*Out Bound*) dan Perjanjian Barang ke Dalam (*In Bound*). Yang dimaksud dengan perjanjian barang keluar ialah perjanjian yang di peruntukan kepada pengirim, serta

dititik beratkan kepada pengirim, dalam hal tanggung jawab, yang dimaksud tanggung jawab dalam hal ini adalah ketentuan yang berlaku pada perusahaan ini yang disepakati oleh kedua belah pihak. Sedangkan perjanjian barang ke dalam merupakan kebalikan dari perjanjian barang keluar atau dapat dikatakan difokuskan kepada penerima. Kedua perjanjian tersebut tidak lepas dari hukum yang berlaku ditempat pengirim, penerima dan perusahaan berada.

Dalam perjanjian baik keluar atau kedalam, pihak perusahaan pengangkutan secara otomatis memberikan jaminan asuransi dengan batasan tertentu yang ditentukan perusahaan tersebut (jaminan maksimum US\$ 100 dalam setiap pengiriman walaupun nilai barang tersebut lebih dari jumlah atau besarnya asuransi yang dijamin). Jaminan itu secara jelas disebutkan dalam perjanjian pengangkutan apakah hanya kesalahan atau hanya kerusakan (sesuai premi asuransi yang dibayarkan). Apabila pengirim menginginkan seluruh jaminan atas barang tersebut (*all risk*) pengirim harus membayar lebih dari premi yang telah ditentukan. Pengirim dapat pula mengasuransikan barangnya di luar perusahaan asuransi yang telah ditentukan atau disediakan oleh pihak pengangkut

dengan ketentuan bahwa pihak pengangkut tidak mempunyai hubungan hukum dengan pihak asuransi diluar perusahaan asuransi yang telah ditunjuk oleh pihak pengangkut sehingga bila terjadi sesuatu hal pihak pengangkut tidak bertanggungjawab.

### **C. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan**

Komponen utama pada setiap perjanjian, sudah barang tentu harus ada pihak-pihak yang mengadakan perjanjian itu, karena tanpa adanya pihak-pihak tersebut maka perjanjian itu tidak mungkin ada. Karena tanpa adanya yang mengadakan perjanjian pengangkutan tidaklah akan ada (lahir).

Untuk mengetahui pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan kita dapat melihat dari pengertian perjanjian pengangkutan itu sendiri, sebagaimana yang telah diuraikan pada awal bab ini.

Berangkat dari hal diatas, bahwa yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan itu adalah suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut barang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, dan tepat pada waktunya, sedangkan

pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan (uang jasa angkutan) sebagaimana yang diperjanjikan.

Dari pengertian pengangkutan diatas, dapatlah disebutkan pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan itu adalah "pengangkut" dan "Pengirim" atau dapat diartikan hanya ada dua pihak yang secara langsung mempunyai hubungan hukum dalam perjanjian pengangkutan tersebut yaitu pihak pengangkut dan pihak pengirim. Sedangkan ada pihak yang tidak secara langsung terikat dalam perjanjian karena bukan pihak, melainkan bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain atau karena ia memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan.

Pihak yang secara langsung terikat dalam perjanjian pengangkutan barang melalui udara ialah: Pengirim dan Pengangkut.

#### 1. Pengirim

Yang dimaksud dengan pengirim (*consigner, shiper*) disini adalah pihak yang mengikatkan diri dalam perjanjian pengangkutan barang serta mempunyai kewajiban untuk

membayar biaya pengangkutan, sedangkan penulis menegaskan pengirim dalam tulisan ilmiah ini adalah pemilik barang.

## 2. Pengangkut

Istilah "pengangkut" mempunyai dua arti, yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkut dalam arti yang pertama termasuk dalam subjek pengangkutan. Sedangkan pengangkut dalam arti yang kedua termasuk dalam objek pengangkutan.<sup>34</sup>

Dalam tulisan ilmiah ini, yang dimaksud dengan pengangkut ialah subjek pengangkutan yaitu Penyelenggara Angkutan Udara, dapat berbentuk Perusahaan Perorangan atau Perusahaan Terbatas yang bergerak pada sektor industri pengangkutan barang melalui udara, perusahaan ini menawarkan jasa dalam pengangkutan barang baik dalam jumlah kecil atau besar.

Pihak yang tidak secara langsung terikat dalam perjanjian pengangkutan barang melalui udara antara lain :

### 1. Pihak Perusahaan Carter

---

<sup>34</sup> Abdul Kadir. *Op. cit*, hal. 33.

Pengangkutan udara carter tidak diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara, serta tidak pula mengatur secara khusus perjanjian pengangkutan udara carter. Namun hal ini dikemukakan oleh Internasional Civil Aviation Organization (ICAO). Rumusan ini dikutip oleh E. Suherman (1979) dari ICAO document No. 7278 tentang "*Report: Definition of scheduled air services*" sebagai berikut:

The term charter is used in the special sense that it has aquired in the air transport field to indicated the purchase of the whole capacity of an aircrafr for a specific fligh or flights, for the use purchaser(individual or grup)<sup>35</sup>

Berdasarkan definisi ini, maka pengertian carter itu mengandung unsur-unsur sebagai berikut ini:

1. pembelian seluruh kapasitas pesawat udara
2. untuk satu atau beberapa penerbangan tertentu
3. bagi kepentingan pembeli, baik sendiri ataupun berkelompok

---

<sup>35</sup> Abdul Kadir Muhamad, *Op. cit*, hal. 130.

Dalam hal ini perusahaan pengangkutan udara hanya mempunyai hubungan hukum dengan perusahaan penyewa pesawat (carter) tersebut hal ini dikarenakan perusahaan pengangkutan itu sendiri tidak mempunyai armada pesawat atau karena kekurangan armada pesawat udara lalu perusahaan pengangkutan barang mencarter pesawat udara lain.

Untuk menentukan siapa pihak yang berposisi sebagai pihak pengangkut dapat dilihat pihak yang mengeluarkan dokumen pengangkutan. Dalam tulisan ilmiah ini penulis hanya menekankan pada pesawat carter untuk pemakaian sendiri oleh pihak pengangkutan barang sehingga pihak pengirim barang tidak tahu-menahu tentang hubungan antara pihak pengangkut dengan pihak perusahaan carter pesawat atau dapat dikatakan bahwa pihak pengirim barang tidak mempunyai hubungan hukum secara langsung terhadap perusahaan carter, hubungan hukum yang ada dalam perjanjian pengangkutan udara disini hanya perjanjian antara pihak pengirim dan pengangkut terlepas dari pesawat yang digunakan ialah bukan pemilik pengangkut. Sehingga perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak perusahaan carter pesawat adalah perjanjian sewa menyewa.



## 2. Pihak Bandar Udara

Dalam Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Butir 11 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang dimaksud dengan Bandar Udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/ bongkar muat dan/, atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Penerbangan itu sendiri mempunyai definisi menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan Bab I mengenai Ketentuan Umum adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait.

Dalam prakteknya karena pihak perusahaan pengangkutan menyewa gudang-gudang yang dimiliki oleh pihak bandar udara untuk menyimpan barang-barang yang akan dikirim dan barang yang telah diterima oleh pihak pengirim hal ini terkait

dengan sifat mengutamakan kecepatan yang dimiliki pada setiap perusahaan pengangkutan, dengan dekatnya gudang-gudang penampungan (penyimpanan sementara) dengan bandar udara maka bongkar muat barang dengan mudah dilaksanakan dan tidak memakan banyak tenaga dan waktu.

Sejak semula pihak penyelenggara pengangkutan hanya mempunyai hubungan hukum dengan pihak bandar udara, tanpa melibatkan pengirim. Pasal 30 ayat (1) Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan menegaskan bahwa Penyelenggara bandar udara bertanggungjawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran pelayanan.

### 3. Pihak Asuransi

Dalam pengangkutan udara, pengangkut merupakan pihak yang paling berpotensi untuk mengalami kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan, tidak beroperasinya pesawat, atau pemogokan crew dan lain sebagainya. Perusahaan asuransi yang di maksud oleh penulis adalah perusahaan yang bergerak

dalam bidang asuransi atau jasa pertanggung jawaban atas satu resiko atau kelalaian dan/ kesalahan yang ditimbulkan berupa kerusakan atau lain sebagainya yang menimbulkan kerugian.

Asuransi pertanggung jawaban ini sebagai konsekuensi dari adanya tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang menimpa penumpang, bagasi, kargo dari pihak ketiga di darat, sehingga dalam prakteknya pihak pengirim tidak mempunyai hubungan hukum secara langsung terhadap pihak asuransi, hanya pihak pengangkutan yang mempunyai hubungan hukum secara langsung terhadap pihak asuransi, karena pihak pengangkutan tidak akan mengambil resiko yang terlalu besar sehingga secara otomatis setiap pengiriman barang dari pemilik barang (pengirim) tanpa harus diminta oleh pihak pemilik barang, paket tersebut telah diasuransikan dimana premi asuransinya, biasanya dijatuhkan kepada pemilik barang atau pengirim barang.

Dalam Undang-Undang Penerbangan No. 15 Tahun 1992, asuransi bagi penyelenggara pengangkutan udara (setiap orang atau badan hukum) yang mengoperasikan (pesawat terbang)

bagi hal itu bersifat wajib sebagai ditentukan oleh pasal 47 dan disertai sanksi pidana (pasal 70).

#### 4. Ekspediter (Biro Perjalanan)

Pada suatu perjanjian pengangkutan tidak hanya dilakukan oleh orang-perorangan saja tetapi juga dapat merupakan suatu badan hukum yang bergerak di dalam pengiriman barang, yang kemudian badan seperti ini dikenal dengan nama ekspediter, dalam pengertiannya ekspediter adalah suatu badan yang perkerjanya menaruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, baik melalui darat, laut, maupun udara.<sup>36</sup>

Ekspediter "*cargo forwarder*" dapat dinyatakan sebagai subjek perjanjian pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengiriman, atau pengangkut, atau penerima walaupun ia bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, ekspediter berfungsi sebagai "perantara" dalam perjanjian pengangkutan, diatur dalam buku I bab V bagian 2 pasal 86 sampai dengan 90 KUHD.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Op cit*, hal. 12.

<sup>37</sup> Abdul Kadir, *Op. cit*, hal. 36.

Menurut ketentuan pasal 86 ayat (1) KUHD, ekspeditur adalah orang yang pekerjaannya mencari pengangkut barang di darat, di perairan atau di udara bagi pengirim. Dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, ekspeditur adalah pihak yang mengikatkan diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspeditur.

Kenyataannya ekspeditur hanya mencari pengangkut bagi pengirim. Ekspeditur bukan pengangkut. Apabila ia membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, ia bertindak atas nama pengirim, yang menjadi pihak adalah pengirim bukan ekspeditur. Ekspeditur adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan persekutuan badan hukum dalam bidang usaha ekspedisi muatan barang.

Pihak-pihak lain yang secara tidak langsung dapat terlibat atau dapat menjadi bagian dari perjanjian antara pengirim dan perusahaan pengangkutan dapat dimungkinkan walau hubungan hukum yang timbul terbatas antara salah satu pihak saja secara langsung dan terhadap pihak lain tidak secara langsung, atau dapat digambarkan seperti antara pihak pengangkut dengan perusahaan asuransi, pihak pengangkut

dengan perusahaan carter pesawat (apabila perusahaan tersebut tidak mempunyai pesawat sendiri sehingga harus menyewa) atau pihak pengangkut dengan pihak Bandar Udara (gudang tempat penyimpanan barang yang dimiliki oleh Bandar Udara).

#### **D. Hak dan Kewajiban Para Pihak**

Aspek yuridis dalam pengangkutan udara dapat dilihat dari hak dan kewajiban para pihak, dimana hal tersebut diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 No. 100 sebagai berikut:

**Hak pengangkut dalam perjanjian pengangkutan adalah:**

- a. Berhak untuk meminta kepada pengirim barang untuk memuat atau memberikan surat muatan udara (pasal 7 ayat (1))

- b. Bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim barang untuk menyerahkan beberapa surat muatan udara (pasal 9)
- c. Berhak atas menuntut penggantian kerugian dari pengirim, bila karena melaksanakan perintah pengirim, tanpa meminta surat muatan udara kembali dari pengirim, pengangkut harus mengganti kerugian kepada pihak lain yang memiliki surat muatan udara itu (pasal 15 ayat (3))
- d. Berhak atas biaya penyimpanan barang dan biaya pemberitahuan kepada pengirim atau penerima dalam hal barang tidak dapat diserahkan kepada yang berhak (pasal 17 ayat (1) dan (2)).<sup>38</sup>
- e. Konsekwensi logis dari usaha pengangkutan udara, pengangkut berhak atas biaya pengangkutan dari pengirim barang.

---

<sup>38</sup> Hartono Hadisuprpto, Djohari Ssantoso, Ridwan Khairandy, Pengangkutan Dengan Pesawat Udara, (Yogyakarta : Perpustakaan FH UII, 1988), hal. 45.

Dalam Ordonansi Penerbangan Udara Stb 1939 No. 100 secara khusus disebutkan kewajiban pengangkut, **Adapun kewajiban pengangkut udara yaitu:**

- a. Menanda tangani surat muatan udara segera setelah barang diterima pengangkut (pasal 8 ayat (3)).
- b. Bila barang sudah sampai di pelabuhan udara tujuan, pengangkut wajib memberitahu kepada penerima barang, kecuali ada perjanjian sebaliknya (pasal 16 ayat (2)).
- c. Dalam hal penerima barang tidak datang, penerima menolak membayar apa yang seharusnya dibayar olehnya, bila barang disita, maka pengangkut wajib menyimpan barang itu ditempat yang baik atas tanggung jawab yang berhak (pasal 17 ayat (1)).

**Hak pengirim barang dalam Perjanjian Pengangkutan ialah:**

- a. Berhak meminta kepada pengangkut untuk menerima surat muatan udara yang telah diterima pengirim.
- b. Berhak menuntut ganti kerugian jika ada kerusakan, kemusnahan dan kehilangan barang-barang kirimanya.



- c. Berhak meminta supaya barangnya dikirim kembali ke lapangan pemberangkatannya.
- d. Berhak menahan barang-barang pada suatu pendaratan selama perjalanan.
- e. Berhak menyerahkan barang-barang itu ditempat tujuan atau selama perjalanan kepada orang lain selain penerima yang disebutkan dalam surat muatan udara.

**Sedangkan Kewajiban Pengirim Barang adalah:**

- a. Membayar biaya angkutan dan tunduk pada syarat-syarat yang telah ditentukan dalam perjanjian pengangkutan.
- b. Mengisi surat muatan udara dan memberikan keterangan yang selengkapny mengenai barang kirimannya.
- c. Menyertai surat muatan udara dengan surat-surat lain yang diperlukan pada penyerahan barang.
- d. Dalam pasal 12 Ordonansi Penerbangan Udara Stb 1939 No. 100 disebutkan bahwa pengirim barang bertanggung jawab atas kebenaran keterangan mengenai barang-barang kirimannya, atas kerugian yang diderita pengangkut atau

pihak lain sebagai akibat tidak teliti keterangan pengirim barang dalam memberi keterangan.

**Adapun hak-hak penerima barang antara lain** menuntut penyerahan surat muatan udara setelah barang sampai di tempat tujuan sekaligus juga penyerahan barangnya, juga menuntut ganti kerugian atas kehilangan barang atau bila barang tidak datang setelah tujuh hari dari waktu seharusnya barang telah tiba.

**Sedangkan kewajiban penerima barang ialah** membayar biaya pengangkutan bila terdapat persetujuan demikian dengan pengirim dan mengambil barang-barang itu bila telah tiba di tempat tujuan.

Dalam mengadakan suatu perjanjian, biasanya orang tidak mengatur atau menetapkan apa yang menjadi hak dan kewajiban mereka. Para pihak dalam perjanjian hanya menetapkan hal-hal pokok saja, sehingga untuk melaksanakan suatu perjanjian seharusnya lebih dahulu ditetapkan secara tegas dan cermat apa saja isi perjanjian tersebut.

## BAB IV

### KEDUDUKAN PARA PIHAK DALAM PERJANJIAN PENGIRIMAN BARANG MELALUI PENGANGKUTAN UDARA

#### A. Hubungan Hukum Para Pihak Dalam Perjanjian Pengiriman Barang Melalui Pengangkutan Udara

Sebagaimana telah diuraikan dalam pembahasan bab-bab terdahulu bahwa untuk sahnya suatu perjanjian pengangkutan sudah cukup dengan terpenuhinya syarat-syarat di dalam pasal-pasal 1320 KUH Perdata. Kemudian di dalam perjanjian pengangkutan itu dibuat dalam suatu akta khusus seperti surat muatan udara yang terdapat di perusahaan penyelenggara pengangkutan tersebut.

Adapun hubungan hukum antara para pihak di dalam perjanjian pengangkutan pengiriman barang telah disinggung dalam sub bab diatas. Hubungan hukum ini hanya terbatas hubungan hukum secara langsung antara para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah sebagai berikut:

##### 1. Terhadap Pemilik Barang (Pengirim)

Pengirim adalah seorang atau badan hukum yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan sebagai imbalan jasa yang dilakukan oleh pihak pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan itu.

Kewajiban pihak pengirim sebagaimana dikatakan adalah untuk membayar biaya angkutan serta biaya-biaya lain yang dipergunakan dalam pengangkutan itu sebagaimana telah diperjanjikan sebelumnya.

Mengenai biaya angkutan, dapat saja diperjanjikan antara perusahaan pengangkutan dengan pengirim. Apakah biaya angkutan itu akan dibayar lebih dahulu pada saat mengadakan perjanjian pengangkutan atau apakah biaya angkutan tersebut diterima, oleh perusahaan pengangkutan dari penerima barang, yaitu setelah barang diangkut dan diterima oleh orang yang ditunjuk sebagai penerima barang pada surat muatan.

Apabila pengirim tidak membayar biaya angkutan pada saat perjanjian diadakannya, maka yang akan membayar biaya angkutan (ongkos kirim) adalah penerima barang. Kewajiban penerima barang dalam hal ini timbul setelah ia menyatakan kesediaannya menerima barang yang diserahkan kepadanya dan

mengadakan surat muatan barang tersebut. Hal ini telah diatur dalam pasal 491 KUH Dagang yang menyebutkan : Setelah barang yang diangkut itu diserahkan ditempat tujuan, maka haruslah penerima membayar upah pengangkutan dan segala apa lainnya yang wajib dibayarnya menurut surat-surat muatan berdasarkan mana barang-barang tersebut telah diterima kepadanya.

Mengenai pembayaran biaya angkutan yang dilaksanakan oleh penerima barang adalah suatu hal yang sering terjadi di dalam suatu jual beli perusahaan, dimana antara penjual dengan pembeli telah berlaku perjanjian dengan ketentuan khusus, bahwa biaya angkutan ditanggung oleh pembeli sendiri dan segala akibat yang mungkin terjadi sejak yang menjadi objek perjanjian dikeluarkan dari gedung. Janji khusus ini dikenal dengan istilah *cost insurance and freight* (CFC).

Kewajiban pengirim untuk membayar biaya angkutan itu bukanlah suatu hal yang penting pada pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang, apabila pada saat perjanjian diadakan telah disepakati bahwa biaya sebagaimana yang telah ditunjuk dalam surat muatan udara. Hal ini adalah

disebabkan, bahwa bagi pihak perusahaan pengangkutan yang penting adalah biaya angkutan (ongkos kirim) barang, dan tidak menjadi masalah baginya dari siapa biaya angkutan itu akan diterimanya.

Dapat disimpulkan hubungan hukum yang ada terhadap pihak pengirim, secara langsung hanya kepada perusahaan pengangkut, lain halnya apabila penerima barang adalah orang lain sehingga dapat menimbulkan hubungan hukum secara tidak langsung, dikarenakan masalah penjatuhan biaya pengangkutan atau biaya-biaya di luar perjanjian standar dari pihak pengangkut (perjanjian khusus), dalam praktek biaya-biaya diluar perjanjian standar seperti dalam jasa pengangkutan kargo dapat dijatuhkan pada penerima, tetapi apabila penerima adalah orang yang sama dengan pengirim tidak menjadi masalah.

## **2. Perusahaan Pengangkutan Udara**

Pengangkut dalam hal ini dapat berupa orang atau suatu badan usaha yang menyelenggarakan jasa pengangkutan barang

dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan tepat pada waktunya.

Di awal pembahasan dari karya tulis ini, telah diuraikan bahwa dalam jasa pengangkutan di bagi menjadi dua bentuk pelayanan jasa yaitu jasa pengangkutan dengan menggunakan kargo dan jasa pengangkutan dengan menggunakan kurir. Dengan demikian akan timbul hubungan hukum yang berbeda terhadap pihak pengangkut yang mempunyai jasa pelayanan tersebut, apabila pihak pengirim memilih salah satu jasa tersebut.

#### a. Pengiriman Barang Melalui Jasa Kargo

Berangkat dari pembahasan-pembahasan bab-bab diatas bahwa dalam perjanjian pengangkutan udara, terdapat banyak unsur-unsur sehingga dalam perjanjian tersebut dapat mengikat kedua belah pihak, syarat sahnya perjanjian, menjadi hal utama kedua belah pihak untuk tunduk dalam satu perjanjian.

Hal tersebut sesuai dengan azas yang terdapat pada suatu perjanjian, yaitu azas konsensualitas, dimana perjanjian lahir pada saat tercapainya kesepakatan atau

persetujuan antara kedua belah pihak mengenai hal-hal yang pokok dari apa yang menjadi objek perjanjian itu. Dengan adanya kesepakatan atau persetujuan antara perusahaan jasa kargo dengan penerima mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian pengangkutan, maka pada saat itulah perjanjian pengangkutan dengan kargo telah lahir.

Setelah lahirnya perjanjian pengangkutan, kewajiban para pihak telah ada untuk melaksanakan setiap apa yang menjadi kewajiban masing-masing pihak. Mengenai pelaksanaan dari kewajiban tersebut, tentunya tergantung kepada apa yang telah disepakati, disetujui atau disanggupi oleh masing-masing pihak, sebagaimana dituangkan dalam surat muatan.

Dalam hal ini, tidak berarti jika perjanjian pengangkutan itu tidak dituangkan di atas surat muatan akan mengakibatkan perjanjian itu tidak ada. Dengan kata lain bahwa kewajiban masing-masing pihak dalam perjanjian pengangkutan dapat saja dinyatakan secara lisan, sebab perjanjian pengangkutan itu dapat membuktikan dengan alat bukti lain.



Kewajiban perusahaan kargo sebagai suatu hal yang harus dilaksanakan ialah menyelenggarakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan (tempat pengiriman) sampai kepada tempat tujuan (alamat) yang telah ditentukan dengan selamat dan tepat pada waktunya, agar barang itu dapat diserahkan kepada penerima dengan lengkap dan utuh, tidak ada yang rusak atau musnah, serta berkurang baik komponen atau kuantitasnya. Hal ini dapat kita lihat dari ketentuan yang dalam pasal 1235 KUH Perdata, yang menyatakan: Tiap-tiap perikatan untuk memberikan sesuatu adalah termaktub kewajiban si berutang untuk menyerahkan kebendaan yang bersangkutan dan utuh serta merawatnya sebagai seorang bapak yang baik, sampai pada saat penyerahannya.

Di samping ketentuan yang termuat di dalam pasal tersebut di atas, perlu juga ditekankan disini bahwa setiap perjanjian pengangkutan barang dengan kargo yang dibuat secara sah, maka perjanjian tersebut berlaku sebagai undang-undang bagi perusahaan kargo dan juga pengirim. Hal ini sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata. Kemudian pada ayat (3) pasal tersebut

juga mengharuskan agar perjanjian pengangkutan itu dilaksanakan (dilakukan) dengan itikad baik.

Hubungan hukum yang lahir bagi perusahaan pengangkutan secara langsung hanya ada dengan pihak pengirim, dalam praktek akan muncul permasalahan biaya-biaya di luar perjanjian, telah diketahui bahwa pengangkutan melalui kargo adalah dalam jumlah besar sehingga hal ini membutuhkan alat kargo dalam bongkar muat di bandar udara (*port to port*) yang membutuhkan alat kargo, serta biaya pajak barang yang masuk pada setiap negara yang berbeda-beda dapat dijatuhkan kepada penerima barang. Hal ini dapat diperjanjikan diantara para pihak dalam perjanjian khusus atau mengikuti hukum kebiasaan dari pengangkutan.

#### b. Pengiriman Barang Melalui Jasa Kurir

Pada prinsipnya proses pelaksanaan pengangkutan barang dan hubungan hukum yang lahir diantara para pihak, melalui jasa kurir dengan jasa pengangkutan kargo tidak banyak berbeda. Mulai awal proses pengiriman barang sampai pengiriman ke tempat tujuan tidak banyak perbedaan yang memendasar antara kedua jasa yang ditawarkan oleh perusahaan pengangkutan. Adanya akta perjanjian antara

kedua belah pihak satu hal yang tidak bisa dihindarkan karena hal tersebut yang akan menentukan mana pihak yang berprestasi mana pihak yang harus memenuhi kewajibanya, hal ini juga terdapat pada pengangkutan melalui jasa kurir. Akta perjanjian tersebut dapat di muat dalam surat muatan udara.

Perbedaan mendasar antara jasa pengangkutan melalui kargo dengan jasa kurir adalah pada saat barang tersebut akan dikirim ke alamat sesuai dengan tujuan, dimana barang yang dikirim melalui jasa kurir hanya merupakan barang yang jumlah beratnya mempunyai batasan minimum beratnya adalah 0,5 Kg dan maksimum beratnya dalam satu satuan koli adalah 70 Kg. Hal ini akan terkait dengan biaya yang harus dikeluarkan oleh pengirim apabila menggunakan melalui jasa kargo (tarif ongkos kirim yang dikenakan lebih besar). Pada jasa kargo dapat berapa pun jumlah beratnya atau besarnya dan diangkut dalam satu paket (dihitung satu koli) asalkan armada pesawat perusahaan pengangkut dapat memuat barang tersebut.

Dengan menggunakan jasa kurir unsur kecepatan lebih diutamakan karena jasa kurir mempunyai fungsi *dor to dor*,

sedangkan pada jasa pengangkutan kargo karena dengan jumlah besar biasanya dalam prakteknya hanya sebatas pada *port to port*, sehingga dengan menggunakan jasa kargo akan lebih besar biayanya yang akan dikeluarkan, hal ini dikarenakan biaya diluar perjanjian standar di tanggung oleh penerima barang biaya tersebut seperti *adional charge* dan *rush handling* serta biaya bongkar muat yang memerlukan tenaga dan alat kargo atau biaya bea masuk barang bila dikirim ke luar negeri.

Membicarakan jasa kurir adalah satu hal yang menjanjikan keuntungannya bagi banyak perusahaan pengangkutan, dimana telah diutarakan diatas bahwa unsur kecepatan (*time in transit*) lebih pendek, adalah yang diutamakan dalam jasa kurir, hal ini menjadi pelayanan tersendiri bagi dunia pengangkutan untuk menjadikan senjata utamanya dalam meraih keuntungan.

Biasanya dalam praktek yang menjadi kendala dalam pengangkutan melalui jasa kurir adalah dimana banyak paket-paket kecil berupa surat berharga yang tidak dapat diterima oleh perusahaan pengangkutan hal ini dikarenakan banyak surat-surat berharga ini disalahgunakan oleh pihak tertentu

demi kepentingan pribadi atau dapat rusak dalam perjalanan karena sifat alami benda tersebut hal ini akan menjadi bentuk kesalahan atau kelalaian yang akan menjadi tanggung jawab bagi pengangkut hal ini sulit diterima oleh pihak asuransi.

Dalam prakteknya perusahaan pengangkutan akan lebih dini menyortir mana-mana dokumen yang mempunyai nilai dan dokumen yang tidak mempunyai nilai dan perusahaan pengangkutan juga memberikan batasan-batasan mana surat berharga yang dapat dikirim dan mana yang tidak dapat dikirim, surat berharga itu seperti cek giro, sertifikat tanah atau lain sebagainya yang digolongkan oleh perusahaan pengangkutan di kategorikan dalam surat berharga (setiap perusahaan mempunyai standar-standar dokumen yang dapat dikatakan surat berharga).

Perusahaan pengangkutan yang mengutamakan jasa kurir akan lebih banyak mempunyai akses pada setiap kota atau bahkan negara, atau dalam prakteknya pos-pos tersebut dinamakan "*drop Off*" hal ini berkaitan dengan kenyamanan dan kemudahan serta kecepatan yang menjadi unsur utama dalam jasa kurir.

Seperti halnya jasa kargo dalam jasa kurir juga dikenal pengantian apabila terjadi wanprestasi dan overmach, proses pelaksanaan pengantiannya pun hampir sama dengan jasa kargo. Penggantian uang kembali, penggantian otomatis terhadap kehilangan atau kerusakan serta pelacakan atas barang yang hilang merupakan mekanisme pelaksanaan atas tanggung jawab yang diberikan oleh pihak pengangkutan, besarnya biaya penggantian berdasakan dari masing-masing pihak pengangkutan masing-masing (terlepas dari jumlah paket dalam setiap pengiriman, sampai dengan nilai maksimum sebesar U\$ 100 Per kiriman, pada umumnya perusahaan pengangkutan).

Dapat disimpulkan dalam pengangkutan melalui jasa kurir hubungan hukum yang timbul tidak sekompleks melalui jasa kargo obyek barang yang kecil, dimana mempermudah penjatuhan biaya pengiriman atau sesuai dengan perjanjian, sehingga hubungan hukum yang ada hanya terhadap pihak pengirim dan pengangkut secara langsung sedangkan kepada penerima tidak menimbulkan hubungan hukum secara langsung. Hal ini dikarenakan dalam prakteknya biaya-biaya diluar tarif standar pada jasa kurir telah dijatuhkan kepada

pengirim pada awal dibuatnya perjanjian dan penyerahan barang yang akan dikirim.

### **3. Penerima Barang**

Pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut barang muatan yang diserahkan kepadanya, selanjutnya menyerahkan barang tersebut kepada orang yang ditunjuk (tempat tujuan) sebagai penerima, dan menjaga keselamatan barang muatan itu. Dalam hal ini, penerima barang tersebut mungkin saja adalah pengirim itu sendiri atau juga orang lain sebagai pihak ketiga, apabila terjadi salah satu pihak melakukan kelalaian maka pihak asuransi dapat menjadi pihak ketiga jika hal ini diperjanjikan, apabila orang lain yang menjadi pengirim barang, maka disini kedudukan penerima tersebut adalah pihak ketiga (di luar pihak dalam perjanjian pengangkutan) yang berkepentingan terhadap terlaksananya perjanjian pengangkutan itu.

Sebagai dasar hukum bagi penerima barang menjadi pihak ketiga yang berkepentingan terhadap terlaksananya perjanjian pengangkutan itu, terdapat pada pasal 1317 KUPerdata, yang menyebutkan: Lagi pula diperbolehkan juga untuk meminta ditetapkannya suatu janji guna kepentingan

seorang pihak ketiga, apabila suatu penetapan janji yang dibuat oleh seorang untuk dirinya sendiri, atau suatu pemberian yang dilakukannya kepada orang lain, memuat suatu janji yang seperti hal tersebut. Siapa yang telah memperjanjikan sesuatu seperti itu tidak boleh menariknya kembali, apabila pihak ketiga tersebut tidak boleh menariknya kembali, ialah apabila pihak ketiga tersebut telah menyatakan hendak memergunakannya.

Dari isi pasal tersebut, jelaslah bahwa kedudukan penerima di dalam perjanjian pengangkutan adalah pihak ketiga yang berkepentingan dalam perjanjian pengangkutan itu, tetapi ia tidak termasuk dalam perjanjian pengangkutan tersebut. Dalam hal ini, pihak penerima dapat menjadi pihak ketiga yang berkepentingan di dalam perjanjian pengangkutan adalah setelah ia menyatakan kehendaknya untuk menerima barang, maka penerima barang berkewajiban untuk membayar biaya jasa angkutan barang itu jika ada penagihan dari pihak pengangkut (pada jasa kargo, dapat dimungkinkan pada jasa kurir).

Apabila penerima telah menerima barang-barang itu sebagaimana yang telah dialamatkan dalam surat muatan pada



perjanjian pengangkutan di tempat tujuan, maka penerima telah memasuki perjanjian pengangkutan dan menaklukan diri kepada seluruh perjanjian pengangkutan antara penyelenggara pengangkutan dengan pengirim.

Penaklukan diri ini berarti, penetapan-penetapan hak dan kewajiban penerima, dan kewajiban penerima tersebut adalah membayar uang angkutan atau ongkos-ongkos lainnya sebagaimana yang termuat dalam perjanjian pengangkutan<sup>39</sup>

Mengenai biaya angkutan, dapat diatur lain antara pengirim dengan penerima, jika biaya angkutan belum dibayar oleh pengirim dapat diketahui oleh penerima dengan cara oleh penerima melihat dari surat muatan yang diterimanya. Karena di dalam surat muatan itu akan dicantumkan apakah biaya angkutan sudah dibayar atau belum. Dengan demikian jika biaya angkutan belum dibayar oleh pengirim, maka penerima wajib untuk membayar biaya angkutan yang dipergunakan dalam perjanjian pengangkutan itu sebagaimana telah ditentukan di dalam surat muatan.

---

<sup>39</sup> R. Soekardono, *Op. cit*, hal. 15.

## **B. Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Hal Terjadi Wanprestasi**

Kerugian akibat dari kemusnahan atau kerusakan barang yang diangkut melalui perusahaan pengangkutan, dapat terjadi karena beberapa faktor penyebab, antara lain adalah keadaan memaksa (*overmacht*), karena cacat pada barang itu sendiri (cacat bawaan) karena kelalaian, kesalahan atau kealpaan pengirim atau karena tidak sempurnanya pelaksanaan pengangkutan barang yang diselenggarakan oleh perusahaan pengangkutan.

Dalam praktek sehari-hari di perusahaan pengangkutan dapat dilihat bahwa, kerugian akibat kemusnahan atau kerusakan barang yang terjadi karena keadaan memaksa adalah menjadi diluar tanggungjawab pihak perusahaan pengangkutan. Maksudnya ialah, pihak perusahaan pengangkutan tidak diharuskan untuk mengganti kerugian jika kerugian itu terjadi karena keadaan memaksa. Contohnya apabila suatu saat terjadi gempa bumi di satu kawasan daerah sehingga sarana angkutan baik darat dan udara tidak dapat beroperasi yang menyebabkan jadwal pengiriman tertunda yang berakibat jadwal barang tersebut sampai pada tujuannya

juga tidak tepat sesuai rencana. Keadaan memaksa banyak digolongkan kedalam satu keadaan yang disebabkan oleh kekuatan alam yang menyebabkan hal ini terjadi tak ada seorangpun yang dapat meramalkan atau mencegahnya, tetapi dalam keadaan realis, kebijakan pemerintah baik lokal (wilayah setempat) juga dapat digolongkan kedalam suatu keadaan memaksa, contohnya seperti, Ketika memasuki Bulan Ramadhan dimana terdapat prioritas utama bagi mereka yang akan pulang kampung (mudik) untuk didahulukan baik dalam sarana transportasi darat atau udara, yang dimaksud didahulukan adalah baik angkutan darat, udara dan air untuk mengutamakan penumpang (orang) untuk diangkut, sedangkan angkutan yang membawa barang akan dihentikan untuk sementara waktu, kecuali angkutan-angkutan yang membawa bahan-bahan pokok.

Hal ini merupakan kebijakan pemerintah, dengan demikian tentunya mempunyai korelasi akan keterlambatan barang-barang yang akan dikirim ke tempat tujuan akan tertunda tidak sesuai dengan perjanjian, dimana kebijakan pemerintah tersebut walau hanya bersifat sementara akan banyak berpengaruh pada sektor lainya salah satunya ada

pada jasa pengangkutan. hal ini yang dinamakan kebijakan pemerintah dalam hal keadaan memaksa, sering sekali terjadi pada praktek dilapangan dan biasanya menjadi sengketa kedua belah pihak di lain waktu.

Ketentuan ini memang tidak jelas di atur di dalam perjanjian pengangkutan tetapi apabila dilihat dari kebiasaan yang berlaku dalam dunia pengangkutan maka hal itulah yang dipakai. Di samping itu, ketentuan yang sama dapat juga kita lihat di dalam pasal 1244 KUH Perdata dan pasal 91 KUH Dagang.

Dalam hal ini, pihak yang menimbulkan kesalahan atau kelalaian terhadap musnahnya atau kerusakan barang yang diangkut dengan perusahaan pengangkutan adalah pihak pengirim atau penerima barang kecuali pihak pengangkut tidak dapat membuktikan bahwa kesalahan atau kelalaian itu terjadi di luar kekuasaanya.

Jika yang memikul resiko adalah pengirim barang, maka pihak pengirimlah yang harus mengganti kerugian itu kepada pihak penerima, maka dalam hal ini tidak ada yang diwajibkan untuk mengganti kerugian, karena yang menanggung kerugian adalah penerima sendiri, selain itu, jika yang

menerima barang adalah pengirim sendiri, tentunya ia sendirilah yang menanggung resiko.

Dalam hal kerugian akibat dari kemusnahan atau kerusakan yang terjadi karena cacat pada barang itu sendiri, maka yang harus menanggung kerugiannya adalah pihak pengirim sendiri, sebab ia sendirilah yang lalai melakukan kewajibannya di dalam perjanjian pengangkutan itu, sehingga timbul kerugian.

Cacat pada barang itu sendiri dapat dimaksudkan adalah karena karena sifat atau pembawaan barang itu sendiri. Dengan kata lain bahwa kemusnahan atau kerugian (berkurangnya kualitas atau kuantitas barang) itu dapat terjadi karena terlalu masak yang menyebabkan pembusukan, atau dapat juga terjadi karena pihak pengirim salah membungkus barang angkutan, sehingga menimbulkan kerugian baginya sendiri.

Namun apabila hal ini terjadi, tidak termasuk apabila kemusnahan atau kerugian itu adalah akibat dari salah penempatan barang didalam alat angkutan (kargo). Dimana jika hal ini dapat dibuktikan oleh pihak penerima, maka

yang wajib mengganti kerugian adalah pihak perusahaan pengangkutan.

Pengangkut dalam hal ini bukanlah para pilot ataupun crew yang menjalankan kendaraan tersebut, tetapi pada saat penempatan pada gudang penampungan barang sebelum dikirim, tetapi yang dimaksud adalah majikan, hal ini adalah sesuai dengan bunyi pasal 1367 KUH Perdata : Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan mereka di dalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang ini dipakainya.

Mengenai kerugian akibat dari kemusnahan atau kerusakan yang terjadi karena kesalahan atau kealpaan pengirim. Kesalahan atau kealpaan tersebut sebagaimana dikatakan dalam uraian terdahulu dapat terjadi karena kurang sempurnya cara pengepakan atau pembungkusan barang yang diangkut sehingga menimbulkan kerugian.

Di samping itu, kesalahan atau kealpaan pengirim juga dapat terjadi karena salah mengira atau menghitung jumlah barang yang dimasukkan kedalam satu kemasan paket barang yang akan dikirim, jadi kekurangan jumlah barang atau tidak

sesuai dengan faktur barang adalah di luar tanggung jawab pihak perusahaan pengangkut, hal ini dapat dilihat dari ketentuan yang dibuat oleh pihak penyelenggara pengangkut (suatu kebiasaan): bahwa kiriman yang tidak sesuai dengan faktur barang adalah tanggung jawab pengirim. Selain pernyataan yang demikian itu, juga dapat terlihat pada ketentuan yang menyatakan: "isi tidak diperiksa"

Maksud dari ketentuan tersebut pada dasarnya adalah sama, dimana isinya adalah bahwa setiap kemusnahan atau kerusakan yang terdapat dalam paket barang baik pengiriman dalam jumlah besar atau jumlah kecil mempunyai ketentuan yang sama, hal itu adalah diluar tanggung jawab pihak penyelenggara pengangkutan.

Dalam hal kurang sempurnanya cara pengepakan atau pembungkusan barang yang akan diangkut diketahui oleh pihak pengangkut sebelum pelaksanaan pengangkut dimulai, maka penyelenggara pengangkut dalam keadaan ini, seharusnya ia menolak atau memperingatkan kepada pengirim atau setidaknya agar dicatat di dalam surat muatan, bahwa terdapat barang-barang yang kurang sempurna pengepakannya. Jika hal itu tidak dilaksanakan, maka barang-barang

tersebut dianggap utuh dan bersih sesuai dengan maksud dari pengirim. Maksudnya adalah jika terjadi kemusnahan atau kerusakan barang tersebut akan menjadi tanggung jawabnya, sebaliknya apabila hal demikian dilakukannya, maka kerusakan atas barang tidak merupakan tanggungjawabnya.

Sebagaimana dikatakan, bahwa dalam hal ini tidak sempurnanya pelaksanaan pengangkutan yang dilaksanakan oleh pihak pengangkutan sehingga mengakibatkan kerugian, maka kerugian itu adalah tanggung jawab pengangkut. Artinya bahwa pengangkut berkewajiban untuk mengganti kerugian tersebut.

Mengeni tidak terlaksananya pengangkutan barang tersebut, yang menjadi kewajiban pengangkut untuk mengganti kerugian, hanyalah yang diakibatkan langsung dari kesalahan atau kelalaian dari pihak pengangkut. Hal ini berarti, jika kealpaan atau kelalaian itu terjadi di luar kesalahannya, maka pengangkut tidak diwajibkan untuk mengganti kerugian terhadap kemusnahan atau kerusakan barang itu.

Adapun hal-hal yang dapat digolongkan dengan kemusnahan atau kerusakan barang yang timbul diluar kesalahan atau kelalaian pihak pengangkut dalam perjanjian



pengangkut barang dengan perusahaan penyelenggara pengangkutan, adalah karena, keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*), cacat pada barang itu sendiri yang dapat diketahui oleh pengangkut sebelum diselenggarakannya pengangkutan barang, kesalahan atau kelalaian pengirim sendiri.

Dengan adanya uraian di atas tentang wanprestasi dari para pihak dalam perjanjian pengangkutan maka agar penyelenggara pengangkutan terlepas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian, maka pengangkut, harus membuktikan bahwa kerusakan itu di luar jangkauan dari pihak penyelenggara pengangkutan atau memang disebabkan karena kelalaian pengirim. Mekanisme pembuktian dapat berdasarkan atas norma kebiasaan di lingkup pengangkutan barang, atau dapat dengan cara meminta pertanggung jawaban dari pihak asuransi apabila barang-barang tersebut dimasukkan ke dalam asuransi sebagai pihak ketiga.

Besarnya ganti kerugian dari pihak asuransi, tidak dapat ditetapkan melalui hitungan jumlah setiap barang yang rusak, tetapi berdasarkan atas kesepakatan antara pihak penyelenggara pengangkutan dengan pihak asuransi atas

sepengetahuan dari pengirim barang yang dapat dituangkan ke dalam sebuah akta perjanjian atau dalam surat muatan (*Vrachbrief*). Pengantian tersebut sebelumnya terdapat satu keadaan memaksa atau unsur kesalahan yang disebabkan oleh pihak perusahaan pengangkutan terlebih dahulu, sebab jumlah pengantian tersebut ditentukan secara kasus per kasus sesuai dengan besarnya kerugian yang diderita oleh pihak pengirim berdasarkan isi perjanjian.

**C. Kewajiban Menanggung Resiko Dalam Hal terjadi Overmacht Atau Keadaan Memaksa**

Dalam perjanjian pengangkutan barang dengan perusahaan penyelenggara pengangkutan, ada saatnya tidak dapat terlaksana dengan baik sebagaimana yang dikehendaki oleh para pihak, sehingga menimbulkan kerugian.

Timbulnya kerugian tersebut dapat terjadi karena suatu keadaan atau kejadian sehingga menghalangi penyelenggara pengangkutan untuk melaksanakan kewajibannya. Kejadian-kejadian tersebut dapat disebabkan oleh banyak faktor sehingga hal itu dapat terjadi misalnya karena sesuatu hal

yang dapat dipersalahkan kepada penyelenggara pengangkutan (*overmacht* atau keadaan memaksa ataupun *force majeure*).

Dalam hal demikian, kewajiban untuk memikul kerugian akibat dari keadaan atau kejadian yang menyimpan barang muatan dinamakan resiko, dalam penyelenggaraan pengangkutan resiko merupakan suatu hal yang wajar adanya karena dalam menjalankan suatu usaha yang mendatangkan keuntungan bagi perusahaan pengangkutan dari kegiatan yang dilakukan tersebut adalah pantas bila penyelenggara pengangkutan memikul resiko yang ditimbulkannya terhadap pihak lain.

Di samping itu kerugian dapat juga terjadi karena cacat pada barang itu sendiri dan juga akibat dari kesalahan atau kealpaan pihak pengirim, sebagaimana diuraikan sebelumnya, sehingga suatu beban tanggung jawab kerugian tidak begitu saja mutlak dijatuhkan kepada penyelenggara pengangkutan.

Sebagaimana telah dijelaskan bahwa kewajiban pihak penyelenggara pengangkutan adalah melaksanakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan sampai ketempat tujuan dengan selamat dan tepat pada waktunya sesuai dengan akta perjanjian.

Jika barang yang diangkut tersebut tidak selamat, maka timbul dua hal, yaitu: barangnya sampai ketempat tujuan, tetapi rusak sebagian atau seluruhnya dan mungkin barangnya tidak sampai atau musnah, yang mungkin disebabkan karena faktor yang tidak pernah terduga seperti terbakar, dicuri orang dan lain sebagainya.

Dari uraian diatas dapat kita lihat bahwa kerugian itu dapat timbul karena; *overmacht* atau *force majeure*, karena cacat pada barang muatan itu sendiri, karena kesalahan atau kealpaan pengirim atau karena tidak sempurnanya pelaksanaan pengangkutan yang dilakukan oleh pihak pengangkutan.

Oleh karena itu, dalam hal siapa yang bertanggung jawab atau yang harus memikul kerugian yang timbul akibat dari suatu keadaan atau kejadian tersebut. Inilah yang disebut dengan resiko dan tanggung jawab di dalam perjanjian pengangkutan barang.

Adapun yang dimaksud dengan resiko itu adalah:

Kewajiban untuk memikul kerugian yang timbul akibat dari suatu keadaan memaksa atau kejadian di luar kesalahan kedua belah pihak (pengangkut maupun pengirim).<sup>40</sup>

Pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan pengangkutan udara menurut Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 No. 100 adalah penyelenggara pengangkut udara. Sedangkan yang dimaksud tanggung jawab disini adalah :

Dalam bentuk perikatan yang mewajibkan si penanggung jawab untuk mengganti kerugian kepada pihak yang berkepentingan, dalam hal terjadi kerugian yang disebabkan kepada hal-hal yang menjadi tanggung jawab sebagaimana disebutkan oleh undang-undang.<sup>41</sup>

Untuk mengetahui siapa yang harus memikul resiko dan yang harus bertanggung jawab atas kerugian akibat dari tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan dengan baik, telah ditentukan di dalam pasal 1244 KUH Perdata, yang menyatakan bahwa: Pengangkut diwajibkan untuk mengganti

---

<sup>40</sup> R. Subekti, III, *Op. Cit*, hal. 59.

<sup>41</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Op. Cit*, hal. 35.

biaya, rugi dan bunga apabila ia tidak mampu membuktikan bahwa hal tidak atau tidak pada waktunya tepat dilaksanakan hal yang tidak terduga. Kesemuanya itu tidak dapat dipertanggung jawabkan kepadanya jika ada itikad buruk padanya.

Kemudian pada pasal 91 KUH Dagang disebutkan secara eksplisit untuk memperjelas masalah tanggung jawab yang menentukan bahwa:

Pengangkut harus menanggung segala akibat yang menimbulkan kerugian yang terjadi pada barang-barang dagangan dan barang-barang lainnya setelah barang itu mereka terima untuk diangkut, kecuali kerugian yang diakibatkan karena sesuatu cacat pada barang itu sendiri, karena keadaan memaksa atau karena kesalahan atau kealpaan pengirim.

Jika diteliti isi dari pasal 1244 KUH Perdata dapat kita lihat bahwa pembatasan tanggung jawab penyelenggara pengangkutan lebih sempit jika dibandingkan dengan isi pasal 91 KUH Dagang yang telah disebutkan di atas. Oleh karena itu harus diingat adanya adigum "*lex specialis lex generalis*" di dalam hal pembatasan tanggung jawab pengangkutan ini.

Dari ketentuan yang terdapat pada pasal 91 KUH Dagang tersebut dapatlah diketahui, bahwa yang harus memikul resiko dan yang harus bertanggung jawab di dalam perjanjian pengangkutan barang adalah, pengangkut atau pengirim dan mungkin juga oleh penerima barang itu sendiri, tergantung kepada hal bagaimana kerugian itu terjadi. Dengan demikian dalam pelaksanaan ganti kerugian haruslah melihat dari berbagai peraturan atau undang-undang sebagai panutan, namun dalam hal perjanjian pengangkut itu sendiri akan banyak di pengaruhi oleh isi perjanjian dari kedua pihak yang mengikat keduanya.

Mengenai peraturan resiko yang terdapat di dalam KUH Perdata, sepertinya pasal 1237 (perjanjian sepihak, seperti hibah dan pemberian) dipikul oleh orang yang akan menerima, pasal 1460 (resiko pada jual beli), pasal 1445 (resiko dalam tukar-menukar) dan pasal 1553 (resiko dalam sewa-menyewa) tidak dapat diterapkan ke dalam perjanjian pengangkutan barang, sebab tentang hal itu telah diatur dalam pasal 91 KUH Dagang, sesuai dengan azas yang terkandung dalam pasal 1 KUH Dagang.

Seperti telah dikemukakan di atas, bahwa pihak pengangkut berkewajiban untuk mengangkut atau menyelenggarakan pengangkutan barang yang diserahkan kepadanya mulai dari tempat pemuatan sampai ke tempat tujuan dengan selamat dan tepat pada waktunya. Selain itu pengangkut juga harus menjaga keadaan barang tersebut seperti pada waktunya. Selain itu pengangkut juga harus menjaga keadaan barang tersebut seperti pada waktu diterimanya dari pihak pengirim.

Apabila dalam hal tersebut di atas terdapat kekurangan jumlah barang, terlambat datangnya, tidak adanya penyerahan (musnah), terdapat kerusakan barang-barang yang terjadi selama dalam pelaksanaan pengangkutan, maka inilah yang merupakan tanggung jawab pihak penyelenggara pengangkutan.

Penyelenggara pengangkutan harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari akibat-akibat tersebut dan harus mengganti kerugian yang terjadi atas barang-barang itu. Mengenai tanggung jawab kerugian imateriil atau keuntungan yang baru dapat diduga (atau yang akan diperoleh atas perhitungan dugaan).



Dalam prakteknya hal yang demikian sulit sekali mendapatkan ganti kerugian, mengapa, karena apa yang menjadi tanggung jawab dari pihak penyelenggara sebatas kelalaiannya atau kesalahannya saja yaitu keterlambatan, mengenai apa yang akan terjadi kemudian bukanlah tanggung jawab dari pihak penyelenggara. Bagi pihak penyelenggara pengangkutan pelaksanaan ganti rugi harus melihat kasus-perkasus sesuai dengan uraian diatas.

Lebih jauh lagi bahwa tanggung jawab pengangkutan ditiadakan apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian itu timbul sebagai akibat dari cacat pada barang itu sendiri atau kesalahan dan kealpaan pengirim, karena keadaan memaksa sebagaimana ditentukan dalam pasal 91 KUH Dagang.

Dari uraian-uraian di atas, maka apabila pihak penyelenggara pengangkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi di luar kesalahannya, maka resiko dan tanggung jawab dipikul oleh pihak pengirim maupun oleh pihak penerima sendiri.

Karena adanya pertanggungjawaban yang sangat besar pada perjanjian pengangkutan, maka biasanya diusahakan adanya pembatasan tanggung jawab. Pembatasan tanggung jawab

tersebut oleh undang-undang tidaklah dilarang, karena ketentuan seperti itu tidak bersifat memaksa asal tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan. Dimana biasanya ketentuan tanggung jawab itu dimuat pada surat muatan udara yang menyertai barang tersebut.

Pasal 29 Ordonansi Pengangkutan Udara, menyatakan bahwa pengangkut tidak bertanggungjawab atas kerugian, jika dia membuktikan bahwa dia dan semua orang yang diperkerjakan olehnya sehubungan dengan pengangkutan itu telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian itu atau bahwa tidak mungkin bagi dia atau mereka untuk mengambil tindakan-tindakan tersebut.<sup>42</sup>

Walaupun ada kemungkinan bagi pengangkut untuk memperjanjikan bahwa ia sama sekali tidak bertanggungjawab tetapi hal seperti itu jarang terjadi, sebab para pengirim akan memilih penyelenggara pengangkutan yang akan bertanggung jawab atas barang-barang tersebut. Dengan demikian, jika ada pihak penyelenggara pengangkutan yang sama sekali tidak bertanggung jawab atas barang yang akan diangkut, akan mengakibatkan kehilangan konsumen (pengirim) sehingga akan merugikan perusahaan itu sendiri.

---

<sup>42</sup> E. Saefulah Hiradipradja, Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional, (Yogyakarta: Liberty, 1989) , hal. 194.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Setelah diuraikan dan dibahas berbagai permasalahan tentang judul yang diajukan di atas, maka dapatlah diambil beberapa kesimpulan dalam skripsi ini, antara lain:

1. Bahwa hubungan hukum yang timbul dari para pihak dalam perjanjian pengangkutan barang melalui udara dapat dibedakan menjadi dua, yaitu; hubungan hukum secara langsung dan tidak langsung. Pihak Pengangkut dan pihak pengirim lahir hubungan hukum secara langsung dalam perjanjian pengangkutan tersebut sedangkan pihak penerima, bandar udara, perusahaan asuransi dan lain sebagainya merupakan pihak yang hubungan hukumnya lahir secara tidak langsung.
2. Bahwa pertanggungjawaban yang dapat diberikan oleh perusahaan penyelenggara pengangkutan barang melalui udara, jika timbul kerugian karena kelalaian atau kesengajaan (wanprestasi) yang diperbuat oleh perusahaan

itu sendiri atas barang yang diangkutnya adalah dengan cara memberikan ganti rugi atas kerugian yang dialami si pengirim. Ganti rugi yang dimaksud adalah penggantian kerugian yang harus dibayar oleh pihak pengangkut kepada pihak yang dirugikan (pengirim atau penerima), yang dihitung berdasarkan atas kerugian yang nyata pada saat diterimanya barang (diketahuinya kerusakan atau kemusnahan barang) secara kasus-perkasus. Sedangkan kesalahan dan kelalaian yang disebabkan oleh pihak pengirim itu sendiri, beban tanggung jawab dijatuhkan kepada pihak pengirim itu sendiri sehingga tidak ada kewajiban pihak pengangkut untuk mengganti kerugian atas rusaknya barang tersebut.

3. Bahwa Apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerusakan atau kemusnahan barang itu terjadi di luar kemampuannya (*force majeure*) maka pengangkut dibebaskan dari kewajiban untuk membayar ganti rugi. Namun pihak pengangkut pada umumnya (PT.X) akan bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul baik karena wanprestasi pihak pengangkut sendiri atau karena suatu keadaan memaksa dengan batasan tertentu hal ini dikarenakan pihak pengangkut telah memberikan pertanggungjawaban

asuransi pada setiap barang yang akan dikirim. Pertanggungjawaban tersebut berdasarkan atas premi yang telah dibayarkan oleh pihak pengirim, besarnya ganti rugi dihitung secara kasus-perkasus. Hal ini merupakan cara untuk menjaga citra baik nama perusahaan pengangkutan pada konsumen (pengirim lainya).

#### **B. Saran-saran**

Berdasarkan uraian-uraian di atas serta kesimpulan yang telah diperbuat, maka penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Jika ada perselisihan di dalam penyelesaian ganti rugi disarankan kepada pihak yang berkepentingan di dalam perjanjian pengangkutan barang agar penyelesaiannya dilaksanakan melalui musyawarah, dikarenakan dengan cara tersebut proses penyelesaiannya dapat lebih cepat diselesaikan dan di dalam musyawarah itu besarnya ganti rugi hendaknya disesuaikan dengan keadilan bagi kedua belah pihak.
2. Agar pengirim yang akan mengirimkan barangnya dengan jasa kargo atau jasa kurir memilih pengangkut yang dapat bertanggung-jawab secara penuh atas barang yang

diangkutnya dengan terlebih dahulu melihat syarat-syarat pengangkutan yang terdapat pada perusahaan tersebut.

3. Dalam hal pembayaran ganti rugi terhadap musnahnya atau rusak barang yang, diangkut, kepada pihak pengangkut barang mempertimbangkan jumlah ganti rugi yang akan dibayarkan kepada pihak yang dirugikan, termasuk di dalamnya keuntungan yang diharapkan dari penjualan barang yang rusak atau musnah tersebut.
4. Sebaiknya barang-barang kiriman yang berukuran besar agar diusahakan diasuransikan sendiri oleh pihak pengirim sehingga apabila terjadi sesuatu hal yang tidak diingini, pihak pengangkut tidak terlalu berat untuk membayar ganti rugi kepada pihak pengirim ataupun kepada pihak penerima barang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amersah, Basrah. Cipta Selecta Filsafat Hukum.  
Fakultas Hukum Universitas Sumatra Utara : Medan, 1986.
- Badrulzaman, Mariam Darus. Pendalaman Materi Hukum Perikatan. Medan : Penerbit Fakultas Hukum USU, 1982.
- Departemen Pendidikan Senat Mahasiswa FHUI. Diktat Asas-Asas Hukum Perdata. Depok, 1990.
- Hadisaputro, Hartono. Djohari Santoso, Ridwan Khairandy. Pengangkutan Dengan Pesawat Udara. Yogyakarta: Perpustakaan FH UII, 1988.
- Harahap, Yahya. Segi-Segi Hukum Perjanjian. Bandung : Alumni, 1982.
- Ichsan, Achmad. Hukum Dagang Umum-Lembaga Perserikatan, Surat-Surat Berharga, Pengangkutan. Paramita: Jakarta, 1981.
- Isnaeni, Moch. Hipotek Pesawat Udara di Indonesia. Surabaya : CV Dharma Muda, 1996.

Kartasapoetra dan E. Roekasih. Segi-Segi Hukum Dalam Charteran Asuransi Angkutan Udara. Yogyakarta : FH UII, 1988.

Muhammad, Abdulkadir. Hukum Perikatan. Bandung : Alumni, 1982.

Muhammad, Abdulkadir. Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara. (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 1991.

Projodikoro, Wirjono. Hukum Perdata Tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu. Bandung : Sumur, 1985.

Purwosutjipto. Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia. Jakarta : Djambatan, 1987.

Suherman. Tanggungjawab Pengangkutan dalam Hukum Udara Indonesia. Bandung : Eresco, 1962.

Subekti. Pokok-Pokok Hukum Perdata, Jakarta : Intermedia. 1985.

Subekti. Aspek-Aspek Hukum Perikatan Nasional. Bandung: Alumni, 1976.

Subekti. Hukum Perjanjian. Jakarta : Intermedia, 1979.

Subekti. Aneka Perjanjian. Bandung : Alumni, 1982.



## **Undang-Undang**

Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomer 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan  
Udara.

Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Tentang  
Angkutan Udara.

Luchtvervoeroedonantie (S. 1939-100), "Ordonansi  
Pengangkutan Udara", yang mengatur pengangkutan penumpang,  
bagasi dan pengangkutan barang serta pertanggung-jawaban  
pengangkutan udara.

## **BUKU RUJUKAN**

Mamuji, Sri, Hang Rahardjo. Et al. Metode Penelitian  
dan Penulisan Hukum. Jakarta : Badan Penerbit Fakultas  
Hukum Universitas Indonesia, 2005.