

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan teknologi modern membawa dampak bagi perkembangan industri angkutan udara. Perkembangan industri angkutan udara saat ini tidak lepas dari kemajuan teknologi penerbangan. Kemajuan teknologi penerbangan ternyata dalam prakteknya tidak dapat menghilangkan risiko kecelakaan atas rusak atau musnahnya kargo yang dimuat. Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) berhasil melakukan investigasi 140 kasus transportasi udara sepanjang 2007 hingga 2012.¹ Ada tiga faktor penyebab dalam 140 kecelakaan yang telah diinvestigasi KNKT, yaitu *human factor*, teknis dan *environment*.² Kecelakaan yang paling diingat oleh masyarakat antara lain dialami oleh Pesawat Garuda Indonesia Penerbangan GA-200 Boeing 737-400 yang tergelincir dan meledak menyebabkan rusak atau musnahnya kargo yang diangkut pada 7 Maret 2007 pukul 06:55 WIB di Bandara Adi Sitijpto Yogyakarta³ dan pesawat Merpati jenis

¹ TribunnewsBatam, website by loezhe, *KNKT:Kecelakaan Udara Nasional Terbanyak di Papua*, diakses dari: batam.tribunnews.com/2012/12/28/knkt-kecelakaan-udara-nasional-terbanyak-di-papua, pada tanggal 28 Maret 2013, pukul 2:37 PM.

² *ibid.*

³ LazzuardiBirru, NN, *7 Maret 2007:Pesawat Garuda Indonesia Penerbangan GA-200 Tergelincir dan Terbakar di Yogyakarta*, diakses dari: www.lazzuardibirru.org/berita/hrinidlmsjrh/7-maret-2007-pesawat-garuda-indonesia-penerbangan-ga-200-tergelincir-dan-terbakar-yogyakarta/, pada tanggal 28 Maret 2013 pukul 3:05 PM.

MA-60 dengan nomor penerbangan MZ-8969 jatuh di Teluk Kaimana, Papua Barat, pada 7 Mei 2011⁴ yang juga menyebabkan hilang atau rusaknya kargo yang dimuat. Kedua kecelakaan fatal tersebut hanyalah sebagian kecil dari banyaknya kecelakaan udara yang ada sepanjang 2007-2012. Kerugian akibat dari kedua kecelakaan tersebut bukan hanya dialami oleh perusahaan penerbangan itu sendiri, tetapi juga diderita oleh konsumen baik karena cedera, kematian, atau juga kehilangan barang. Kecelakaan penerbangan selalu berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan angkutan udara atau pengangkut (*carrier*) terhadap konsumen atau penumpang dan pemilik barang sebagai para pihak dalam perjanjian pengangkutan. Tanggung jawab hukum perusahaan angkutan udara terhadap konsumen atau penumpang dan pemilik barang berdasarkan perjanjian atau perikatan yang telah melahirkan hak dan kewajiban para pihak. Hak dan kewajiban para pihak dapat dituntut tanggung jawabnya untuk memberikan ganti kerugian berdasarkan *wanprestasi* maupun perbuatan melawan hukum. Persoalan tanggung jawab ini belum sepenuhnya dapat diselesaikan karena peraturan perundang-undangan yang mengatur penerbangan belum dipahami betul atau tidak diperhatikan oleh para pelaku usaha di bidang penerbangan, disamping kebijakan pemerintah yang kurang jelas dan tidak tegas, misalnya dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (PP 40/95), Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 butir 4 menyatakan “Perusahaan angkutan udara

⁴ detikNews, Rivki, *KNKT: Kelalaian Pilot, Penyebab Jatuhnya Pesawat Merpati MA 60 di Kaimana*, diakses dari: news.detik.com/read/2012/05/07/141643/1911057/10/, pada tanggal 28 Maret 2013 pukul 3:32 PM.

adalah perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran.”

Definisi tersebut tidak jelas menyatakan apakah bagasi termasuk yang diatur atau tidak, sebab bagasi dan kargo berbeda status maupun pengaturannya.⁵ Berdasarkan prinsip tanggung jawab perjanjian pengangkutan antara perusahaan angkutan udara dengan konsumen atau pemilik barang, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bab X Angkutan Udara Bagian Kedelapan Tanggung Jawab Pengangkut Paragraf 2 Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang dan/atau Pengirim Kargo Pasal 141 ayat (1) menyatakan “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.”

Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan :

“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.”

Pasal 145 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan :

⁵ AJ, 2006, *Tanggung Jawab Pengangkut Udara terhadap Konsumen*, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 25-No.1, Yayasan Pengembangan Hukum Bisnis (YPHB), hlm.4.

“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut.”

Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan :

“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.”

Dalam *Protokol The Hague 1995* (Protokol Den Haag 1955) *Article 3 part 2* menyatakan :

“The passenger ticket shall constitute prima facie evidence of the conclusion and condition of the contract carriage.” (Tiket penumpang merupakan bukti yang cukup seperti yang dipersyaratkan perjanjian pengangkutan)

Artinya, antara pengangkut udara dengan penumpang terjadi perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan adanya tiket penumpang. Dengan demikian bila terjadi kerugian di pihak penumpang selama pengangkutan udara maka berarti pengangkut telah melakukan *wanprestasi* atas perjanjian yang telah disepakati, yaitu untuk mengangkut sampai tempat tujuan dengan selamat.⁶ Dengan adanya perjanjian pengangkutan akan menjadi jelas hak dan kewajiban antara pengangkut dengan penumpang, sehingga jelas pula

⁶ *Ibid.*

pertanggung jawaban perusahaan angkutan udara terhadap pengangkutan barang melalui kargo.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan apa yang telah diuraikan di atas, maka beberapa masalah pokok yang diteliti adalah :

1. Bagaimana bentuk tanggung jawab perusahaan angkutan udara terhadap pengangkutan barang melalui kargo?
2. Bagaimanakah peran asuransi dalam pengangkutan barang melalui kargo?

C. Tujuan Penelitian

Adapun Tujuan Penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab perusahaan angkutan udara terhadap pengangkutan barang melalui kargo.
2. Untuk mengetahui peran asuransi dalam pengangkutan barang melalui kargo.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat hasil penelitian meliputi :

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dilakukan dengan harapan dapat ikut memberikan sumbangan pemikiran dan ilmu pengetahuan sehubungan dengan

tanggung jawab pengangkut dalam hal asuransi kargo udara, baik bagi perusahaan pengangkut maupun bagi pihak yang diangkut atau pihak yang menggunakan jasa pengangkutan agar dapat mengetahui dan memahami hak serta kewajiban para pihak sehingga dapat dilaksanakan berdasarkan ketentuan yang berlaku bagi masing-masing pihak serta untuk mengetahui luas lingkup asuransi kargo.

2. Manfaat Praktis

1. Bagi Pemerintah

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai masukan dan bahan pertimbangan bagi Pemerintah khususnya pejabat pembuat Undang-Undang dalam hal pembuatan dan pengambilan keputusan dalam suatu perjanjian baik bagi perusahaan pengangkut maupun bagi pihak yang diangkut atau pihak yang menggunakan jasa pengangkutan agar dapat mengetahui dan memahami hak serta kewajiban para pihak sehingga dapat dilaksanakan berdasarkan ketentuan yang berlaku bagi masing-masing pihak serta untuk mengetahui luas lingkup asuransi kargo.

2. Bagi peneliti

Penelitian ini dapat memberikan pengetahuan dan wawasan kepada peneliti dalam memahami suatu perjanjian baku baik bagi

perusahaan pengangkut maupun bagi pihak yang diangkut atau pihak yang menggunakan jasa pengangkutan agar dapat mengetahui dan memahami hak serta kewajiban para pihak sehingga dapat dilaksanakan berdasarkan ketentuan yang berlaku bagi masing-masing pihak serta untuk mengetahui luas lingkup asuransi kargo.

3. Bagi kalangan akademis

Penelitian ini dapat memberikan pengetahuan dan wawasan kepada kalangan akademis dalam memahami tentang tata cara perjanjian baku baik bagi perusahaan pengangkut maupun bagi pihak yang diangkut atau pihak yang menggunakan jasa pengangkutan agar dapat mengetahui dan memahami hak serta kewajiban para pihak sehingga dapat dilaksanakan berdasarkan ketentuan yang berlaku bagi masing-masing pihak serta untuk mengetahui luas lingkup asuransi kargo.

E. Keaslian Penelitian

Penulisan hukum mengenai pertanggungjawaban perusahaan angkutan udara terhadap keselamatan dan keamanan pengangkutan barang melalui kargo sudah banyak yang menuliskannya. Namun sejauh ini, belum ada penelitian dari segi akademis refleksi tentang sejauh mana pertanggungjawaban perusahaan terhadap asuransi keselamatan barang melalui kargo. Jadi penelitian ini dari segi hukum bersifat eksploratif,

serta sejauh pemahaman penulis menelusuri bahan-bahan hukum dan kepustakaan hukum belum ada yang sebelumnya melakukannya di Indonesia.

Penelitian tersebut antara lain :

1. Penelitian yang dilakukan oleh Aloysius Emanuel Enga, NPM : 03 05 08518, Program Study : Ilmu Hukum, Program Kekhususan : Hukum Ekonomi dan Bisnis, Universitas Atma Jaya, Fakultas Hukum, Tahun 2008, Judul penelitian : Analisis Hukum tentang Pelaksanaan Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen pada Pengangkutan Udara. Rumusan Masalah : Mengapa sekalipun Pasal 18 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen telah melarang pencantuman klausula baku namun masih saja para pelaku usaha jasa pengangkutan udara melanggar pasal ini. Tujuan Penelitian : Untuk mengetahui bagaimanakan pelaksanaan Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pada Pengangkutan Udara. Hasil Penelitian : Ada beberapa hal pokok yang mendasar yang membuat pelaku usaha jasa pengangkutan udara masih mencantumkan klausula baku yang dilarang oleh Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen , yaitu : 1) Tidak adanya regulasi dari pemerintah udara ntuk melaporkan dan mendaftarkan semua format klausula baku yang dibuat. Pemerintah dalam masalah ini cenderung pasif, padahal perjanjian pengangkutan udara itu sendiri merupakan perjanjian yang mengandung dimensi publik. 2) Tidak adanya

pengawasan dan penertiban terhadap praktek pencantuman klausula baku oleh pemerintah. Pemerintah dalam hal ini melalui BPSK dan BPKN tidak menjalankan tugasnya secara efektif. BPSK sebagai suatu badan yang dibentuk oleh pemerintah yang salah satu tugasnya adalah melakukan pengawasan terhadap pencantuman klausula baku tidak melakukan tugas pengawasannya dengan baik dan hanya bersifat pasif yang hanya menunggu adanya keluhan dari konsumen baru bertindak. 3) Kurangnya sosialisasi Undang-Undang Perlindungan Konsumen (terutama oleh pemerintah, yaitu BPSK) secara menyeluruh kepada masyarakat serta kurangnya upaya penegakan hukum terhadap permasalahan yang terjadi oleh aparat penegak hukum yang berwenang untuk menangani masalah hukum ini.

F. Batasan Konsep

Menurut Pasal 1 ayat (22) Undang-Undang tentang Penerbangan, tanggung jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara BAB II Jenis Tanggung Jawab Pengangkut dan Besar Ganti Kerugian Pasal 2 pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

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

Angkutan udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 ayat (13) adalah “Setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau beberapa bandar udara.”

Pengangkut menurut Pasal 1 ayat (26) Undang Undang tentang Penerbangan adalah :

“Badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.”

Kargo menurut Pasal 1 ayat (23) Undang-Undang tentang Penerbangan adalah “Setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan atau barang yang tidak bertuan.”

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara BAB II Jenis Tanggung Jawab Pengangkut dan Besar Ganti Kerugian Pasal 2 pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

- g. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- h. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- i. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
- j. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- k. Keterlambatan angkutan udara; dan
- l. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana suatu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁷

⁷ R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, 1995, cetakan kesepuluh PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 69.

Penumpang atau pengirim barang cukup membuktikan adanya kerugian yang terjadi pada saat kecelakaan pesawat udara, sehingga beban pembuktian adalah pada pengangkut.⁸

G. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis dalam melakukan penulisan hukum ini adalah :

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah yuridis normatif, yaitu merupakan penelitian yang berfokus pada norma hukum positif dengan melakukan abstraksi melalui proses deduktif dari norma hukum positif, yang berupa sistematisasi hukum. Sistematisasi hukum adalah mendeskripsikan dan menganalisis isi dan struktur hukum positif, selain melakukan sistematisasi hukum juga dilakukan sinkronisasi dan harmonisasi hukum, yaitu penyesuaian peraturan perundang-undangan baik dilihat dari aspek vertikal maupun aspek horizontal. Penelitian hukum seperti itu tidak mengenal penelitian lapangan (*field research*) karena yang diteliti adalah bahan-bahan hukum sehingga dapat dikatakan sebagai *library*

⁸ K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, 1995, buku kedua penerbit Mandar Maju, Bandung, hlm. 7.

*based, focusing on reading and analysis of the primary and secondary materials.*⁹

2. Pendekatan Masalah

Sehubungan dengan tipe penelitian yang digunakan yakni yuridis normatif, maka pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute-approach*). Pendekatan perundang-undangan dilakukan untuk meneliti aturan-aturan yang penormaannya justru kondusif bagi terselenggaranya kelalaian terhadap pengangkutan barang melalui kargo oleh angkutan udara. Pendekatan konsep digunakan untuk memahami konsep-konsep pertanggungjawaban perusahaan terhadap asuransi kargo sehingga diharapkan penormaan dalam aturan hukum tidak lagi memungkinkan ada pemahaman yang ambigu dan kabur sehingga menjadi celah bagi perusahaan angkutan udara untuk menghindar dari jeratan hukum. Sedangkan pendekatan perbandingan dilakukan untuk melihat bagaimana negara mengatur tindakan pertanggung jawaban tersebut dengan adanya beberapa peraturan yang mengatur pertanggungjawaban pengangkut terhadap pengangkutan barang melalui kargo apakah terdapat kesamaan atau bahkan mungkin berbeda dalam masing-masing norma tersebut.

3. Bahan Hukum

⁹ Johnny Ibrahim, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, cetakan ketiga oleh Bayumedia Publishing, Malang-Jawa Timur, 2007, hlm. 46.

a. Bahan hukum primer, yakni :

1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
Pasal 28D ayat (1) Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum.”

2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 butir 2 Obyek asuransi adalah benda dan jasa, jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan atau berkurang nilainya.

3) Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan BAB I Ketentuan Umum Pasal 1 ayat (1) Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Pasal 1 ayat (13) Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau beberapa bandar udara.

Pasal 1 ayat (22) Tanggung jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Pasal 1 ayat (23) Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan atau barang tidak bertuan.

Pasal 1 ayat (26) Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Pasal 3 Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat.
- b. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional,

- c. Membina jiwa kedirgantaraan,
- d. Menjunjung kedaulatan Negara,
- e. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi industri angkutan udara nasional
- f. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional,
- g. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara,
- h. Meningkatkan ketahanan Nasional, dan
- i. Mempererat hubungan antar bangsa.

Pasal 144 Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

- 4) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Wetboek van Khoophandel) Pasal 246 Asuransi atau Pertanggungan adalah suatu persetujuan di mana penanggung mengikat diri kepada tertanggung, dengan mendapatkan premi untuk mengganti kerugian karena kehilangan, kerugian, atau tidak diperolehnya keuntungan

yang diharapkan, yang dapat diderita karena peristiwa yang tidak diketahui lebih dahulu.

- 5) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (PP 40/95), BAB I Ketentuan Umum Pasal 1 butir 4 Perusahaan angkutan udara adalah perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran.
- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara Pasal 1 ayat (3) Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

BAB II Jenis Tanggung Jawab Pengangkut dan Besar Ganti Kerugian Pasal 2 pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggungjawab atas kerugian terhadap :

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
- d. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;

- e. Keterlambatan angkutan udara; dan
- f. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Pasal 18 ayat (2) tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelapor (*check in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.

Pasal 18 ayat (3) Tanggung jawab pengangkut terhadap kargo dimulai sejak pengirim barang menerima salinan surat muatan udara dari pengangkut sampai dengan waktu yang ditetapkan sebagai batas pengambilan sebagaimana tertera dalam surat muatan udara (*airway bill*).

- b. Bahan-bahan hukum sekunder antara lain :

Bahan hukum sekunder yang digunakan meliputi bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan-bahan hukum primer. Antara lain meliputi pendapat-pendapat hukum yang diambil dari buku-buku, artikel, website-website di internet, dan jurnal hukum tentang hukum asuransi pengangkutan.

- c. Bahan-bahan hukum tersier antara lain :

Bahan hukum tersier meliputi bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan

sekunder, yaitu berupa Kamus Besar Bahasa Indonesia dan Kamus Asuransi.

4. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder dikumpulkan berdasarkan topik permasalahan yang telah dirumuskan berdasarkan system bola salju dan diklasifikasikan menurut sumber dan hierarkinya untuk dikaji secara komprehensif.¹⁰

5. Pengelolaan dan Analisis Data

Bahan hukum yang diperoleh dalam penulisan studi kepustakaan, aturan perundang-undangan, dan artikel dimaksud penulis uraikan dan hubungkan sedemikian rupa, sehingga disajikan dalam penulisan yang lebih sistematis guna menjawab permasalahan yang telah dirumuskan. Cara pengelolaan yang telah dilakukan secara deduktif yakni menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum terhadap permasalahan konkret yang dihadapi. Selanjutnya bahan hukum yang ada dianalisis untuk melihat pola kelalaian perusahaan pengangkut sehingga dapat membantu sebagai dasar acuan dan pertimbangan hukum yang berguna dalam penyusunan perundang-undangan pertanggungjawaban hukum perusahaan angkutan udara terhadap asuransi barang melalui kargo.

¹⁰ ibid., hlm.392

H. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan hukum ini penulis menggunakan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN berisi uraian latar belakang masalah munculnya permasalahan penumpang terhadap pengangkutan barang melalui kargo atas pertanggungjawaban perusahaan angkutan udara. Mengapa hal tersebut tetap menimbulkan permasalahan walaupun telah ada peraturan perundang-undangan negara yang mengaturnya. Kemudian bagaimana pedoman dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 untuk menghadapi masalah tersebut. Selanjutnya ditetapkan rumusan masalah yang menentukan arah penelitian dan ruang lingkup pembahasannya. Kajian pustaka tentang pertanggungjawaban hukum perusahaan angkutan udara membahas mengenai rumusan dan definisi-definisi yang digunakan untuk menegaskan bahwa permasalahan tersebut muncul akibat tidak jelasnya peraturan yang dibuat oleh Pemerintah. Dalam metode penelitian masalah diuraikan tipe penelitian bagaimanapun sebuah pendekatan masalah dilakukan sekaligus sumber bahan hukum, prosedur pengumpulan bahan hukum, dan dasar analisis yang dipakai guna mendukung pembahasan tentang pertanggungjawaban hukum perusahaan angkutan udara terhadap asuransi pengangkutan barang melalui kargo.

BAB II : PEMBAHASAN diuraikan prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum perusahaan angkutan udara terhadap pengangkutan barang melalui kargo. Selain itu, juga menjelaskan peran asuransi terhadap pengangkutan udara. Penempatan Bab II ini dalam menguraikan hal-hal tersebut tidak lain untuk memberikan gambaran bahwa secara umum pertanggungjawaban hukum perusahaan angkutan udara terhadap pengangkutan barang melalui kargo itu telah ditetapkan.

BAB III : PENUTUP berisi Kesimpulan dan Saran. Kesimpulan berisi uraian penulis tentang BAB II secara garis besar. Saran berisi masukan dari penulis mengenai pembahasan yang sudah dipaparkan.