

SKRIPSI

1. HUKUM ANGKASA
2. PENERBANGAN KOKPIRESI

MARTHIN LUTHER TARIGAN

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA ATAS KETERLAMBATAN
PENGANGKUTAN PENUMPANG DALAM PENERBANGAN DOMESTIK**



MILIK
PERPUSTAKAAN
"UNIVERSITAS AIRLANGGA"
SURABAYA

KKS
KK
Per. 1770/93
Tar
t

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
1993**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA ATAS KETERLAMBATAN
PENGANGKUTAN PENUMPANG DALAM PENERBANGAN DOMESTIK**

SKRIPSI

**DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS DAN MEMENUHI
SYARAT-SYARAT UNTUK MENCAPAI GELAR SARJANA HUKUM**

OLHE

MARTHIN LUTHER TARIGAN

038912989

DOSEN PEMBIMBING DAN PENGUJI

SAMZARI BOENMORO, S. H.

130350728

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
1993**

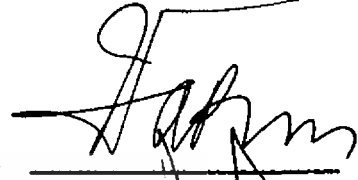
Telah diuji pada tanggal 23 Juli 1993

Panitia Penguji :

Ketua : Sri Woelan Azis, S.H.



Sekretaris : Dra. H. Soendari Kabat, S.H.

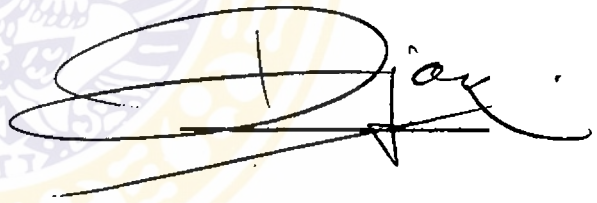


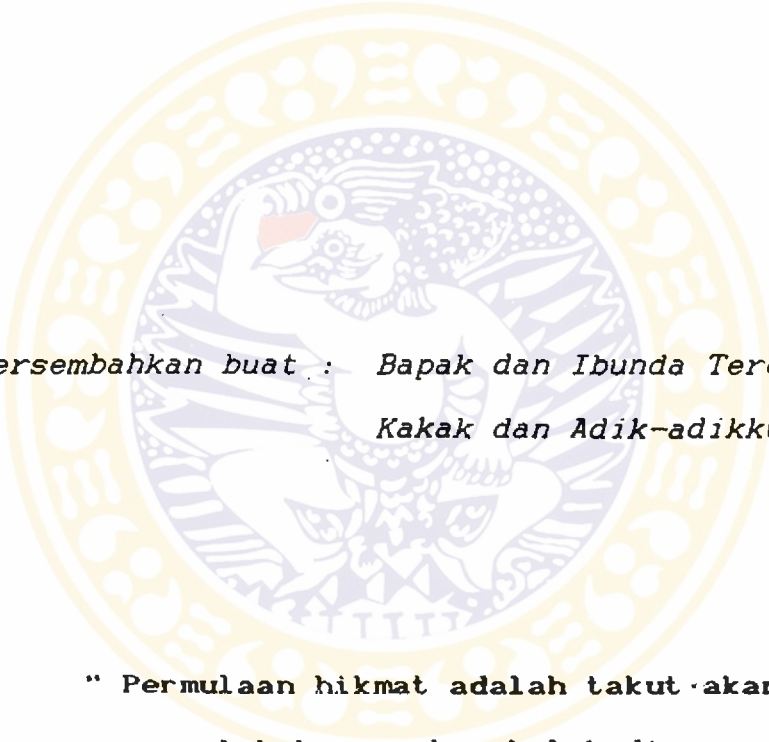
Anggota : Samzari Boentoro, S.H.



A. Oemar Wongsodiwirjo, S.H.

Djoko Slamet, S.H.





*Kupersembahkan buat : Bapak dan Ibunda Tercinta,
Kakak dan Adik-adikku*

**" Permulaan hikmat adalah takut akan Tuhan,
semua orang yang melakukannya berakal budi yang baik "**

Mazmur 111:10

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur, hormat dan kemuliaan kepada Allah Bapa yang telah memberikan kasih karuniaNya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini guna melengkapi tugas dan memenuhi syarat-syarat untuk mencapai gelar kesarjanaan pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Saat ini dunia penerbangan di negara kita sedang mengalami perkembangan yang sangat pesat sementara peraturan yang mengaturnya belumlah memadai sehingga kemungkinan terjadinya sengketa antara pihak pemakai jasa angkutan udara dengan pihak yang menyelenggarakan dapat saja terjadi setiap saat. Karenanya pada skripsi ini saya mencoba untuk meninjau permasalahan tersebut khususnya mengenai keterlambatan pengangkutan. Memang dalam penulisan skripsi ini saya banyak menghadapi kendala-kendala seperti kurangnya literatur yang membahas tentang angkutan udara khususnya mengenai keterlambatan tidak ada sama sekali, enggannya perusahaan penerbangan menerima mahasiswa untuk melakukan penelitian dan sebagainya. Semoga keterbatasan itu dapat memacu para pembaca sekalian agar semakin memikirkan mengenai angkutan udara khususnya dalam perlindungan hukum kepada konsumen.

Tanpa bimbingan dan bantuan serta fasilitas yang diberikan, skripsi ini mungkin belum dapat selesai pada

waktunya. Untuk itu pada kesempatan ini saya mengucapkan terima kasih dan hormat saya kepada Bapak Samzari Boentoro, S.H. selaku dosen pembimbing dan penguji yang telah banyak memberikan bimbingan kepada saya.

Tak lupa terima kasih juga saya sampaikan kepada :

1. Dekan dan seluruh pimpinan Fakultas Hukum Universitas Airlangga ;
2. Para guru besar, dosen, asisten yang selama ini memberikan bimbingan kepada saya dalam menuntut ilmu ;
3. Ibu Sri Woelan Azis, S.H., Ibu Dra. H. Soendari Kabat., Bapak A. Oemar Wongsodiwirjo, S.H., Bapak Djoko Slamet, S.H. selaku panitia penguji yang berkenan menguji skripsi ini ;
4. Segenap karyawan Fakultas Hukum Universitas Airlangga yang telah banyak membantu dalam proses perkuliahan ;
5. Segenap pimpinan dan karyawan Direktorat Sosial Politik Daerah Tingkat I Jawa Timur ;
6. Segenap pimpinan dan karyawan Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Jawa Timur ;
7. Segenap pimpinan dan karyawan PT Angkasa Pura I Juanda yang telah membantu penelitian lapangan ;
8. Segenap pimpinan dan karyawan PT Sempati Air perwakilan Surabaya ;
9. Segenap pimpinan dan karyawan PT Garuda Indonesia Perwakilan Surabaya ;

10. Segenap karyawan dan pimpinan PT Mandala Airlines Perwakilan Surabaya ;
11. Bapak Captain Nurwahyono yang telah meluangkan waktunya untuk melakukan wawancara ;
12. Bapak Captain Terang Pinem yang telah meluangkan waktunya untuk melakukan wawancara ;
13. Bapak A.G. Freddy yang telah meluangkan waktunya untuk melakukan wawancara ;
14. Saudara-saudari yang terkasih di persekutuan doa Unit Kegiatan Kerohanian Kristen Universitas Airlangga ;
15. Rekan-rekan di Gubeng Kertajaya IX F/15 yang telah banyak membantu penyusunan skripsi ini ;
16. Khususnya kepada Bapak dan Ibu saya yang terkasih yang dengan susah payah dan penuh kasih membesarkan, mendidik dan membimbing saya, bakti, kasih dan cinta saya sampaikan. Kepada kakak dan adik-adik saya juga kasih dan cinta saya sampaikan.

Akhirnya dengan segala kelemahan dan kekurangan skripsi ini, saya berharap semoga dapat bermanfaat bagi para pembaca sekalian.

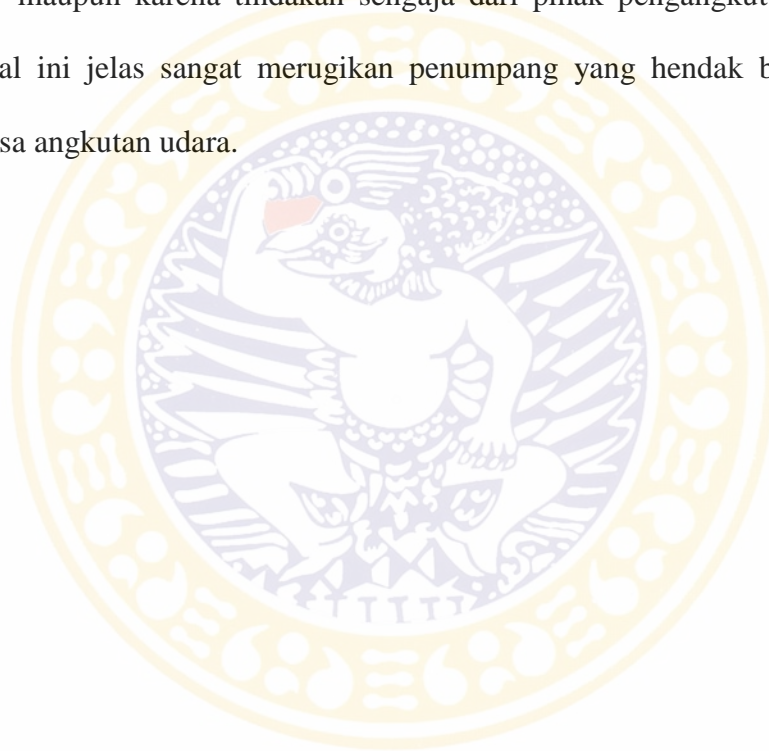
Surabaya, Juli 1993
hormat saya,

Marthin Luther Tarigan

038912989

ABSTRAK

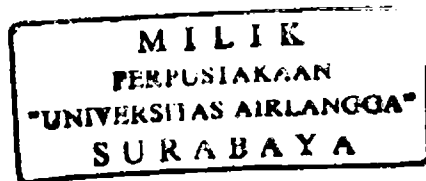
Peranan angkutan udara dalam pengangkutan orang/penumpang semakin hari semakin dibutuhkan dan juga frekuensi penerbangan semakin meningkat. Karenanya kemungkinan timbulnya perselisihan antara pengangkut dan penumpang khususnya mengenai keterlambatan pengangkutan cukup besar. Di dalam proses pengangkutan orang/penumpang sering kali terjadi keterlambatan pengangkutan yang disebabkan karena kesalahan teknis, kesalahan dalam pengurusan administrasi, cuaca buruk, dipakainya Bandar udara untuk penumpang VIP maupun karena tindakan sengaja dari pihak pengangkut atau perusahaan penerbangan. Hal ini jelas sangat merugikan penumpang yang hendak bepergian dengan menggunakan jasa angkutan udara.



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PENGESAHAN	
HALAMAN MOTTO	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iv
BAB I : Pendahuluan	1
1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusannya	1
2. Penjelasan Judul	4
3. Alasan Pemilihan Judul	5
4. Tujuan Penulisan	6
5. Metodologi	7
6. Pertanggungjawaban Sistematika ...	9
BAB II : Perjanjian Pengangkutan Penumpang dengan Pesawat Terbang di Indonesia ..	12
1. Syarat-syarat terbentuknya Per - janjian Pengangkutan Penumpang	12
2. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Penumpang	16
3. Hak dan Kewajiban Pengangkut Udara	23
4. Hak dan Kewajiban Penumpang.....	25
BAB III : Pertanggungjawaban Pengangkut Udara Terhadap Kerugian yang di Derita Penumpang	26

1. Sebab-sebab Terjadinya Keterlambatan Pesawat Terbang	26
2. Terjadinya Kerugian yang diderita Penumpang karena Keterlambatan ...	31
3. Kerugian karena Keterlambatan yang Menjadi Tanggung Jawab Pengangkut Udara dan yang Tidak Menjadi Tanggung Jawab Pengangkut Udara ..	34
BAB IV : Prosedur Penuntutan Ganti Rugi	43
1. Pihak yang Berhak Menuntut Ganti Rugi	43
2. Besar Kerugian yang Dapat dituntut	47
3. Penyelesaian Klaim Ganti Rugi	50
BAB V : Penutup	54
1. Kesimpulan	54
2. Saran	55
DAFTAR BACAAN	57
LAMPIRAN :	
1. Surat Keterangan survey.	
2. Syarat - Syarat Perjanjian PT Garuda Indonesia.	
3. Syarat - Syarat Perjanjian PT Merpati Nusantara Airlines.	
4. Jadwal Penerbangan tiap - tiap Perusahaan Penerbangan yang diterima PT Angkasa Pura I cq Divisi Operasi ATC Juanda.	

**BAB I****P E N D A H U L U A N****1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusannya**

Pelaksanaan pembangunan disegala bidang merupakan realisasi dari tujuan Pembangunan Nasional, yaitu, mewujudkan suatu masyarakat adil dan makmur yang merata materiil dan spiritual berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Pembangunan disegala bidang tersebut juga meliputi pembangunan dibidang perhubungan yang meliputi perhubungan darat, laut dan udara, telekomunikasi, barang dan jasa serta informasi ke seluruh penjuru tanah air. Salah satu hasil nyata dari pembangunan di bidang perhubungan adalah semakin pesatnya pertumbuhan pengangkutan darat, laut dan udara.

Sejalan dengan pembangunan perhubungan dan perkembangan pengangkutan, bidang pengangkutan udara tumbuh pula dengan pesat perusahaan-perusahaan pengangkutan udara yang melakukan pengangkutan penumpang atau barang dari suatu daerah ke daerah lainnya dengan menggunakan pesawat terbang. Pengangkutan penumpang atau barang dengan menggunakan pesawat terbang ini semakin dibutuhkan karena faktor kecepatan yang dimilikinya jauh lebih unggul dibandingkan alat transportasi lainnya. Selain itu letak geografis serta perkembangan ekonomi

negara kita yang semakin meningkat sangat mendukung penggunaan pesawat terbang sebagai alat transportasi yang utama. Karenanya peranan angkutan udara ini semakin lama semakin penting untuk mengangkut penumpang atau orang dan barang. Sebab itu sudah selayaknyalah masalah perlindungan bagi para pemakai jasa angkutan udara perlu mendapat perhatian yang serius.

Berkaitan dengan masalah keterlambatan pengangkutan penumpang, sering kali dalam dunia penerbangan kita terjadi. Hal ini jelas sangat merugikan para pemakai jasa angkutan udara. mengingat biaya yang dikeluarkannya untuk ongkos pengangkutan yang besar dan juga faktor kecepatanlah sebagai alasan digunakannya angkutan udara ini sebagai alat transport.

Di negara kita peraturan yang mengatur mengenai pengangkutan udara adalah *Luchtvervoer Ordonnantie, Stb. 1939 nomor 100* atau disebut juga *Ordonansi Pengangkutan Udara* (selanjutnya disingkat OPU) yang mengatur mengenai pengangkutan penumpang, bagasi dan pengangkutan barang serta pertanggungjawaban pengangkut udara.

Selain OPU masih ada peraturan lain yang mengatur mengenai penerbangan yaitu Undang-Undang Nomor 83 tahun 1958 tentang penerbangan. Hanya saja undang - undang ini tidak mengatur mengenai keterlambatan pengangkutan. Pada

tanggal 25 mei 1992 DPR RI dalam sidangnya telah menyetujui dan mengesahkan RUU Penerbangan Nasional yang diajukan oleh Pemerintah menjadi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992. Dengan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan maka Undang-Undang nomor 83 tahun 1958 sudah dicabut dan tidak berlaku lagi. Namun demikian peraturan-peraturan yang mengatur penerbangan itu belumlah cukup mengatur segala permasalahan yang timbul dalam dunia penerbangan. Karenanya sering kali timbul perselisihan antara pengangkut dan pemakai jasa angkutan udara. Dalam hal ini pemakai jasa angkutan udara sebagai pihak yang lemah seringkali dikalahkan.

Berdasarkan kenyataan yang telah diuraikan diatas, ada beberapa permasalahan yang memerlukan pemecahan secara cermat berdasarkan peraturan-peraturan yang ada dan dikaitkan dengan kenyataan yang terjadi dalam praktek, yaitu :

- a. Bagaimanakah terbentuknya perjanjian pengangkutan penumpang dengan pesawat terbang di Indonesia ?
- b. Bagaimanakah pertanggungjawaban pengangkut udara bila terjadi kerugian karena keterlambatan pengangkutan ?
- c. Bagaimana prosedur klaim ganti rugi yang diajukan

penumpang ?

2. Penjelasan Judul

Adapun judul skripsi ini adalah **TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA ATAS KETERLAMBATAN PENGANGKUTAN PENUMPANG DALAM PENERBANGAN DOMESTIK** dapat dijelaskan sebagai berikut :

- Pengertian *Tanggung Jawab* adalah keadaan wajib menanggung sesuatu (kalau ada sesuatu hal boleh dipermasalahkan, diperkarakan dan sebagainya).¹
- Pengertian *Pengangkut Udara* adalah suatu perusahaan penerbangan yang mengadakan persetujuan untuk mengangkut penumpang, bagasi atau barang dengan pesawat udara.²
- Pengertian *Keterlambatan* adalah hal atau suatu keadaan yang tidak tepat pada waktu yang telah ditentukan, misalnya terlambat dua jam.³
- Pengertian *Pengangkutan* adalah,
Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk

¹W.J.S.Purwodarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, cet.V, Balai Pustaka, Jakarta, 1976, h. 1014.

²E.Suherman, Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah lain dalam bidang Penerbangan, Alumni, Bandung, 1979, (selanjutnya disebut E.Suherman I) h.37.

³W.J.S.Purwodarminta, op.cit.,h.557.

menyelenggarakan pengangkutan penumpang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁴

- pengertian *Penumpang* adalah setiap orang yang diangkut oleh pengangkut berdasarkan perjanjian angkutan dengan atau tanpa bayaran.⁵
- Pengertian *Penerbangan Domestik* adalah penerbangan antara dua tempat yang terletak di satu negara, tanpa ada perjanjian pendaratan di suatu negara lain.⁶

Dari penjelasan kata demi kata judul di atas dapat diketahui pengertian judul secara keseluruhan, yaitu, suatu keadaan dimana pengangkut atau perusahaan penerbangan wajib menanggung sesuatu yang terjadi karena tidak dapat menyelenggarakan pengangkutan orang/ penumpang tepat pada waktunya pada penerbangan di dalam wilayah Indonesia.

3. Alasan Pemilihan Judul

Alasan saya memilih judul skripsi ini adalah

⁴H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia-Hukum Pengangkutan. Jilid III, cet. III, Djambatan, Jakarta, 1987, h.1.

⁵E.Suherman I . op.cit., h.78.

⁶E.Suherman, Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara, Alumni, Bandung, 1984, (Selanjutnya disebut E.Suherman II) h. 231.

mengingat peranan angkutan udara dalam pengangkutan orang /penumpang semakin hari semakin dibutuhkan dan juga frekuensi penerbangan semakin meningkat. Karenanya kemungkinan timbulnya perselisihan antara pengangkut dan penumpang khususnya mengenai keterlambatan pengangkutan cukup besar. Di dalam proses pengangkutan orang/ penumpang sering kali terjadi keterlambatan pengangkutan yang disebabkan karena kesalahan teknis, kesalahan dalam pengurusan administrasi, cuaca buruk, dipakainya bandar udara untuk penumpang VIP maupun karena tindakan sengaja dari pihak pengangkut atau perusahaan penerbangan. Hal ini jelas sangat merugikan penumpang yang hendak bepergian dengan menggunakan jasa angkutan udara.

Bertitik tolak dari uraian di atas, saya hendak membahas keterlambatan pengangkutan penumpang dengan pesawat terbang berdasarkan peraturan pengangkutan udara yang berlaku di Indonesia dan dikaitkan dengan kejadian di dalam prakteknya.

4. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan skripsi ini adalah :

- i. Untuk memenuhi persyaratan kurikuler dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.
- ii. Untuk mendalami dan mengetahui lebih lanjut bidang

- hukum angkutan udara khususnya mengenai tanggung jawab pengangkut udara terhadap kerugian yang diderita penumpang akibat keterlambatan pengangkutan.
- iii. Sebagai sumbangan pemikiran dan informasi dalam hukum angkutan udara, khususnya mengenai tanggung jawab pengangkut udara bila terjadi keterlambatan pengangkutan penumpang dengan pesawat terbang yang mungkin berguna bagi para pemakai jasa angkutan udara.
- iv. Sebagai sumbangsih untuk menambah perbendaharaan kepustakaan ilmu hukum pada perpustakaan Universitas Airlangga Surabaya.

5. Metodologi

a. *Pendekatan Masalah*

Untuk mendapatkan penjelasan atas pokok permasalahan dalam skripsi ini saya menggunakan pendekatan secara yuridis-praktis. Pendekatan secara yuridis dimaksudkan, saya mencoba mengamati permasalahan yang dikaitkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku mengenai angkutan udara yaitu OPU Stb. 1939/ 100 dan beberapa ketentuan yang lain. Pendekatan secara praktis dimaksudkan, saya mengamati dan meneliti kejadian-kejadian yang mungkin terjadi di dalam praktek,

misalnya tentang tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan, besarnya ganti rugi yang harus dibayar oleh pengangkut bila terjadi keterlambatan dan sebagainya dan pada akhirnya disusun suatu kesimpulan yang merupakan jawaban atas permasalahan.

b. *Sumber Data.*

Data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini diperoleh dari :

- Data Primer, yaitu data yang diperoleh dari hasil survey lapangan pada perusahaan penerbangan PT Sempati Air, PT Mandala Airlines serta kantor cabang PT Angkasa Pura I Juanda.
- Data Sekunder, yaitu melalui studi literatur, seperti buku-buku teks, bahan kuliah, majalah, peraturan perundang-undangan yang berlaku serta sumber-sumber lain yang dapat digunakan sebagai sumber data penyusunan skripsi ini.

c. *Prosedur pengumpulan dan pengolahan data.*

Di dalam penyusunan skripsi ini, langkah pertama yang saya tempuh yaitu mengumpulkan data literatur yang sebanyak-banyaknya dengan cara membaca, mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan yang berlaku, majalah-majalah dan surat kabar yang ada hubungannya dengan permasalahan yang akan dibahas. Langkah berikutnya, saya

mengumpulkan data dari hasil pengamatan lapangan yaitu, dengan melakukan wawancara dengan pihak perusahaan penerbangan PT Sempati Air, PT Mandala Airlines dan kantor cabang PT Angkasa Pura I Juanda. Kemudian data yang diperoleh dari literatur dibandingkan dengan data yang diperoleh dari pengamatan di lapangan, diolah serta dikaitkan dengan permasalahan yang akan dibahas di dalam bab-bab dan sub bab-sub bab sesuai dengan pokok bahasannya masing-masing.

d. *Analisis Data.*

Data-data yang diperoleh baik melalui studi literatur maupun studi lapangan kemudian dianalisa dengan menggunakan metode *Analisa Deskriptif*. Dengan metode analisa deskriptif dimaksudkan, semua data yang terkumpul disusun, dipelajari dan dikaitkan dengan peraturan perundang-undangan yang mengaturnya serta teori-teori atau pendapat para ahli dibidang hukum udara dan berakhir pada suatu kesimpulan yang merupakan jawaban atas segala permasalahan yang dibahas.

6. Pertanggungjawaban Sistematika

Skripsi ini terdiri dari lima bab dimana tiap-tiap bab dibagi lagi menjadi sub bab-sub bab. Bab I merupakan pendahuluan dimana pada bab ini diuraikan tentang latar

belakang penyusunan skripsi dan rumusan permasalahan. Juga diuraikan penjelasan judul kata demi kata dan sekaligus penjelasan secara keseluruhan, alasan pemilihan judul yaitu uraian tentang mengapa judul ini yang dipilih serta hal apa yang menarik dari judul tersebut. Tujuan penulisan, metodologi yang digunakan di dalam penyusunan skripsi serta pertanggungjawaban sistematika juga diuraikan pada bab pendahuluan.

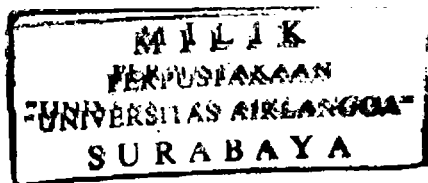
Bab II menjelaskan bagaimana terbentuknya perjanjian pengangkutan penumpang yang diadakan oleh para pihak serta hak dan kewajiban masing-masing pihak. Hal ini berkaitan dengan dengan bab III tentang pertanggungjawaban pengangkut udara bila terjadi keterlambatan pengangkutan penumpang dengan pesawat terbang.

Bab III membahas tentang sebab – sebab terjadinya keterlambatan. Akan diuraikan hal-hal apa saja yang menyebabkan terjadinya keterlambatan pengangkutan, kerugian yang timbul pada penumpang serta tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian karena keterlambatan pengangkutan.

Bab IV akan membahas prosedur atau tata cara penuntutan ganti rugi bila terjadi kerugian pada penumpang serta pihak-pihak yang berhak menuntut ganti

rugi. Juga dibahas tentang pembayaran ganti rugi yang dilakukan pengangkut udara kepada pihak yang berhak atas ganti rugi.

Bab V merupakan penutup yang berisi kesimpulan dan saran-saran. Pada kesimpulan saya mencoba merangkum dari keseluruhan pembahasan pokok permasalahan yang menjadi inti dari pada skripsi. Sedangkan saran merupakan usulan atau harapan saya yang mungkin bermanfaat sebagai bahan pertimbangan bagi para pembaca sekalian.



BAB II

**PERJANJIAN PENGANGKUTAN PENUMPANG DENGAN PESAWAT TERBANG
DI INDONESIA**

1. Syarat-Syarat Terbentuknya Perjanjian Pengangkutan Penumpang

Perjanjian pengangkutan pada umumnya dan perjanjian pengangkutan penumpang dengan pesawat terbang khususnya merupakan bagian dari perjanjian yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (untuk selanjutnya disingkat KUHPer). Di dalam pasal 1320 KUHPer ditegaskan :

Untuk sahnya persetujuan-persetujuan diperlukan empat syarat :

1. sepakat mereka yang mengikatkan diri ;
2. kecakapan untuk membuat suatu perikatan ;
3. suatu hal tertentu ;
4. suatu sebab yang halal.⁷

Hal yang terpenting dari syarat perjanjian tersebut adalah butir pertama yang menyatakan bahwa setiap perjanjian harus berdasarkan kesepakatan para pihak. Atau sering juga disebut harus berdasarkan konsensus dari para pihak yang membuat perjanjian tersebut. Dengan kata lain perjanjian itu bersifat konsensual dimana suatu perjanjian sudah dianggap ada atau terbentuk sejak adanya kata sepakat dari pihak-pihak yang membuatnya.

⁷R.Subekti dan R.Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, cet.XXI, Pradnya Paramita, Jakarta, h.305.

Perjanjian pengangkutan yang merupakan bagian dari perjanjian pada umumnya juga bersifat konsensual, artinya perjanjian pengangkutan terbentuk sejak adanya kata sepakat atau konsensus dari para pihak. Kata sepakat ini cukup dengan ucapan lisan saja dan tidak disyaratkan harus dalam bentuk tertulis.

Selain bersifat konsensual, perjanjian pengangkutan juga bersifat timbal balik, dimana kedua belah pihak baik pengangkut maupun penumpang /pengirim mempunyai hak dan kewajiban tertentu.

Dengan terbentuknya suatu perjanjian pengangkutan yaitu pada saat konsensus maka pada saat itu juga timbul hak dan kewajiban pada masing-masing pihak secara timbal balik. Dalam pelaksanaan hak dan kewajiban masing-masing pihak, para pihak boleh mengaturnya sendiri yang dapat dibuat secara lisan maupun tertulis. Kalau para pihak sepakat untuk mengatur hak dan kewajiban masing-masing dibuat secara tertulis dalam suatu akta maka akta tersebut disebut *dokumen angkutan*. Dokumen angkutan ini bukan merupakan syarat pembentukan perjanjian, melainkan hanya sebagai tanda bukti adanya perjanjian pengangkutan.

Di dalam praktek hak dan kewajiban masing-masing pihak yang lahir dari perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pengangkut udara dan penumpang sebagian kecil

ditulis/ dikutip di dalam surat angkutan udara/ tiket penumpang, yang semula merupakan syarat perjanjian pengangkutan dari pihak pengangkut. Sebagai contoh yaitu tiket penumpang pada perusahaan penerbangan PT. Garuda Indonesia yang memuat syarat-syarat perjanjian pengangkutan sebagai berikut :

1. Perjanjian pengangkutan ini tunduk kepada ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia Lembaran Negara No. 1939/100.
 2. Tiket penumpang ini hanya dapat dipergunakan oleh orang yang namanya tertera pada flight coupon dan tidak dapat digunakan oleh orang lain.
 3. Hak untuk menyerahkan penyelenggaraan perjanjian pengangkutan ini kepada perusahaan pengangkutan yang lain, serta hak mengubah tempat-tempat perhentian yang telah disetujui, tetap berada dalam tangan pengangkut.
 4. PT Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun yang ditimbulkan oleh pembatalan dan atau kelambatan pengangkutan ini, termasuk segala kelambatan datang penumpang dan atau kelambatan penyerahan bagasi.
 5. Tiket ini hanya berlaku pada tanggal penjualan.
 6. Pengambilan/ restitusi uang hanya dapat diberikan pada tanggal pembelian tiket.
 7. Untuk kehilangan atau kerusakan bagasi tercatat pengangkut hanya bertanggung jawab sejumlah maksimum Rp 10.000,- (sepuluh ribu rupiah) per kilo gram.
- Penumpang yang namanya tercatat dalam tiket ini dipertanggungjawabkan pada PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja berdasarkan Undang-Undang Ng.33/1964 juncto peraturan-peraturan pelaksanaannya.
(lihat lampiran dua)

Syarat-syarat perjanjian pengangkutan yang diajukan pengangkut terdiri dari syarat-syarat umum dan

⁸Tiket Penumpang PT Garuda Indonesia.

syarat-syarat khusus pengangkutan. Syarat-syarat umum pengangkutan telah ditentukan oleh International Air Transport Association (selanjutnya disingkat IATA) yang disebut *General Condition of Carriage* yang didasarkan pada ketentuan dalam konvensi Warsawa. Indonesia merupakan salah satu anggota IATA, karenanya perusahaan penerbangan Indonesia tunduk pada peraturan IATA.

Syarat-syarat khusus pengangkutan merupakan syarat-syarat yang telah ditetapkan oleh pengangkut udara atau perusahaan penerbangan yang biasanya dicantumkan dalam setiap dokumen angkutan yang disebut *Condition of Contract* atau Syarat-Syarat Khusus Perjanjian Pengangkutan. Syarat khusus ini merupakan hak setiap pengangkut udara untuk menentukannya berdasarkan pada keputusan IATA. Namun syarat khusus pengangkutan ini tidak boleh menyimpang dari ketentuan-ketentuan yang mengatur tanggung jawab pengangkut di dalam OPU. Hal ini ditegaskan dalam pasal 32 OPU yaitu,

Kecuali apa yang ditentukan dalam pasal 28, setiap syarat yang bertujuan untuk meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah daripada batas yang ditentukan dalam Ordonansi ini, adalah batal ; akan tetapi batalnya syarat ini tidak mengakibatkan batalnya perjanjian, yang tetap tunduk

pada ketentuan-ketentuan dalam Ordonansi ini.⁹

Dengan demikian bagi calon penumpang penting untuk mengetahui syarat-syarat umum pengangkutan dan syarat-syarat khusus yang telah ditentukan oleh pengangkut udara baik pada dokumen angkutan maupun pada kantor pasasi pengangkut. Hal ini karena tidak semua syarat-syarat perjanjian dapat dicantumkan dalam setiap dokumen angkutan. Meskipun seorang penumpang belum atau tidak mengetahui tentang syarat-syarat pengangkutan baik umum maupun khusus, dia dianggap telah mengetahuinya dan syarat-syarat tersebut mengikat para pihak.

2. Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Penumpang

Sifat lain dari perjanjian pengangkutan penumpang adalah bersifat timbal balik. Artinya hak dan kewajiban pada masing-masing pihak yang timbul dari perjanjian pengangkutan penumpang secara timbal balik atau resiprositas. Hak yang dimiliki oleh salah satu pihak merupakan kewajiban bagi pihak lain dan demikian juga sebaliknya. Karenanya dalam setiap perjanjian pengangkutan penumpang ada dua pihak yang terlibat, yaitu, :

⁹E.Suherman, Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia, Eresco, Bandung, 1962, (selanjutnya disebut E.Suherman III) h. 258.

a. Pengangkut.

b. Penumpang.

ad.a. Pengangkut

Yang dimaksudkan pengangkut dalam perjanjian pengangkutan ini yaitu pengangkut udara. Tentang definisi pengangkut udara telah disebutkan dalam bab pendahuluan. Hanya saja perlu diingat kembali bahwa pengangkut udara itu pasti suatu perusahaan penerbangan. Saat ini semua perusahaan penerbangan berbentuk Perseroan Terbatas atau Persero, misalnya PT Garuda Indonesia, PT Sempati Air dan sebagainya.

Di Indonesia ada banyak perusahaan penerbangan domestik yang menyelenggarakan kegiatan angkutan udara, namun tidak semua perusahaan penerbangan domestik tersebut dapat melaksanakan pengangkutan penumpang.

Berdasarkan SK Menteri Perhubungan No.SK/13/S/1971 tanggal 18 Januari 1971, ada empat golongan kegiatan penerbangan yang bersifat komersial, yaitu, :

- i. Penerbangan teratur (scheduled operation),
- ii. Penerbangan tidak teratur (unscheduled operation),
- iii. Penerbangan supplementer dengan maksimum lima belas penumpang,
- iv. Penerbangan kegiatan keudaraan (aerial work).

ad.i. *Penerbangan teratur (scheduled operation)*

Penerbangan teratur yaitu pengoperasian penerbangan yang sudah terjadwal secara rutin. Misalnya penerbangan yang dilakukan oleh PT Garuda Indonesia untuk mengangkut penumpang dengan sistem shuttle service.

Ciri-ciri penerbangan teratur ini pada umumnya yaitu, :

- a. Penerbangan dilakukan dari satu tempat ke tempat yang lain atau sebaliknya dengan rute penerbangan yang telah ditetapkan ;
- b. Penerbangan dilakukan secara seri, lebih dari satu kali penerbangan, secara terus-menerus atau sedemikian rupa seringnya sehingga dapat dikatakan sebagai penerbangan teratur (reguler);
- c. Penerbangan tersebut terbuka untuk umum guna mengangkut penumpang dan atau barang dengan memungut bayaran atas jasa angkutan tersebut;
- d. Penerbangan dilakukan berdasarkan jadwal penerbangan yang telah ditetapkan terlebih dahulu terlepas apakah tersedia penumpang ataupun tidak, penerbangan tetap dilangsungkan ;
- e. Penerbangan jenis ini dimaksudkan untuk melayani masyarakat yang lebih mengutamakan nilai waktu daripada nilai uang. Biasanya mereka yang melakukan perjalanan adalah para pejabat atau pedagang/ pengusaha yang pada umumnya terikat pada terbatasnya waktu ;
- f. Perusahaan penerbangan boleh memasang iklan, baik disurat kabar, majalah maupun media massa lainnya;
- g. Tarif angkutan udara telah ditetapkan berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan;
- h. Penjualan¹⁰ karcis terbuka untuk umum secara individu ;

ad.ii. *Penerbangan tidak teratur (unscheduled operation)*

Penerbangan yang tidak teratur yaitu penerbangan

¹⁰ K.Martono, Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Alumni, Bandung, 1987, h.65.

yang tidak terjadwal. Misalnya penerbangan dengan sistem charter pesawat udara (air charter) dan taksi udara (air taxi).

Ciri-ciri penerbangan tidak teratur ini pada umumnya yaitu :

- a. Penerbangan dilakukan untuk mengangkut barang, orang dan atau pos ke seluruh wilayah Republik Indonesia dengan tidak ada pembatasan rute tertentu secara tetap;
- b. Penerbangan tidak dilakukan sesuai dengan daftar perjalanan terbang (jadwal penerbangan);
- c. Penjualan karcis atau surat muatan udara secara sekaligus seluruh kapasitas pesawat udara tersebut;
- d. Penumpang merupakan suatu rombongan dan bukan merupakan penumpang umum yang dihimpun oleh pencarter atau biro perjalanan (travel bureau) ;
- e. Pesawat udara mengangkut penumpang, barang dan atau pos dari suatu tempat langsung ke tempat tujuan dengan tidak diperkenankan menurunkan dan atau menaikkan penumpang dalam perjalanan ;
- f. Tidak boleh memasang iklan di surat kabar, majalah maupun media massa lainnya ;
- g. Tarif angkutan tidak berdasarkan surat keputusan pemerintah yang telah ditetapkan terlebih dahulu ;
- h. Jenis penerbangan ini dimaksudkan untuk melayani masyarakat yang lebih mengutamakan nilai uang dari pada nilai waktu. Mereka pada umumnya tidak terikat pada keterbatasan waktu. Mereka biasanya adalah pelancong (tourist) atau perusahaan - perusahaan untuk menunjang usaha mereka yang tidak mempunyai pesawat.¹¹

ad.iii. *Penerbangan suplemen dengan maksimum lima belas orang penumpang.*

¹¹Ibid, h.66.

Penerbangan supplementer yaitu penerbangan dengan jarak dekat yang biasanya merupakan penerbangan tambahan dengan pesawat terbang kecil dengan tiket yang sama pada penerbangan teratur.

ad.iv. *Penerbangan kegiatan keudaraan (aerial work).*

Penerbangan kegiatan keudaraan yaitu penerbangan yang dilakukan dengan mencharter pesawat udara yang digunakan untuk tujuan tertentu yaitu, untuk pemetaan, pemberantasan hama dan sebagainya.

Disamping kegiatan penerbangan yang bersifat komersial, juga ada kegiatan penerbangan yang bersifat non komersial yang diatur dengan SK. Menteri Perhubungan No. SK/31/U/1970 yang disebut penerbangan umum (*general aviation*).

Penerbangan umum adalah penggunaan pesawat udara sipil sebagai penunjang suatu usaha yang bukan bergerak di bidang penerbangan dan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- i. Penerbangan tersebut adalah non komersial dan penjualan dari seluruh atau sebagian kapasitas pesawat udara, penyewaan atau penggantian dengan uang untuk pemakaiannya dengan cara apapun tidak dibenarkan kecuali ada ijin khusus dari Menteri Perhubungan.
- ii. Penerbangan hanya dilakukan antara kantor pusat dan tempat-tempat dimana kegiatan usaha itu ada.
- iii. Dalam penerbangan ini yang hanya boleh diangkut yaitu pimpinan atau direksi, staf, karyawan, barang atau peralatan milik badan/perusahaan yang memiliki pesawat udara tersebut. Yang termasuk

jenis penerbangan ini yaitu, misalnya penerbangan yang dilakukan perusahaan minyak, perkebunan, pertambangan, pendidikan dan latihan, penerbangan olah raga¹² penerbangan perseorangan dan sebagainya.

Berkaitan pengangkut sebagai salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan penumpang maka pengangkut yang dimaksud yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan penumpang yaitu perusahaan penerbangan yang menyelenggarakan kegiatan penerbangan yang bersifat komersial dan mengadakan penerbangan teratur (scheduled operation) untuk mengangkut penumpang. Sedangkan perusahaan penerbangan yang bukan bersifat demikian tidak termasuk pengangkut di dalam perjanjian pengangkutan penumpang.

Saat ini perusahaan penerbangan domestik yang dapat menjadi pihak pengangkut dalam perjanjian pengangkutan penumpang adalah :

- i. PT Garuda Indonesia,
- ii. PT Merpati Nusantara Airlines,
- iii. PT Bouraq Indonesia Airlines,
- iv. PT Mandala Airlines,
- v. PT Sempati Air,

¹²S.K. Menteri Perhubungan, No. 31/U/1970 tanggal 10 Februari 1970 tentang Syarat-syarat dan Ketentuan-ketentuan Mengenai Penggunaan Pesawat Terbang Secara Komersial di Indonesia.

vi. PT Seulawah Air Service (kini sudah tidak aktif lagi),

vii. PT A.O.A. Zamrud Aviation Corporation (kini sudah tidak aktif lagi).

ad.b. *Penumpang.*

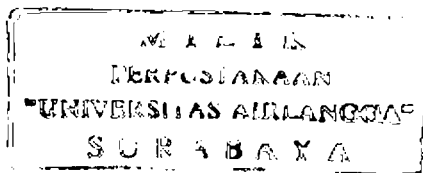
Tentang pengertian penumpang telah disebutkan pada bab pendahuluan. Siapakah yang dapat disebut sebagai penumpang? Pada dasarnya setiap orang yang mempunyai hubungan dengan pengangkut udara berdasarkan perjanjian pengangkutan disebut penumpang. Adanya perjanjian pengangkutan tersebut dapat dibuktikan dengan dokumen angkutan yaitu tiket penumpang.

Tiket penumpang adalah suatu tanda bukti bahwa seseorang telah membayar uang angkutan dan akibatnya berhak naik pesawat terbang sebagai penumpang.¹³ Tiket penumpang merupakan salah satu dokumen angkutan yang berfungsi sebagai tanda bukti telah ditutupnya perjanjian pengangkutan udara. Pasal 5 ayat 1 OPU menegaskan,

Pengangkut udara harus memberikan kepada penumpang suatu tiket penumpang yang harus memuat :

- a. tempat dan tanggal pemberian ;
- b. tempat pemberangkatan dan tempat tujuan ;
- c. pendaratan yang direncanakan di tempat-tempat diantara tempat pemberangkatan dan tujuan dengan mengingat hak dari pada pengangkut udara untuk

¹³H.M.N. Purwosutjipto, op.cit., h.95.



- mengajukan syarat bahwa ia bila perlu dapat mengadakan perubahan-perubahan dalam pendaratan - pendaratan itu ;
- d. nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut - pengangkut;
 - e. pemberitahuan bahwa pengangkutan udara tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab, yang diatur oleh¹⁴ Ordonansi ini atau perjanjian (Warsawa).

Dari ketentuan OPU tersebut dapat dilihat bahwa nama penumpang tidak perlu dicantumkan dalam tiket penumpang. Tetapi dalam prakteknya nama penumpang harus dicantumkan dalam tiket penumpang dan hanya yang namanya tercantum dalam tiket penumpang saja yang dapat menggunakan tiket penumpang tersebut. Hal ini dapat kita lihat pada syarat-syarat khusus dari perusahaan penerbangan, misalnya PT Garuda Indonesia. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa tiket penumpang mempunyai sifat *Non Transfereble* atau tidak dapat dialihkan kepada orang lain. Jadi penumpang sebagai salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan udara hanyalah penumpang yang namanya tertera dalam tiket penumpang.

3. Hak dan Kewajiban Pengangkut Udara

Dengan terbentuknya perjanjian pengangkutan penumpang maka menimbulkan hak dan kewajiban bagi para

¹⁴E.Suherman III, op.cit., h. 249.

pihak yang terlibat di dalamnya yaitu pengangkut udara dan penumpang. Hak yang terdapat pada salah satu pihak merupakan kewajiban bagi pihak lainnya dan begitu juga sebaliknya.

Hak-hak pengangkut udara yaitu :

- a. Memperoleh pembayaran biaya pengangkutan dari penumpang atas pengangkutan yang dilakukan.
- c. Meminta penumpang untuk memperlihatkan tiketnya setiap saat diperlukan.
- c. Menentukan syarat-syarat khusus pengangkutan.

Kewajiban pengangkut udara yaitu :

- a. Memberikan tiket penumpang kepada penumpang.
- b. Memberikan tiket bagasi untuk bagasi yang diangkutnya.
- c. Memberi petunjuk-petunjuk kepada penumpang mengenai hal-hal yang berkaitan dengan pengangkutan, misalnya mengenai tata tertib pengangkutan.
- d. Memberikan kemudahan kepada penumpang untuk melaksanakan perjanjian pengangkutan penumpang, misalnya saat pembelian tiket penumpang.
- e. Memberikan tarif angkutan yang pantas dan memadai.
- f. Memberikan pelayanan jasa pengangkutan yang lancar dan aman sesuai dengan ongkos yang telah diterima.
- g. Bertanggung jawab atas risiko-risiko kerugian yang menimpa penumpang dan bagasinya.

4. Hak dan Kewajiban Penumpang

Hak penumpang :

- a. Mendapatkan ganti rugi apabila terjadi kerugian yang diderita penumpang.
- b. Menerima tiket penumpang.
- c. Menerima tiket bagasi penumpang.
- d. Hak untuk diangkut dengan pesawat terbang ke tempat tujuan yang telah disepakati bersama dengan aman dan selamat.
- e. Mendapatkan kemudahan melaksanakan perjanjian pengangkutan penumpang, misalnya pembelian tiket penumpang.
- f. Mendapatkan tarif angkutan yang pantas dan memadai.

Kewajiban penumpang yaitu :

- a. Membayar biaya pengangkutan kecuali bila ada perjanjian lain, misalnya tiket gratis yang diberikan kepada relasi pengangkut udara.
- b. Mentaati petunjuk- petunjuk dari pengangkut udara atau pegawai-pegawai yang berwenang.
- c. Menunjukkan tiketnya setiap saat bila diminta oleh pegawai yang berwenang dari pengangkut udara.
- d. Tunduk pada peraturan- peraturan dari pengangkut udara berdasarkan syarat - syarat khusus pengangkutan yang telah disetujui.

BAB III

PERTANGGUNGJAWABAN PENGANGKUT UDARA TERHADAP KERUGIAN YANG DI DERITA PENUMPANG

1. Sebab-Sebab Terjadinya Keterlambatan Pesawat Terbang

Seperti kita ketahui dalam angkutan udara faktor kecepatanlah yang menjadi daya tarik digunakannya alat angkutan ini dibanding dengan alat angkutan yang lain. Tetapi dalam praktek sering terjadi keterlambatan pengangkutan dimana waktu tempuh yang telah ditetapkan tidak dapat dipenuhi. Memang meskipun terjadi keterlambatan pengangkutan, waktu tempuh yang dicapai alat angkutan udara ini tetap tidak dapat disaingi oleh alat angkutan yang lain. Atau dengan kata lain selisih waktu tempuh alat angkutan udara sangat jauh bila dibandingkan alat angkutan yang lain.

Terlepas dari keunggulan alat angkutan udara dalam kecepatannya, terjadinya keterlambatan meskipun beberapa menit atau beberapa jam tentunya menimbulkan kerugian dan rasa tidak senang pada penumpang. Hal ini karena para pemakai jasa angkutan udara biasanya sangat memperhitungkan waktu.

OPU tidak memuat definisi dan sebab-sebab keterlambatan pengangkutan dengan pesawat udara. Hal ini

kemungkinan disebabkan adanya pasal 28 OPU dimana pengangkut udara dapat membebaskan dirinya dari tanggung jawab atas keterlambatan pengangkutan. Dalam praktek penerbangan ada tiga hal yang dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan pesawat terbang, yaitu :

- a. Keterlambatan karena penangguhan keberangkatan ;
- b. Keterlambatan selama dalam penerbangan ;
- c. Keterlambatan pada waktu pendaratan.¹⁵

ad.a. Keterlambatan karena Penangguhan keberangkatan.

Seringnya pesawat terbang mengalami keterlambatan sebagian besar disebabkan adanya penangguhan keberangkatan pesawat terbang . Apabila telah terjadi penangguhan keberangkatan maka kemungkinan besar pesawat terbang tersebut sudah tidak dapat memenuhi waktu tempuh yang telah ditetapkan. Sebab-sebab pesawat terbang mengalami penangguhan keberangkatan yaitu :

- i. masalah gangguan alam, misalnya cuaca buruk, kabut sehingga pesawat terbang ditunda keberangkatannya. Apabila tetap dipaksakan maka risiko mengalami kecelakaan sangat besar sehingga sangat berbahaya bagi penerbangan pesawat terbang.

¹⁵E.Saefullah Wiradipradja, Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional, cet I, Liberty Yogyakarta 1989, h.106.

- ii. masalah gangguan teknis seperti kerusakan mesin sehingga terpaksa diadakan perbaikan atau penggantian suku cadang. Dan juga seringkali suku cadang atau spare part pesawat terbang yang rusak tidak tersedia.
- iii. masalah administrasi, misalnya kesalahan dalam pengurusan penumpang, salah memberikan informasi kepada para penumpang tentang waktu keberangkatan. Dan juga seringkali ketidak disiplinan penumpang itu sendiri. Pesawat terbang yang beberapa menit lagi segera akan berangkat dan penumpang diharapkan sudah berada di ruang tunggu (*waiting room*) tetapi ternyata masih banyak penumpang yang berjalan-jalan di luar ruang tunggu.¹⁶
- iv. masalah air traffic dimana ada pesawat terbang yang hendak mendarat sehingga pesawat terbang yang hendak berangkat ditunda keberangkatannya hingga pesawat terbang yang akan mendarat telah selesai. Bila terjadi pesawat terbang yang hendak berangkat bersamaan waktunya dengan pesawat terbang yang hendak mendarat maka yang didahulukan adalah pesawat terbang yang akan

¹⁶Wawancara dengan Captain Nurwahyono, Pilot PT Garuda Indonesia, tanggal 13 April 1993.

mendarat.¹⁷ Juga bila ada pesawat VIP seperti pesawat pejabat pemerintahan atau tamu negara yang hendak berangkat atau mendarat maka pesawat terbang komersial akan ditunda penerbangannya. Dalam hal ini biasanya tiga hari sebelum pesawat VIP tersebut datang telah diberitahukan kepada perusahaan penerbangan agar mereka dapat mengatur jadwal penerbangannya.

Masih banyak lagi sebab-sebab yang dapat mengakibatkan ditundanya keberangkatan pesawat terbang. Hanya saja dalam penerbangan domestik hal-hal seperti itu belum pernah terjadi, misalnya akibat pemogokan awak pesawat terbang atau pegawai bandar udara, akibat tindakan kejahatan dan sebagainya.

ad.b. Keterlambatan selama dalam penerbangan.

Dalam penerbangan domestik dimana waktu tempuh antara satu tempat dengan tempat lainnya lebih kurang satu atau dua jam, keterlambatan selama dalam penerbangan ini jarang sekali terjadi. Tetapi dalam penerbangan Internasional yang waktu tempuhnya mencapai tujuh jam, misalnya antara Jakarta-NewYork keterlambatan dalam

¹⁷Wawancara dengan Bapak A.G.Fredy Santoso, Kepala Divisi Operasi ATC Bandara Udara Juanda.

penerbangan dapat terjadi.¹⁸ Penyebab utama terjadinya keterlambatan dalam penerbangan ini adalah dipengaruhi oleh kecepatan dan arah angin pada saat pesawat terbang sedang dalam penerbangan. Kecepatan dan arah angin dapat mempengaruhi kecepatan pesawat terbang. Untuk penerbangan domestik sekalipun kecepatan dan arah angin mempengaruhi kecepatan pesawat terbang tetapi pengaruhnya sangat kecil terhadap waktu tempuhnya.

ad.c. Keterlambatan pada waktu pendaratan.

Hal-hal yang dapat mengakibatkan tertundanya pendaratan pesawat terbang antara lain :

- i. masalah gangguan alam, misalnya cuaca buruk, kabut tebal disekitar bandar udara sehingga pilot tidak dapat melihat landasan pendaratan.
- ii. masalah air traffic dimana bandar udara yang menjadi tempat tujuan pendaratan sedang padat. Juga dapat disebabkan karena adanya pesawat terbang VIP yang akan berangkat atau mendarat.¹⁹

¹⁸Wawancara dengan Captain Nurwahyono, Pilot PT Garuda Indonesia, tanggal 13 April 1993.

¹⁹Wawancara dengan Captain Terang Pinem, Pilot PT Sempati Air, tanggal 17 April 1993

sering disebut dengan bagasi penumpang. Dalam penerbangan pengertian bagasi berkembang menjadi dua macam istilah, yaitu, bagasi tercatat atau terdaftar (*checked/ registered baggage*) dan bagasi tangan (*hand baggage*). Hal ini karena di dalam OPU kedua istilah tersebut tidak ada, yang ada hanya istilah bagasi.

Pasal 6 ayat 2 OPU menyebutkan, Yang dimaksudkan dengan bagasi ialah semua barang kepunyaan atau dibawah kekuasaan seorang penumpang yang diserahkan kepada pengangkut udara oleh penumpang itu atau atas namanya untuk diangkut dengan pesawat udara. Yang tidak termasuk dalam pengertian bagasi ialah barang-barang kecil untuk penggunaan pribadi yang ada pada/ dibawa oleh penumpang sendiri.²⁰

Ternyata dari ketentuan pasal 6 ayat 2 OPU dapat kita simpulkan bahwa pengertian bagasi tersebut ditafsirkan secara sempit sebagai bagasi tercatat, yaitu, barang-barang yang diserahkan kepada pengangkut udara untuk diangkut dalam pesawat bersama-sama dengan penumpang. Terhadap bagasi tercatat ini oleh pengangkut udara akan dibuatkan suatu dokumen angkutan yang disebut tiket bagasi. Sedangkan untuk "benda-benda kecil untuk keperluan pribadi yang ada pada atau dibawa oleh penumpang itu sendiri " diistilahkan sebagai bagasi tangan.

²⁰E.Suherman III, *op.cit.*, h.249.

sering disebut dengan bagasi penumpang. Dalam penerbangan pengertian bagasi berkembang menjadi dua macam istilah, yaitu, bagasi tercatat atau terdaftar (*checked/ registered baggage*) dan bagasi tangan (*hand baggage*). Hal ini karena di dalam OPU kedua istilah tersebut tidak ada, yang ada hanya istilah bagasi.

Pasal 6 ayat 2 OPU menyebutkan, Yang dimaksudkan dengan bagasi ialah semua barang kepunyaan atau dibawah kekuasaan seorang penumpang yang diserahkan kepada pengangkut udara oleh penumpang itu atau atas namanya untuk diangkut dengan pesawat udara. Yang tidak termasuk dalam pengertian bagasi ialah barang-barang kecil untuk penggunaan pribadi yang ada pada/ dibawa oleh penumpang sendiri.²⁰

Ternyata dari ketentuan pasal 6 ayat 2 OPU dapat kita simpulkan bahwa pengertian bagasi tersebut ditafsirkan secara sempit sebagai bagasi tercatat, yaitu, barang-barang yang diserahkan kepada pengangkut udara untuk diangkut dalam pesawat bersama-sama dengan penumpang. Terhadap bagasi tercatat ini oleh pengangkut udara akan dibuatkan suatu dokumen angkutan yang disebut tiket bagasi. Sedangkan untuk "benda-benda kecil untuk keperluan pribadi yang ada pada atau dibawa oleh penumpang itu sendiri " diistilahkan sebagai bagasi tangan.

²⁰E.Suherman III, *op.cit.*, h.249.

Dengan demikian kerugian materiil yang diderita oleh penumpang karena terjadinya keterlambatan pengangkutan adalah kerugian yang menimpa bagasi penumpang baik bagasi tercatat maupun bagasi tangan yang dibawa penumpang. Di dalam praktek hal ini jarang sekali terjadi yaitu kerugian yang menimpa bagasi penumpang.²¹ Ini disebabkan karena keterlambatan pesawat terbang secara keseluruhan paling lama empat atau lima jam. Lebih dari itu biasanya penerbangan tersebut dibatalkan atau diganti dengan pesawat udara yang lain. Dalam waktu yang demikian itu tentu jarang ada barang baik itu dalam bentuk bagasi tercatat ataupun bagasi tangan yang akan mengalami kerusakan atau kemusnahan. Kemungkinan besar hanya dapat terjadi pada buah-buahan atau makanan yang dibawa penumpang.

ad.b. Kerugian moril

Kerugian moril merupakan kerugian yang diderita penumpang dalam posisinya sebagai manusia dan kerugian ini biasanya tidak dapat diukur dengan uang. Misalnya rasa kesal akibat menunggu terlalu lama, tidak dapat masuk kantor atau mengikuti rapat tepat pada waktunya atau gagalnya transaksi bisnis karena terlambat datang

²¹Wawancara dengan penumpang PT Garuda Indonesia.

sesuai dengan kesepakatan yang telah dijanjikan. Dan ada juga penumpang yang tidak merasa dirugikan meskipun pesawat terbang mengalami keterlambatan, misalnya penumpang yang bertujuan untuk berlibur atau rekreasi. Mereka pada umumnya tidak begitu mempersalahkan meskipun pesawat udara terlambat karena mereka tidak terburu-buru sampai di tempat tujuan.

Dengan demikian dapat kita katakan bahwa untuk menilai kerugian moril yang diderita penumpang karena keterlambatan pengangkutan ditentukan oleh tujuan penumpang tersebut dalam melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan udara. Jika penumpang itu bertujuan untuk berlibur atau rekreasi ke tempat tujuannya maka ia tidak akan merasa dirugikan. Sebaliknya bila penumpang bertujuan seorang bisnisan atau pejabat yang melaksanakan tugas maka ia akan merasa sangat dirugikan bila terjadi keterlambatan pengangkutan.

3. Kerugian karena Keterlambatan yang Menjadi Tanggung Jawab Pengangkut Udara dan yang Tidak Menjadi Tanggung Jawab Pengangkut Udara

Berkaitan dengan masalah keterlambatan pengangkutan penumpang, di dalam syarat-syarat perjanjian pengangkutan disebutkan "pengangkut tidak bertanggung

jawab atas kerugian apapun yang ditimbulkan oleh pembatalan dan atau kelambatan pengangkutan ini, termasuk segala kelambatan datang penumpang dan atau kelambatan penyerahan bagasi". Ketentuan ini ditujukan untuk membebaskan pengangkut dari tanggung jawabnya dalam hal terjadinya keterlambatan dalam setiap hal keadaan tanpa melihat apakah keterlambatan itu wajar atau tidak dan apa yang menyebabkan keterlambatan tersebut.

Ketentuan yang dipergunakan pengangkut untuk membebaskan dirinya dari tanggung jawab atas keterlambatan itu merupakan penafsiran dari pasal 28 OPU yang menyebutkan :

"Jika tidak ada persetujuan lain, maka pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian, yang timbul karena kelambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi atau barang".²²

Sebenarnya pasal 28 OPU tidak dimaksudkan untuk menghilangkan tanggung jawab pengangkut dalam hal keterlambatan tetapi hanya untuk membolehkan pengangkut untuk menentukan suatu jangka waktu pengangkutan yang sesuai dengan kemampuan dari pengangkut sendiri, dengan syarat hal tersebut harus diberitahukan terlebih dahulu.

²²E.Suherman III, *op.cit.*, h.256.

Dengan demikian penafsiran pengangkut terhadap pasal 28 OPU untuk membebaskan dirinya dari tanggung jawab atas keterlambatan adalah tidak tepat.²³ Hal ini dipertegas lagi dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan yaitu :

- Pasal 43 Undang-Undang Nomor 15/ 1992 menyebutkan :
- (1) Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas :
 - a.kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b.musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut ;
 - c.keterlambatan angkutan penumpang dan/ atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.
 - (2) Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.²⁴

Hanya saja, meskipun Undang-undang No 15/1992 tentang penerbangan saat ini sudah berlaku tetapi dalam praktek undang-undang ini belum dapat berfungsi. Ini disebabkan karena peraturan-peraturan pelaksanaannya yang mengatur undang-undang tentang penerbangan itu belum keluar. Undang-Undang No 15/1992 hanyalah mengatur hal-hal yang pokok saja, sedangkan hal-hal yang bersifat teknis nantinya akan diatur oleh peraturan-peraturan pelaksanaannya. Selama peraturan pemerintah yang

²³E.Saefullah, *op.cit.*, h.179.

²⁴Tiga Undang-Undang : Perkeretaapian, Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan, Eko Jaya, Jakarta 1992, h.127.

mengaturinya belum keluar oleh Undang-Undang No 15/1992 disebutkan tetap akan menggunakan peraturan pelaksanaan Undang-Undang No 83 tahun 1958. Tetapi untuk masalah keterlambatan pengangkutan hal ini sama saja karena undang-undang penerbangan yang lama tidak mengatur tentang keterlambatan pengangkutan sehingga peraturan pelaksanaannya juga dengan sendirinya tidak mengaturnya.

OPU menganut tiga sistem tanggung jawab yang digunakan terhadap tanggung jawab pengangkut udara yaitu:

- a. Prinsip *presumption of liability*.
 - b. Prinsip *limitation of liability*.
 - c. Prinsip *presumption of non liability*.²⁵
- ad.a. *Prinsip presumption of liability*.

Prinsip ini menyatakan bahwa pengangkut udara selalu dianggap bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang terjadi selama pelaksanaan pengangkutan penumpang. Pihak penumpang yang mengalami kerugian tidak perlu membuktikan bahwa kerugian yang dideritanya akibat kesalahan pengangkut. Pihak pengangkut baru dapat membebaskan dirinya dari tanggung jawab bila ia dapat membuktikan bahwa pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau tidak mungkin

²⁵E.Suherman III, *op.cit.*, h.17.

baginya untuk mengambil tindakan-tindakan tersebut. Sistem ini berlaku untuk kerugian yang diderita penumpang, bagasi tercatat dan barang.

ad.b. *Prinsip limitation of liability.*

Prinsip ini merupakan imbalan dari prinsip *presumption of liability* yaitu membatasi tanggung jawab pengangkut udara untuk membayar ganti rugi sampai suatu jumlah tertentu. Misalnya, pasal 30 OPU yang menyebutkan :

1. Pada pengangkutan penumpang tanggung jawab pengangkut terhadap tiap-tiap penumpang atau terhadap keluarganya yang disebutkan ayat 2 fatisal 24 bersama-sama, dibatasi sampai jumlah dua belas ribu lima ratus rupiah (Rp 12.500,00). Jika ganti kerugian ditetapkan sebagai suatu bunga, maka jumlah uang pokok yang dibungakan itu tak boleh melebihi jumlah diatas. Tetapi penumpang dapat mengadakan persetujuan khusus dengan pengangkut untuk meninggalkan batas tanggung jawab itu.
2. Pada pengangkutan bagasi dan barang tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlahduapuluh lima rupiah (Rp 25,-) per KG, ketjuali bila ada pernyataan khusus tentang harga barang pada waktu penyerahan dari pengirim kepada pengangkut dan dengan pembayaran tarif yang lebih tinggi. Dalam hal ini pengangkut wadjib untuk membayar sampai jumlah dari pada harga yang dinjatakan itu, ketjuali bila ia dapat membuktikan, bahwa harga ini melebihi harga sebenarnja bagi pengirim pada waktu penyerahan.
3. Mengenai barang-barang yang dimaksudkan dalam ayat dua dari fatisal 6, tanggung-djawab pengangkut dibatasi sampai limaratus rupiah (Rp 500,-), per penumpang.

²⁶ *Ibid.*, h.257.

Karena prinsip ini merupakan imbalan dari prinsip *presumption of liability*, maka sistem tanggung jawab ini juga berlaku untuk kerugian yang diderita penumpang, bagasi tercatat dan barang.

ad.c. Prinsip presumption of non liability.

Prinsip *presumption of non liability* maksudnya adalah pengangkut selalu dianggap tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul. Pengangkut baru bertanggung jawab bila penumpang dapat membuktikan bahwa pengangkut telah bersalah sehingga menimbulkan kerugian pada bagasi penumpang. Prinsip ini berlaku untuk kerugian yang timbul pada bagasi tangan penumpang. Dalam hal ini prinsip *limitation of liability* juga diberlakukan.

Setelah kita ketahui prinsip-prinsip tanggung jawab yang dipakai OPU, bagaimana tanggung jawab pengangkut udara terhadap keterlambatan pengangkutan dan prinsip apa yang digunakan? Ternyata OPU tidak menyebutkan tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian yang diakibatkan keterlambatan. Walaupun menurut prinsip-prinsip tanggung jawab OPU disebutkan pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, bagasi tercatat, bagasi tangan dan barang, ternyata tidak semua kerugian yang timbul menjadi tanggung jawab pengangkut. Kerugian yang diderita penumpang yang menjadi

tanggung jawab pengangkut hanyalah kerugian yang diakibatkan :

- sebagai akibat luka-luka pada tubuh,
- kematian penumpang,
- kemusnahan, kehilangan atau kerusakan bagasi atau barang.

Dari macam-macam tanggung jawab yang dianut OPU maka terhadap keterlambatan meskipun tidak diatur OPU secara tegas namun dapat kita katakan bahwa tanggung jawab yang dipakai dalam keterlambatan adalah berdasarkan "presumption of liability". Pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab bila ia dapat membuktikan bahwa pihaknya telah mengambil semua tindakan yang wajar untuk menghindarkan terjadinya keterlambatan atau bahwa hal itu tidak mungkin dapat dilakukannya. Dengan kata lain bila keterlambatan tersebut bukan disebabkan kesalahan pengangkut, ia dapat dibebaskan. Sebaliknya bila keterlambatan itu diakibatkan kesalahan pengangkut maka meskipun diperjanjikan pengangkut tidak bertanggung jawab atas keterlambatan, ia harus tetap bertanggung jawab. Misalnya keterlambatan yang diakibatkan :

- Over booking,
- Kesalahan administrasi, dan sebagainya.

Hal ini karena :

- a. Kerugian yang diderita akibat kelambatan lebih kecil dibanding akibat penumpang meninggal dunia atau luka-luka.
- b. Kelambatan merupakan pelanggaran kewajiban yang timbul dari perjanjian derajat kedua, artinya kewajiban tersebut dipenuhi tetapi tidak sebagaimana mestinya.
- c. Dibanding dengan kerugian akibat penumpang meninggal dunia atau luka-luka, kerugian akibat kelambatan lebih sering terjadi dalam pengangkutan udara sehingga akan terlalu memberatkan pengangkut bila prinsip tanggung jawab mutlak diterapkan.²⁷

Saat ini dalam dunia penerbangan kita telah muncul perusahaan penerbangan yang memperjanjikan ketepatan waktu yaitu yang dimulai oleh perusahaan penerbangan PT. Sempati Air. Dalam perjanjian pengangkutannya diperjanjikan yaitu *Garansi atau Jaminan Tepat waktu*. Hanya saja dalam perjanjiannya tidak disebutkan kerugian-kerugian apa saja yang menjadi tanggung jawab PT Sempati Air dan kerugian apa yang tidak menjadi tanggung jawab mereka. Pada prinsipnya begitu terjadi keterlambatan baik itu pada pemberangkatan ataupun pendaratan maka PT. Sempati Air harus membayar ganti rugi yang dihitung berdasarkan permenitnya. Pembayaran ganti rugi ini tidak memandang apakah penumpang mengalami kerugian karena keterlambatan ataukah tidak. Begitu terjadi keterlambatan

²⁷E.Saefullah, op.cit., h.114.

pengangkutan penumpang PT Sempati Air bertanggung jawab dan membayar ganti rugi kepada penumpang.



BAB IV

PROSEDUR PENUNTUTAN GANTI RUGI

1. Pihak yang Berhak Menuntut Ganti Rugi

Sebelum kita membahas tentang pihak yang berhak menuntut ganti rugi, perlu diingat kembali pasal 28 OPU dimana ditegaskan "Jika tidak ada persetujuan lain, maka pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang timbul karena keterlambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi dan barang". Sehingga bila diperjanjikan pengangkut tidak bertanggung jawab atas keterlambatan pengangkutan maka pengangkut tidak dapat dituntut untuk bertanggung jawab. Namun ini bukan berarti bahwa setiap keterlambatan pengangkut dapat membebaskan dirinya dari tanggung jawab. Meskipun diperjanjikan, bila keterlambatan itu diakibatkan kesalahan pengangkut maka pengangkut harus bertanggung jawab, misalnya karena over booking atau kesalahan administrasi.

Dalam hal terjadinya keterlambatan yang mengakibatkan timbulnya kerugian baik itu kerugian moral maupun materiil yang merasakan akibatnya adalah penumpang. Karenanya secara cepat dapat kita katakan penumpangnya yang berhak menuntut ganti rugi karena dia yang mengalami kerugian tersebut. Hanya saja perlu diketahui apakah semua penumpang berhak menuntut ganti rugi atau dengan kata lain siapakah yang dapat disebut

sebagai penumpang (lihat bab I).

Dalam setiap tiket penumpang disebutkan nama penumpang. Ini penting untuk pertimbangan keamanan, ketertiban dan kepastian kepada siapa ganti rugi dibayarkan nantinya oleh pengangkut udara. Hal ini dipertegas lagi dalam Surat Keputusan Menteri Muda Perhubungan Udara No. E 5/1/11-U yaitu, :

- pertama : Memberi wewenang kepada petugas - petugas Garuda Indonesian Airways yang menjelesaikan urusan-urusan tiket untuk memeriksa identitet penumpang-penumpang ;
- kedua : Memberikan wewenang kepada petugas-petugas tersebut diatas untuk menolak mengangkut penumpang - penumpang yang ternjata identitetnja tidak djelas ;
- ketiga : Dalam pelaksanaan wewenang ini petugas-petugas tersebut di atas²⁸ dapat meminta bantuan alat- alat negara.

Karena tiket penumpang tidak dapat digunakan oleh orang lain selain orang yang namanya tercantum pada tiket tersebut, maka orang yang melanggar ketentuan ini tidak diperkenankan naik pesawat terbang. Jika ada orang yang berhasil naik pesawat terbang tanpa memiliki tiket yang sah kecuali pengangkut tidak memberikan tiket penumpang maka ia termasuk penumpang gelap. Ia tidak pernah mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut sehingga ketentuan OPU tidak dapat diberlakukan.

²⁸ Surat Keputusan Menteri Muda Perhubungan Udara No.E.5/1/11-U tanggal 13 Agustus 1959.

Dengan demikian bila terjadi kerugian dimana pihak pengangkut berkewajiban untuk membayar ganti rugi, pihak yang berhak untuk mendapatkan ganti rugi adalah penumpang yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut udara atau yang dapat dibuktikan dari nama yang tertera pada tiket penumpang.

Terhadap kerugian yang terjadi pada bagasi tercatat pihak yang berhak menuntut ganti rugi adalah pemegang tiket bagasi, pasal 6 jo pasal 35 OPU. Timbul permasalahan yaitu apakah bagasi tercatat dan kerugian yang timbul padanya dapat diserahkan oleh pengangkut kepada siapa asal ia memegang tiket bagasi ? Apabila ditafsirkan demikian akan menimbulkan kerugian pada penumpang bila tiket bagasinya hilang atau dicuri dan digunakan oleh orang yang tidak bertanggung jawab. Juga akan menimbulkan permasalahan bagi pengangkut dalam hal bagasi dan kerugian yang timbul padanya telah diserahkan kepada pemegang tiket bagasi namun kemudian penumpang atau pemilik bagasi yang berhak datang untuk meminta bagasinya. Juga ada kemungkinan bahwa bagasi diambil oleh orang yang tidak berhak namun dengan ijin yang berhak atau penumpang yang sah, misalnya oleh isteri/ suami atau anak-anaknya. Dalam hal ini pemakaian kata-kata pemegang tiket bagasi tidak menimbulkan persoalan.

Mengingat bahwa tiket penumpang memiliki sifat tidak dapat dialihkan kepada orang lain (non transfereble) maka tiket bagasi pun juga demikian halnya. Sehingga yang berhak mendapatkan ganti rugi atas kerugian pada bagasi tercatat adalah penumpang yang sah pemilik bagasi tercatat.

Terhadap kerugian atas keterlambatan yang timbul pada bagasi tangan yang berhak menuntut ganti rugi adalah penumpang sah atau pemilik bagasi tangan itu sendiri.

Bagaimana jika penumpang yang sah meninggal dunia? Memang belum pernah terjadi penumpang yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut udara tanpa mengalami kecelakaan tiba-tiba meninggal dunia. Atau mungkin juga setelah beberapa hari diselenggarakannya pengangkutan namun belum lewat waktu untuk mengajukan tuntutan ganti rugi penumpang tersebut meninggal dunia. Bila hal ini terjadi pasal 24 ayat 2 OPU menyebutkan siapa yang berhak menuntut ganti rugi. Pihak-pihak tersebut adalah ahli waris dari penumpang yang meninggal atau yang menjadi tanggungan penumpang, antara lain :

- a. Suami atau isteri dari penumpang yang tewas,
- b. Anak-anaknya,
- c. Orang tuanya.

2. Besar Kerugian yang Dapat Dituntut

Mengenai besarnya ganti rugi yang dapat diberikan oleh pengangkut atas kerugian akibat keterlambatan di dalam OPU tidak ada ketentuan yang mengaturnya. Ini kemungkinan juga karena pengangkut dapat mengadakan perjanjian untuk tidak bertanggung jawab terhadap keterlambatan, pasal 28 OPU. Dan juga sampai saat ini belum pernah terjadi tuntutan penumpang kepada pengangkut untuk kerugian karena keterlambatan.

Meskipun OPU tidak mengatur besarnya ganti rugi atas keterlambatan secara khusus, OPU masih mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian lain seperti kecelakaan pesawat udara. Dan juga OPU mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian pada bagasi penumpang serta besarnya ganti rugi. Dan juga Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan tidak menentukan besar ganti rugi yang dibayar pengangkut terhadap keterlambatan. Hal ini akan diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah. Tetapi sampai kini peraturan pemerintah yang mengaturnya belum ada.

Dari ketentuan-ketentuan OPU yang mengatur tanggung jawab pengangkut tersebut tentunya dapat juga diterapkan terhadap kerugian karena keterlambatan. Pasal 30 ayat 1 OPU menyebutkan tanggung jawab pengangkut

terhadap tiap-tiap penumpang atau keluarganya dibatasi sampai jumlah Rp 12.500,- per penumpang. Batas jumlah ganti rugi ini dapat menjadi tidak berlaku jika :

- a. Pengangkut tidak memberikan tiket penumpang kepada penumpang yang diangkutnya.
- b. Terdapat perbuatan sengaja atau kesalahan dari pengangkut yang menimbulkan kerugian.

Disamping ketentuan-ketentuan yang meniadakan batas jumlah ganti rugi yang harus dibayar oleh pengangkut tentunya ada juga ketentuan-ketentuan yang dapat membebaskan pengangkut dari kewajiban tanggung jawabnya (hal ini sudah dibahas dalam Bab III).

Terhadap kerugian yang timbul pada bagasi tercatat, pasal 30 ayat 2 membatasi jumlah ganti rugi yang harus dibayar sampai jumlah Rp 25,- per kilogram. Batas jumlah ganti rugi ini menjadi tidak berlaku bila :

- a. Terdapat perbuatan sengaja atau kesalahan dari pengangkut yang menimbulkan kerugian,
- b. Pengangkut tidak memberikan tiket bagasi kepada penumpang yang dalam praktek biasanya menjadi satu dengan tiket penumpang,
- c. Terjadi perjanjian antara pengangkut dan penumpang untuk menaikkan batas jumlah ganti rugi atau dengan menentukan harga bagasi yang dinyatakan pada waktu

bagasi diserahkan.

Terhadap kerugian yang timbul pada bagasi tangan, pasal 30 ayat 3 OPU membatasi sampai jumlah Rp 500,- per penumpang.

Dengan demikian bila jumlah ganti rugi yang terdapat dalam ketentuan OPU dijumlahkan seluruhnya maka jumlah ganti rugi yang dibayar pengangkut udara adalah Rp 13.000,00 ditambah Rp 25,00 per kilogram pada setiap bagasi tercatat. Jumlah ini saat sekarang secara ekonomis sudah tidak sesuai lagi dan ternyata di dalam praktek jumlah ini juga sudah dilampaui.

Demikian penghitungan besarnya ganti rugi yang harus dibayar oleh pengangkut bila terjadi keterlambatan pengangkutan penumpang. Tentunya jumlah ganti rugi karena keterlambatan ini lebih kecil jumlahnya bila dibandingkan ganti rugi karena kecelakaan pesawat udara. Berbeda dengan cara penghitungan besar ganti rugi yang dibayar pengangkut yaitu pada perusahaan penerbangan PT. Sempati Air. Di sini telah diperjanjikan terlebih dahulu besarnya ganti rugi yang dibayar bila terjadi keterlambatan dan juga cara penghitungannya. Besarnya ganti rugi tersebut yaitu Rp 2000,00 setiap menitnya yang dihitung dari menit

kedua puluh enam sejak terjadinya keterlambatan.²⁹ Artinya bila terjadi keterlambatan sampai batas dua puluh lima menit maka PT Sempati Air tidak bertanggung jawab. Dan jumlah ganti rugi yang dibayar dibatasi sampai jumlah maksimal Rp 100.000,00. Maksudnya bila terjadi keterlambatan yang bila dihitung berdasar perhitungan Rp. 2000.00 setiap menit dihitung mulai menit ke dua puluh enam jumlahnya sudah melewati Rp.100.000,00 maka jumlah ganti rugi yang dibayar hanya Rp.100.000,00.³⁰

Pembayaran ganti rugi ini tidaklah berdasarkan kerugian yang diderita oleh penumpang karena terjadinya keterlambatan pengangkutan penumpang. Sehingga meskipun kerugian penumpang karena keterlambatan cukup besar atau penumpang tidak mengalami kerugian apa-apa ganti rugi tetap di bayar sampai maksimum Rp.100.000,00.

3. Penyelesaian Klaim Ganti Rugi

Dengan terjadinya keterlambatan pengangkutan penumpang berarti waktu tempuh penerbangan yang telah ditetapkan tidak dapat dipenuhi. Ini berarti pengangkut

²⁹Harian Pagi Kompas Selasa, tanggal 16 Februari 1993.

³⁰Ibid.

udara harus bertanggung jawab terhadap keterlambatan tersebut. Penumpang yang dirugikan berhak untuk menuntut ganti rugi atas keterlambatan tersebut. Hanya saja dalam melaksanakan haknya penumpang harus mengetahui prosedur-prosedur yang akan ditempuh untuk memudahkan tercapainya haknya itu.

Dalam proses penuntutan haknya atau klaim dari penumpang ada dua cara yang dapat dilakukan yaitu :

- a. Di luar pengadilan.
 - b. Melalui Pengadilan.
- ad.a. Di luar pengadilan.

Penyelesaian dengan cara ini seperti yang terjadi di dalam praktek saat ini. Pengangkut udara atau perusahaan penerbangan telah menetapkan prosedur-prosedur yang harus dilalui oleh penumpang dalam mengajukan tuntutan ganti rugi. Dan juga besarnya ganti rugi tersebut juga telah ditetapkan di dalam perjanjian angkutan yang diadakan penumpang dan pengangkut udara. Misalnya pada perusahaan penerbangan PT Sempati Air yang telah mengadakan perjanjian khususnya tentang keterlambatan. Bila dalam suatu penerbangan terjadi keterlambatan baik yang terjadi pada keberangkatan maupun waktu pendaratan penumpang berhak mendapatkan ganti rugi. Dalam hal ini PT Sempati Air akan memberitahukan kepada

para penumpang tentang telah terjadinya keterlambatan pengangkutan dan lamanya waktu terlambat. Juga diberitahukan besarnya ganti rugi yang akan diperoleh tiap-tiap penumpang yang dihitung berdasarkan per menitnya. Penumpang yang berhak mendapatkan ganti rugi tersebut setelah tiba di bandar udara tujuan segera menghubungi kantor pasasi PT Sempati Air yang ada di bandar udara untuk mendapatkan ganti rugi berupa *voucher* yang mencantumkan harganya. Voucher ini nantinya dapat ditukarkan atau potongan harga bila dipergunakan oleh penumpang tersebut untuk membeli tiket pada penerbangan yang lain.

Cara ini waktunya relatif singkat dan cepat sehingga penumpang dapat segera memanfaatkan ganti rugi yang diperolehnya. Tetapi cara ini juga dapat menimbulkan permasalahan antara penumpang dengan pengangkut yaitu dalam hal perhitungan waktu terlambat. Dalam hal ini penumpang seringkali merasa dirugikan dan juga banyak penumpang yang tidak terlalu mempermasalahkannya.

ad.b. Melalui pengadilan.

Penyelesaian klaim dengan cara ini hampir tidak pernah terjadi. Penumpang enggan mengajukan tuntutananya terhadap tanggung jawab pengangkut udara ke pengadilan. Sedangkan khusus mengenai tanggung jawab pengangkut

mengenai keterlambatan pengangkutan sampai saat ini belum pernah diajukan ke pengadilan. Satu-satunya perkara yang diajukan ke pengadilan yaitu gugatan yang diajukan Ny. Susarah Oswald Vermaak melawan PN Garuda Indonesian Airways ke Pengadilan Negeri Jakarta tanggal 15 Januari 1966 mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap kecelakaan pesawat udara.

Cara ini umumnya memakan waktu yang lama karena harus diputus oleh hakim yang mengadili dan juga dimungkinkannya para pihak menggunakan upaya hukum banding dan kasasi. Tentunya dalam proses pengadilan yang waktunya agak lama ini dengan sendirinya biaya yang dibutuhkan juga cukup besar.

BAB V

P E N U T U P

1. Kesimpulan

a. Perjanjian pengangkutan penumpang terbentuk sejak adanya kata sepakat antara penumpang dan pengangkut udara atau perusahaan penerbangan. Kata sepakat ini tidak dapat dipastikan terjadinya tetapi hanya dapat disimpulkan dari berbagai perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh para pihak seperti pembelian tiket oleh penumpang. Dan juga tiket penumpang ini bukanlah suatu syarat terjadinya perjanjian pengangkutan penumpang, tetapi sebagai alat bukti telah terbentuknya perjanjian pengangkutan penumpang.

a. Meskipun berdasarkan pasal 28 OPU, pengangkut dapat mengadakan perjanjian terhadap tanggung jawab atas keterlambatan, namun pengangkut tidaklah mutlak tidak bertanggung jawab atas setiap keterlambatan. Pengangkut dapat membebaskan dirinya bila ia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari keterlambatan tersebut atau hal itu tidak mungkin dilakukannya. Bila keterlambatan itu disebabkan kesalahan pengangkut maka ia harus bertanggung jawab.

c. Penumpang yang merasa dirugikan karena terjadinya keterlambatan pengangkutan penumpang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi dengan menempuh dua cara yaitu :

- i. Di luar pengadilan.
- ii. Melalui pengadilan.

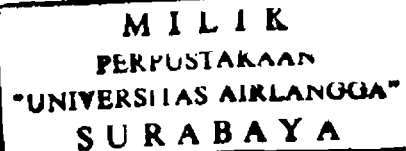
Kedua cara tersebut tentunya masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan. Tergantung penumpang cara mana yang akan digunakan sesuai dengan kebutuhan dan kesadaran akan haknya.

2. Saran

- a. Dalam rangka perlindungan hukum kepada para pemakai jasa angkutan udara, hendaknya pemerintah segera mengeluarkan peraturan-peraturan yang mengatur mengenai angkutan udara, khususnya peraturan pelaksanaan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992.
- b. Sebelum calon penumpang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pembelian tiket sebaiknya ia mengetahui atau membaca syarat-syarat perjanjian pengangkutan baik syarat umum maupun syarat khusus serta hak-hak dan kewajiban yang dimilikinya.
- c. Agar pengangkut udara tidak terlalu diberatkan dengan tanggung jawab atas keterlambatan serta penumpang juga mendapatkan jaminan ketepatan waktu penerbangan dan ganti rugi bila terjadi keterlambatan, sudah saatnya perusahaan asuransi dilibatkan untuk menjamin bila terjadi keterlambatan. Atau dengan kata lain tanggung jawab

pengangkut udara atas keterlambatan diasuransikan sehingga bila terjadi keterlambatan perusahaan asuransi akan membayar ganti rugi yang seharusnya dibayar oleh pengangkut udara. Dengan demikian pengangkut akan semakin diringankan bebannya untuk membayar ganti rugi.

d. Untuk menjaga citra serta reputasi negara kita khususnya dalam menyambut kedatangan wisatawan-wisatawan dari manca negara, kita harus mulai mendisiplinkan diri bukan hanya dikalangan pengangkut atau perusahaan penerbangan saja tetapi juga di kalangan penumpang serta pihak-pihak yang terlibat di dalam angkutan udara demi terwujudnya ketepatan waktu.



DAFTAR BACAAN

BUKU

- Chidir, Ali., Yurisprudensi Hukum Dagang, Alumni, Bandung, 1982.
- Komar Mieke Kantaatmadja, E.Saefullah Wiradipradja, Hukum Angkasa dan Perkembangannya, Remadja Karya, 1988.
- Martono, K., Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Bandung, 1987.
- Muhammad, Abdul Kadir, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Purwodarminta, W.J.S., Kamus Umum Bahasa Indonesia, cet.v, Balai Pustaka, Jakarta, 1976.
- Purwosutjipto, H.M.N., Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid III, cet. III, Djambatan, 1987.
- Saefullah, E. Wiradipradja, Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional, Liberty, Yogyakarta, 1989.
- Subekti, R. dan R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, terjemahan, cet. kedua puluh satu, Pradnya Paramita, Jakarta, 1989.
- Suherman, E., Hukum Udara Indonesia dan Internasional, cet. III, Alumni, Bandung, 1983.
- _____, Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain dalam Bidang Penerbangan, Alumni, Bandung, 1979.
- _____, Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia, Bandung, 1961.
- _____, Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara, Alumni, Bandung, 1979

Tiga Undang-Undang : Perkeretaapian, Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan, Eko Jaya, Jakarta. 1992.

Usman Adji, Sution, Djoko Prakoso, Hari Pramono, Hukum Pengangkutan di Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta 1990.

MAJALAH

Warta Ekonomi, No. 10/II/ 6 Agustus 1990.

Warta Ekonomi, No. 35/IV/ 25 Januari 1993.

Badan Pembinaan Hukum Nasional, No. 5 Tahun 1975.

SURAT KABAR

Harian Pagi Kompas, 28 November 1992.

_____ 16 Februari 1993.

LAMPIRAN 1

PEMERINTAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
 DIREKTORAT SOSIAL POLITIK
 JL. PEMUDA NO. 5 TELP. 43020 – 45673
 SURABAYA

SURAT KETERANGAN

Untuk melakukan survey / research

Nomor : 072/.....5379...../303/.....1992

Membaca : 1. SRT. DEKAN FAK. HUKUM UNAIR SEY 13 OKT'92 No. 1738/PT.03.H5.FH/N/92
 2. SRT. KAKANWIL DEP. HUB. PROP. JTM 5 NOP'92 No. PR.003/2223/XI/92

Mengingat 1. Instruksi Menteri Dalam Negeri No. 3 Tahun 1972
 2. Surat Gubernur Kepala Daerah Tk. I Jawa Timur tgl. 17 Juli 1972 No. Gub./187/1972.

dengan ini menyatakan **TIDAK KEBERATAN** dilakukan survey / research oleh :

Nama Penanggung Jawab : MARTHIN LUTHER TARIGAN
 Alamat : MHS. FAK. HUKUM UNAIR SURABAYA
 JL. GUBENG KERTAJAYA VII / K/11 SURABAYA
 Tema / Acara survey / research : " TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA ATAS KETERLAMBATAN
 PENGANGKUTAN PENUMPANG DALAM PENERBANGAN DOMESTIK".
 Daerah/Tempat dilakukan survey/research : KOTAMADYA SURABAYA , KABUPATEN SIDOARJO.
 Lamanya survey / research : 2 (DUA) BULAN TERHITUNG TGL. SURAT DIKELUARKAN.
 Pengikut / peserta survey / research : _____

dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

1. Dalam jangka waktu 1 x 24 jam setelah tiba di tempat yang dituju diwajibkan melaporkan kedatangannya kepada Bupati/Walikota/madya Kepala Daerah Tk. II dan Kepolisian setempat.
2. Menjalani ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam Daerah hukum Pemerintah setempat.
3. Menjaga tata tertib, keamanan kasopanan dan kesusilaan serta menghindari pernyataan-pernyataan baik dengan lisan ataupun tulisan/lukisan yang dapat melukai/menyinggung perasaan atau menghina agama, bangsa dan negara dari suatu golongan penduduk.
4. Tidak diperkenankan menjalankan kegiatan-kegiatan diluar ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan sebagai tersebut di atas.
5. Setelah berakhirnya dilakukan survey/research, diwajibkan terlebih dahulu melaporkan kepada Pejabat Pemerintah setempat mengenai selesainya pelaksanaan survey/research, sebelum meninggalkan daerah tempat survey/research.
6. Dalam jangka waktu satu bulan setelah selesai dilakukannya survey/research, diwajibkan memberikan laporan tentang pelaksanaan dan hasil-hasilnya kepada :

1. Ketua BAPPEDA Prop. Daerah Tk. I Jawa Timur
2. Kepala Direktorat Sosopol Prop. Daerah Tk. I Jawa Timur.
3. Bupati/Walikota/madya Kepala Daerah Tk. II yang bersangkutan.
4. Kanwil/Direktora/Dinas/Jawatan/Lembaga yang bersangkutan.
5.

7. Surat keterangan ini akan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku apabila ternyata bahwa pemegang surat keterangan ini tidak memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai tersebut di atas.

TEMBUSAN disampaikan kepada :

1. Yth. Pangdam V/Vrawijaya.
2. " Kepala Jawa Timur
3. " Ketua Bappeda Prop. Daerah Tk. I Jawa Timur
4. " Kanwil/Direktorat/Dinas/Jawatan/Instansi/Lembaga ybs.
5. " Pembantu Gubernur di SURABAYA
6. " Bupati Kepala Daerah Tk. II SIDOARJO
7. " Walikota/madya Kepala Daerah Tingkat II SURABAYA
8. " DEKAN ONAIR SURABAYA
9. " KAKANWIL DEP. HUB. PROP. JATIM.
10. "

Surabaya, 5 NOPEMBER 1992
 A.n. GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I
 JAWA TIMUR

DIREKTORAT SOSIAL POLITIK
 SURABAYA
 SOERYADI SETIAWAN

LAMPIRAN 2

126 1112 249 807 4



Garuda Indonesia

JAKARTA – SURABAYA
DEWASA/ADULT

shuttle service ticket

Issued by Garuda Indonesia
Jl. Merdeka Selatan No. 13
Jakarta 10110, Indonesia
Member of the International Air Transport Association

2

SYARAT-SYARAT PERJANJIAN

1. Perjanjian pengangkutan ini tunduk kepada ketentuan-ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia (Stbl. 1939/100) serta kepada syarat-syarat Pengangkutan, tarip-tarip, peraturan-peraturan dinas, (kecuali waktu-waktu berangkat dan waktu-waktu tiba yang tersebut didalamnya) dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut, yang merupakan bagian yang tak dapat dipisahkan dari perjanjian ini dan yang dapat diperiksa dikantor-kantor pasasi pengangkut.
2. Tiket penumpang ini hanya dapat dipergunakan oleh orang yang namanya tertera di atasnya dan tidak dapat dipergunakan oleh orang lain. Penumpang menyetujui bahwa bila perlu pengangkut dapat memeriksa apakah tiket ini benar dipakai oleh yang berhak. Jika tiket ini dipergunakan atau dicoba untuk dipergunakan oleh seseorang yang lain daripada yang namanya tersebut dalam tiket ini, maka pengangkut berhak untuk menolak pengangkutan orang ini, serta hak pengangkutan dengan tiket ini oleh yang berhak, menjadi batal.
3. Hak untuk menyerahkan penyelenggaraan perjanjian pengangkutan ini kepada perusahaan pengangkutan yang lain, serta hak mengubah tempat-tempat perhentian yang telah disetujui, tetap berada dalam tangan pengangkut.
4. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun juga yang ditimbulkan oleh pembatalan dan/atau ketidakhadiran pengangkutan ini, termasuk segala ketidakhadiran datang penumpang dan/atau ketidakhadiran penyerahan bagasi.
5. Bagasi tercatat yang diangkut berdasarkan perjanjian ini, hanya akan diserahkan kepada penumpang jika carik bagasinya dikembalikan kepada pengangkut.
6. a. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian-kerugian yang timbul pada penumpang dan bagasi dengan mengingail pada syarat-syarat dan batasan-batasan yang ditentukan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia (Stbl. 1939/100) dan syarat-syarat umum pengangkutan dari pengangkut.
b. Bila penumpang pada saat penerimaan bagasi tidak mengajukan protes, maka dianggap bahwa bagasi itu telah diterima dalam keadaan lengkap dan baik.
c. Semua tuntutan ganti-kerugian harus dapat dibuktikan besarnya kerugian yang diderita. Tanggung jawab terbatas untuk kehilangan dan kerusakan bagasi ditetapkan sejumlah maksimum Rp. 10.000,— (sepuluh ribu rupiah) per kilogram.
d. Pengangkut Udara tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan barang-barang pecah-belah/cepat busuk dan binatang hidup jika diangkut sebagai bagasi.
e. Pengangkut Udara tidak bertanggung jawab terhadap uang, perhiasan, dokumen-dokumen serta surat-surat berharga atau sejenisnya jika dimasukkan kedalam bagasi.
7. Tidak seorangpun dari agen-agen, pegawai-pegawai atau wakil-wakil pengangkut berhak mengubah atau membatalkan syarat-syarat pengangkutan, tarip-tarip, peraturan-peraturan dinas dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut yang berlaku baik sebagian maupun dalam keseluruhannya.

Penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungjawabkan pada P. N. Asuransi Kerugian Jasa Raha Raja berdasarkan undang-undang No. 3/1934 juncto peraturan-peraturan pelaksanaannya.

LAMPIRAN 2

Merpati Garuda Indonesia

SYARAT-SYARAT PERJANJIAN

Perjanjian pengangkutan ini tunduk kepada ketentuan ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia (Sitel 1939/100) serta kepada Syarat-syarat Pengangkutan, tarip-tarip, peraturan-peraturan dinas, (kecuali waktu-waktu tunggu) dan waktu-waktu tiba yang terdapat didalamnya dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut, yang merupakan bagian yang tak dapat dipisahkan dari perjanjian ini dan yang dapat diperiksa di kantor-kantor pasasi pengangkut.

Tiket penumpang ini hanya dapat dipergunakan oleh orang yang namanya tertera diatasnya dan tidak dapat dipergunakan oleh orang lain. Penumpang menyifatkan bahwa bila perlu pengangkut dapat memeriksa apakah tiket ini telah dipabai oleh yang berhak.

Tiket ini dipergunakan atau dicoba untuk dipergunakan oleh seseorang penumpang dan/ora yang namanya tersebut dalam tiket ini, maka pengangkut berhak untuk menolak pengangkutan orang ini, serta hak pengangkutan dengartik ini oleh yang berhak, menjadi batal.

Penumpang bertanggungjawab atas pelaksanaan perjanjian pengangkutan ini kepada perusahaan pengangkutan yang lain, serta hak mengubah tempat-tempat perhentian yang telah ditetapkan, tetap berada dalam tangan pengangkut.

Pengangkut tidak bertanggungjawab atas kerugian apapun juga yang ditimbulkan oleh pembatalan dan/atau kelambatan pengangkutan ini, termasuk atas kelambatan datang penumpang dan/atau kelambatan penyerahan barang.

Penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungjawabkan pada P. T. Asuransi Kerugian Jasa Rahaya berdasarkan undang-undang No. 33/1964 Juncto peraturan-peraturan pelaksanaannya.

- E. Bagasi tercatat yang diangkut berdasarkan perjanjian ini, hanya akan diserahkan kepada penumpang jika cari bagasinya dikembalikan kepada pengangkut.
- F. Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian-kerugian yang timbul pada penumpang dan bagasi dengan mengingat pada syarat-syarat dan batas-batas yang dituliskan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia (Sitel 1939/100) dan syarat-syarat umum pengangkutan dari pengangkut.
 - a. Bila penumpang pada saat penerimaan bagasi tidak mengajukan protes, maka dianggap bahwa bagasi itu telah diterima dalam keadaan lengkap dan baik.
 - b. Semua tuntutan ganti-kerugian harus dapat dibuktikan besarnya kerugian yang diderita.
 - c. Pengangkut bertanggungjawab terbatas untuk kehilangan dan kerusakan bagasi ditetapkan sejumlah maksimum Rp. 10.000,- (sepuluh ribu rupiah) per kilogram.
- D. Pengangkut Udara tidak bertanggungjawab terhadap kerusakan barang-barang pecah-belah/cepat busuk dan binatang hidup jika diangkut sebagai bagasi.
- E. Pengangkut Udara tidak bertanggungjawab terhadap uang, perhiasan, dokumen-dokumen serta surat-surat berharga atau sejenisnya jika dimasukkan ke dalam bagasi.
- F. Tidak bertanggungjawab dari agan-agan, pegawai-pegawai atau wakil-wakil pengangkut berhak mengubah atau membatalkan syarat-syarat pengangkutan, tarip-tarip, peraturan-peraturan dinas dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut yang berlaku baik sebagian maupun dalam keseluruhannya.

LAMPIRAN 4

10 APR 1983

INDONESIA

INDONESIA

YOGYAKARTA

28 MAR 1983

SCHEDULE

FOR GA SERVICE DOMESTIC/INTERNATIONAL

ARRIVALS :

DEPARTURES :

FLIGHT NO.	FROM	TIME	FLIGHT NO.	TO	TIME	DAY
			GA-331	CGK/IKG	06.00	(BLF)
			GA-339	CGK/SIH/ABL	07.30	(BLF)
			GA-338	CGK/CGI	08.30	(...4...7)
			GA-336	SIH	09.00	(...4...)
330	CGK	07.50 (12345.7)	GA-332	CGK/KUL	03.30	(12345.7)
330	CGK	07.50 (...6.)	GA-333	CGK/KUL	03.30	(...6.)
300	CGK	08.00 (...3...)	GA-336	SIH	09.00	(...3...)
300	CGK	08.00 (1...6.)	GA-336	SIH	09.00	(1...6.)
306	CGK	08.20 (...3...)	GA-306	CGK/CGI	09.00	(...3...)
332	CGK	08.50 (12.45.7)	GA-335	CGK	09.30	(12.45.7)
334	CGK	09.50 (...5...)	GA-337	CGK	10.30	(...5...)
334	CGK	09.50 (1234.67)	GA-337	CGK	10.30	(1234.67)
725	KUL	12.45 (...2...)	GA-724	KUL	13.40	(...2...)
336	CGK	10.50 (1234567)	GA-341	CGK	13.30	(1234567)
338	CGK	11.50 (...6...)	GA-339	CGK	12.30	(...6...)
338	CGK	11.50 (12345.7)	GA-339	CGK	12.30	(12345.7)
725	KUL	10.00 (...5...)	GA-724	KUL	10.50	(...5...)
340	CGK	13.50 (1234.67)	GA-343	CGK	14.30	(1234.67)
340	CGK	13.50 (...5...)	GA-343	CGK	14.30	(...5...)
342	CGK	13.50 (...2...6...)	GA-345	CGK	15.00	(...2...6...)
342	CGK	14.50 (1.345.7)	GA-345	CGK	15.30	(1.345.7)
337	SIH	14.30 (1...6...)	GA-305	CGK	15.45	(1...6...)
337	SIH	14.30 (...3...)			R.O.H.	
337	SIH	14.30 (...4...)	GA-362	DPS/MEL/ABL	19.00	(...4...)
378	CGK	16.25 (...5...)	GA-378	DPS/MER	17.45	(...5...)
344	CGK	15.50 (...6...)	GA-347	CGK	16.30	(...6...)
344	CGK	15.50 (12345.7)	GA-347	CGK	16.30	(12345.7)
346	CGK	16.50 (1234567)	GA-349	CGK	17.30	(1234567)
348	CGK	17.50 (...5...)	GA-351	CGK	18.30	(...5...)
348	CGK	17.50 (1234.67)	GA-351	CGK	18.30	(1234.67)
369	DPS/CGI/DPS	17.45 (1...)	GA-370	DPS/MEL	19.00	(1...)
309	CGI/CGK	18.00 (...4...)	GA-307	CGK	19.00	(...4...)
307	CGI/CGK	18.00 (...3...6...)			R.O.H.	
350	CGK	18.50 (BLF)	GA-353	CGK	19.30	(BLF)
352	CGK	19.50 (BLF)			R.O.H.	
354	CGK	20.50 (BLF)	GA-355	CGK	21.30	(BLF)
358	CGK/IKG	22.50 (1.345.7)			R.O.H.	
358	CGK/IKG	23.20 (...2...6...)			R.O.H.	



STATION SURABAYA

FLIGHT SCHEDULE

DATE : 10 APRIL 2008

NO	ARRIVAL					DEPARTURE					REMARKS	
	REG	FLT NO	FROM	ETA	GTA	REG	FLT NO	DEST	ETD	ATD	DAYS	TYPE
01						PK-G	KZ-746	UPG AMB SOO PLU RDI APC BIK DJJ TTH	06.00		DAILY	DC-9
02						PK-G	KZ-6590	DPS BNU	06.00		2	6-27
03						PK-G	KZ-6552	DPS	06.00		2	6-27
04						PK-G	KZ-534	DDJ	06.05		DAILY	F-28
05						PK-G	KZ-610	DPS KOE	06.20		3.6.	F-28
06						PK-G	KZ-612	DPS KOE DIL	06.00		2	6-27
07						PK-G	KZ-520	BPH	07.15		DAILY	F-28
08						PK-G	KZ-321	SRG	07.05		2	6-27
09	PK-G	KZ-724	JKT	07.45		PK-G	KZ-724	UPG AMB SOO	08.25		DAILY	F-28
10	PK-E	KZ-025	SRG	07.50		PK-E	KZ-025	BPH	09.00		DAILY	F-28
11	PK-E	KZ-026	JOG	07.55		PK-E	KZ-026	DPS BIL	08.35		DAILY	F-28
12	PK-E	KZ-027	SRG	08.00		PK-E	KZ-027	BPH	09.00		2	6-27
13	PK-G	KZ-546	SOE	08.05		PK-G	KZ-546	DDJ PRT	09.00		2.4.6	F-28
14	PK-G	KZ-528	SOE	08.05		PK-G	KZ-528	DPS BNU	09.00		2	6-27
15	PK-G	KZ-603	DPS	08.10		PK-G	KZ-603	BPH	08.50		DAILY	F-28
16	PK-G	KZ-706	DDJ	08.20		PK-G	KZ-706	UPG AMB	09.20		DAILY	F-28
17	PK-G	KZ-525	DDJ	08.30		PK-G	KZ-525	BPH	09.35		DAILY	F-28
18	PK-G	KZ-607	KOE DPS	09.25		PK-G	KZ-606	DPS KOE	10.15		DAILY	F-28
19	PK-G	KZ-027	BPH	11.20		PK-G	KZ-027	SRG	11.45		DAILY	F-28
20	PK-G	KZ-725	SOO AMB UPG	11.25		PK-G	KZ-725	JKT	12.05		DAILY	F-28
21	PK-G	KZ-545	DDJ	12.00		PK-G	KZ-545	SOE	13.20		2	6-27
22	PK-G	KZ-602	DDJ	12.20		PK-G	KZ-602	DPS	13.00		DAILY	F-28
23	PK-G	KZ-747	DJJ BIK UPG	12.35		PK-G	KZ-535	DDJ	14.20		DAILY	DC-9
24	PK-G	KZ-621	AMI	12.35		PK-G	KZ-704	UPG	13.25		DAILY	F-28
25	PK-G	KZ-521	BPH	13.00		PK-G	KZ-602	AMI	14.00		DAILY	F-28
26	PK-G	KZ-707	UPG	13.10		PK-G	KZ-707	DDJ	13.50		DAILY	F-28
27	PK-G	KZ-6599	DPS	13.10		PK-G	KZ-6599	SOE	15.20		2	6-27
28	PK-H	KZ-6555	KOE MGP BIK DPS	13.10						ROM	1.4.6	F-27
29	PK-G	KZ-028	SME	14.00		PK-G	KZ-028	DPS	14.40		DAILY	F-28
30	PK-G	KZ-547	PRT DDJ	14.40		PK-G	KZ-547	SOE	15.20		2.4.6	F-28
31	PK-G	KZ-527	MPH BPH	14.40		PK-G	KZ-527	SOE	15.20		2	6-27
32	PK-G	KZ-029	DPS	15.35		PK-G	KZ-029	SRG	16.15		DAILY	F-28
33	PK-G	KZ-617	DIL DPS	16.20		PK-G	KZ-617	JOG	17.00		DAILY	F-28
34	PK-G	KZ-623	AMI	16.40						ROM	DAILY	F-28
35	PK-G	KZ-527	DDJ	16.50						ROM	DAILY	DC-9
36	PK-G	KZ-612	DIL KOE DPS	17.25		PK-G	KZ-612	SOE	18.45		2	6-27
37	PK-G	KZ-705	UPG	17.55						ROM	DAILY	F-28
38	PK-G	KZ-611	KOE DPS	18.25						ROM	3.6.	F-28
39	PK-H	KZ-326	SRG	19.15						ROM	1347	AIP

SUBUL HI

Sejarah Kita

DAILY FLT SCHEDULE.

DATE : 10-4-1993.

DAY : SATURDAY,

NO	A/C	TYPE	FLT No	ROUTE	ETA	ETD
01	F. 27		SSR.140	SUB-PKY-UPN-IRK	-	05.35
02	F.100		SSR.500	SUB-JKT-MES.	-	05.40
03	F.100		SSR.014	UPS-SUB-SUB-JKT-SIN	07.05	07.35
04	H.737		SSR.120	JKT-SUB-SUB	07.05	07.35
05	F.100		SSR.012	UPG-SUB-JKT-SUB	07.15	07.50
06	F.100		SSR.154	JKT-SUB-UPN	08.45	09.05
07	F. 27		SSR.200	JKT-SUB-SUB-AMI	09.35	10.05
08	F.100		SSR.030	JKT-SUB-SUB-PLW KDI-PLW	10.45	11.05
09	F.100		SSR.503	MES-JKT-SUB-PLW KDI	10.45	11.15
10	F.100		SSR.153	UPN-SUB-JKT-SUB	12.25	12.55
11	H.737		SSR.013	JKT-SUB-SUB-UPS	13.00	13.20
12	H.737		SSR.016	UPS-SUB-SUB-JKT-SIN	15.15	15.35
13	F. 27		SSR.207	AMI-SUB-SUB-JKT	16.40	17.10
14	F.100		SSR.015	SIN-JKT-SUB-SUB-UPS	16.55	17.15
15	F.100		SSR.051	PLW-KDI-PLW-SUB-SUB-JKT	17.15	17.40
16	F.100		SSR.800	SUB-UPS-SUB-JKT-MES	17.25	17.45
17	F. 27		SSR.141	TJK-UPS-PKY-SUB	17.10	- RUN
18	F.100		SSR.018	JKT-SUB-UPN	18.40	18.55
19	H.737		SSR.127	SUB-SUB-JKT	18.50	19.20
20	F.100		SSR.023	JKT-SUB	21.35	- RUN

SURABAYA, 09 - 04 - 1993

DI HIMPUN OLEH

[Signature]
[Signature]

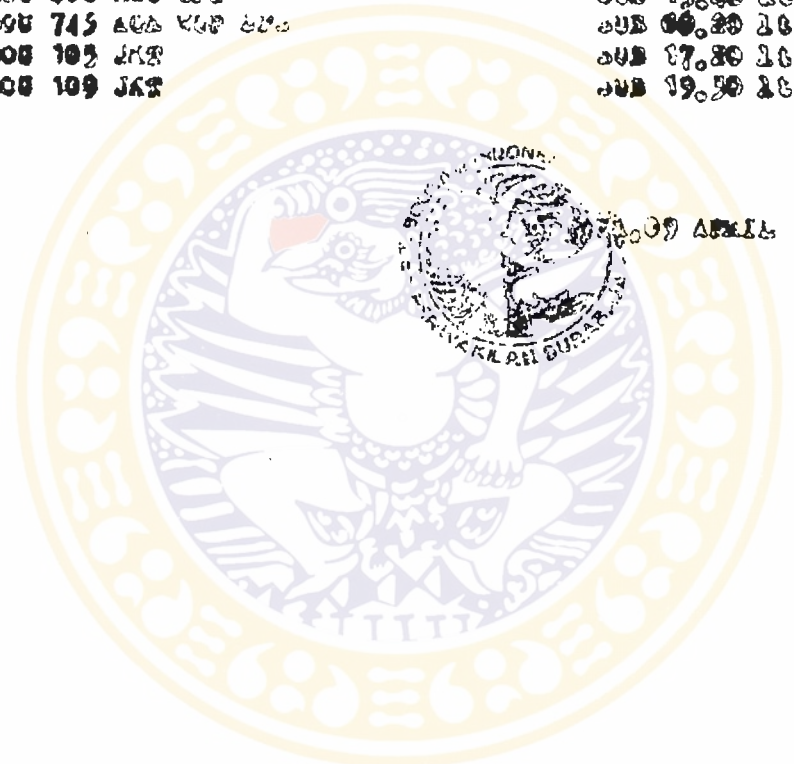
KADIV

JADWAL PENYEBANGAL BOJONG AIRTELINES UNTUK TOL 10 APRIL 1993.-

RE-BOOKING : B. 737 BOU 130 SUB 05.45 28 - JKT
 B. 740 BOU 742 SUB 06.00 28 - LPS JCF AGG
 B. 737 BOU 409 SUB 07.55 28 - WIS MDC
 BOU 201 SUB 07.00 28 - WIS WIS WIS PLS WIO MDC
 BOU 102 SUB 11.00 28 - JKT
 BOU 209 SUB 12.00 28 - LPS WIS WIS
 BOU 106 SUB 17.30 28 - JKT

JAWAB : B. 737 BOU 101 JKT SUB 07.15 28 - SHAGAIT
 BOU 200 MIA 080 MIA 080 MIA 080
 BOU 200 PLE 080 MIA 080
 BOU 400 MIA 080
 B. 740 BOU 745 AGG WIS WIS
 B. 737 BOU 103 JKT SUB 19.20 28 - SHAGAIT
 BOU 109 JKT SUB 19.30 28 - SHAGAIT

10 APRIL 1993.-



P.T. MANDALA AIRLINES
 PERWAKILAN SURABAYA

DAILY FLIGHT SCHEDULE

DATE : 10 - APRIL - 19 93

OUT GOING

BERANGKAT

NO.	A.C	FLY. NO.	TO	ETD/LT	REMARKS
01	VG 8	MDL 661	UPG/MDL	08.30	

IN COMING

DATANG

NO.	A.C	FLY. NO.	FROM	ETA/LY	REMARKS
01	VG 8	MDL 660	SKT	07.45	

REMARKS : SURABAYA, 09 - APRIL - 19 93

Aziz

(A. AZIZ)

PELITA AIR SERVICE
PANGAN SURABAYA

da : Periksa alamat dibawah.

NO. : /PENG/PAS/SUB/19
Tanggal : 09-04-93

hal : Rencana Penerbangan.

Dengan hormat,

Bersama ini kami sampaikan rencana penerbangan PT. PAS / PERTAMINA / TRANSMIGRASI UDARA tanggal 09-04-93

TANGGAL	FLIGHT NO.	TYPE AIR.	ROUTE	ETA / ETD
09-04-93	PAS-799 (U/ MENTERI PERTAMBANGAN DAN LAUT)	C-747	DPS - SOB - MLI	07.35 / 13.00
	PAS-015	A-320	DPS - MLI - SOB	11.15 / 12.15
	PAS-515	A-320	MRI - MLI - DPS	12.00 / 13.00

Demikian harap menjadikan perhatian

- ia Yth.
1. DPPU Pertamina
 2. Bri. Flag/Tower/Pelaksana Maritim.
 3. Information.
 4. Meteo.
 5. A.M.C.
 6. Catering.

PT. PELITA AIR SERVICE
Lapangan Surabaya

ARY SUKANTO

Kapala