

**SKRIPSI**

**ANDY ADRIANTO**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA  
TERHADAP PENUMPANG PADA PENERBANGAN DOMESTIK**



**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA  
PROGRAM NON REGULER  
SURABAYA  
2003**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA  
TERHADAP PENUMPANG PADA PENERBANGAN DOMESTIK**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Melengkapi Tugas dan Memenuhi Syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

**Dosen Pembimbing,**



**Zahry Vandawati CH, S.H., M.H.**  
NIP. 132 162 030

**Penyusun,**



**Andy Adrianto**  
NIM. 039910508 U

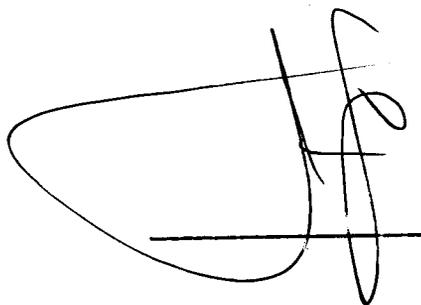
**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA  
PROGRAM NON REGULER  
SURABAYA  
2003**

**Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Penguji**

**Pada hari Kamis, tanggal 10 Juli 2003**

**Panitia Penguji Skripsi :**

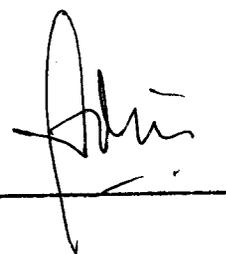
**Ketua : Samzari Becatere, S.H.**



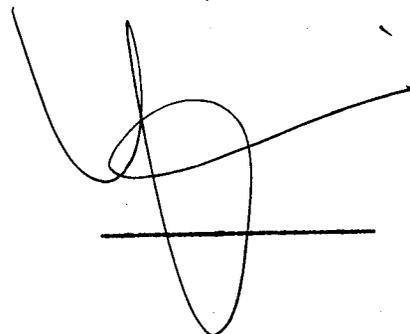
**Anggota : 1. Zahry Vandawati CH, S.H., M.H.**



**2. Lucianna Budi Kagramanto, S.H., M.H., M.M.**



**3. Wuri Adriyani, S.H., M.H.**



## PERSEMBAHAN

*Dari hati yang paling terdalam hanya ini yang dapat ku berikan sebagai ungkapan rasa cinta pada Ayah dan Ibu yang telah memberikan kasih sayangnya kepada Ananda sejak Ananda kecil hingga Ananda menjadi Sarjana.*

*Untuk kedua adikku yang tercinta, adik Dina dan adik Nita, Engkaulah sahabat terbaik bagiku, kalian selalu membuat suasana ceria bagiku.*

**MOTTO :**

*"Menjadi yang terbaik diantara yang baik"*

## KATA PENGANTAR

Syukur Allhamdulillah penulis panjatkan kehadiran ALLAH S.W.T atas Rahmat, Karunia dan Penyertaan-NYA pada penulis selama mengerjakan skripsi ini. Karena dengan segala kemudahan dari-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya sebagai persyaratan untuk mencapai gelar Sarjana Hukum.

Selama dalam penulisan skripsi ini, penulis telah banyak mendapatkan arahan, bimbingan dorongan dan bantuan dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini perkenankan penulis haturkan penghargaan dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Machsoen Ali, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga.
2. Ibu Zahry Vandawati CH, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing yang selama ini telah banyak memberikan waktu, tenaga, dan arahan serta nasehat bagi penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi tepat pada waktunya.
3. Bapak Samzari Boentoro, S.H, Bapak Lucianus Budi Kagramanto, S.H., M.H., MM., Ibu Wuri Adriyani, S.H., M.H., selaku Dosen Penguji yang telah bersedia memberikan waktu untuk menguji dan memberikan koreksi kritis bagi penyempurnaan skripsi ini.
4. Para dosen Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya yang telah mendidik dan membekali ilmu selama penulis kuliah di Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

5. Para pegawai Administrasi Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Airlangga yang telah banyak membantu penulis selama penulis kuliah di Fakultas Hukum Universitas Airlangga.
6. Ibunda dan Ayahanda tercinta, atas jerih payah, dukungan dan doa restu, kesabaran dan kasih sayang tiada putus-putusnya selama mendidik dan membesarkan ananda, sehingga ananda dapat menyelesaikan skripsi dan kuliah tepat pada waktunya. Segalanya yang kalian berikan adalah sumber inspirasi dan semangat ananda dalam menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Airlangga.
7. Adik Dina dan adik Nita yang telah banyak memberikan kasih dan sayang serta memberikan dukungan tenaga pada penulis selama ini.
8. Untuk kakek (alm) dan nenek(alm) yang telah memberikan doa pada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dan kuliah tepat waktu.
9. Ibu Sri Mulyani, S.H., KASI angkutan udara Dinas Perhubungan Jawa Timur.
10. Bapak Drs. Henny KASUBDIT penerbangan dalam negeri Direktorat Jendral udara.
11. Parela, Iqbal, Eko, Sigit, Melky, Rakmad, Zein atas dukungan, keceriaan dan semangat yang terus kalian berikan.
12. Teman-teman KKN Unair di SMK Negeri I Surabaya: Shinta K.S, Nurita, Moh. Hidayat, Aldo, R.Eka H, Moch Yusuf Efendi. Dan tentunya semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, yang telah banyak membantu baik moral maupun materiil.

Akhirnya dengan rendah hati penulis menyadari bahwa kesempurnaan hanya pada ALLAH S.W.T semata, sehingga penulis merasa skripsi ini jauh dari sempurna, maka dari lubuk yang paling dalam penulis mohon kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan penulis pada masa yang akan datang dan penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya atas kata-kata yang tidak berkenan dihati pembaca karena kekhilafan dating dari pribadi penulis semata

Surabaya, September 2003

Penulis

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR ISI .....	ix
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1. Latar Belakang Masalah .....	1
2. Penjelasan Judul .....	5
3. Alasan Pemilihan Judul .....	6
4. Tujuan Penulisan .....	7
5. Metodologi .....	7
A. Pendekatan Masalah .....	7
B. Sumber Bahan Hukum .....	7
C. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data .....	8
D. Analisis Bahan Hukum .....	8
6. Sistematika dan Pertanggung jawaban .....	9
 <b>BAB II PEMBENTUKAN PERJANJIAN</b>	
<b>PENGANGKUTAN UDARA .....</b>	<b>11</b>
1. Syarat-syarat dan asas-asas terbentuknya perjanjian pengangkutan.....	11

2. Saat terjadinya perjanjian pengangkutan penumpang dengan Pesawat udara .....	15
3. Kewajiban dan hak pengangkut dan penumpang.....	19
4. Kedudukan tiket penumpang dalam perjanjian Pengangkutan.....	21
 <b>BAB III TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG.....</b>	<b>27</b>
1. Penyelenggaraan pengangkutan udara .....	27
2. Prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkut.....	28
3. Pihak yang bertanggung jawab .....	33
4. Tanggung jawab pengangkut udara untuk kelambatan dan kecelakaan.....	36
5. penyelesaian klaim dan tuntutan ganti rugi.....	41
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>43</b>
<b>DAFTAR BACAAN.....</b>	<b>45</b>
<b>LAMPIRAN</b>	

**BAB I**  
**PENDAHULUAN**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terletak diantara dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia. Jarak terjauh dari kawasan Indonesia dari barat ke timur kurang lebih 5100 km. Dari utara ke selatan kurang lebih 1760 km. Kepulauan Indonesia dua pertiganya terdiri dari lautan dan sisanya terdiri dari daratan seperti Pulau Jawa, Sumatera, Kalimantan dan lain sebagainya.

Dipandang dari segi geografis, luas wilayah dan penyebaran penduduk Indonesia, peranan dan fungsi angkutan udara di Indonesia mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis baik ditinjau dari segi persatuan dan kesatuan nasional, kehidupan sosial budaya, ekonomi, roda administrasi pemerintahan maupun pertahanan dan keamanan. Angkutan udara merupakan satu-satunya alternatif transportasi yang cepat dan efisien serta ekonomis bagi pengangkutan antar pulau dan antar daerah terutama pulau-pulau terpencil diluar Pulau Jawa, hal itu disebabkan angkutan udara tidak mengenal medan.

Transportasi angkutan udara merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan, mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta mempererat hubungan antar suku bangsa di Indonesia. Pentingnya transportasi

angkutan udara tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa transportasi angkutan udara bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air bahkan dari dan keluar negeri. Disamping itu transportasi angkutan udara juga berperan sebagai penunjang dan penggerak bagi pertumbuhan perekonomian daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Indonesia sebagai suatu negara yang kaya akan kebudayaan dan tradisi, dengan keindahan alamnya yang menarik dan iklim tropisnya yang menyenangkan sangat menarik perhatian para wisatawan asing maupun domestik. Oleh karena itu angkutan udara juga merupakan sarana penting bagi pengembangan industri pariwisata Indonesia.

Jasa transportasi angkutan udara ini sangat diperlukan untuk membuka daerah-daerah pedalaman yang terpencil serta terisolasi dimana daerah tersebut tidak dapat ditempuh dengan moda transportasi yang lain karena medannya yang terdiri dari pegunungan lalu sungai-sungai disambung dengan pegunungan lagi. Oleh karena itu sangat sulit bagi moda transportasi yang lain selain moda transportasi angkutan udara untuk menembus daerah-daerah tersebut seperti di daerah Wamena yang terletak di Propinsi Papua (dahulu Propinsi Irian Jaya).

Daerah-daerah di pedalaman yang terpencil dan terisolasi tersebut sangat membutuhkan bahan-bahan pokok seperti beras, lauk pauk untuk konsumsi dan bahan kebutuhan yang lainnya selain bahan-bahan pokok seperti

semen untuk pembangunan perumahan bagi masyarakat pedalaman tersebut. Oleh karena sulitnya medan yang harus dilalui tersebut maka satu-satunya moda angkutan yang dapat dipergunakan adalah moda angkutan udara, karena moda angkutan udara tidak mengenal medan serta moda angkutan udara lebih cepat dan efisien.

Secara sederhana pengangkutan dapat didefinisikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang (muatan) atau orang (penumpang) dari tempat asal ke tempat tujuan. Dengan demikian pengangkutan dapat digolongkan sebagai suatu usaha produksi yang memberikan jasa untuk proses pemindahan muatan atau penumpang. Dengan adanya pengangkutan itu maka dapat diadakan pemindahan barang-barang ke tempat lain dimana barang-barang tersebut akan lebih bermanfaat dan meningkatkan nilai guna barang tersebut. Hal ini sesuai dengan fungsi pengangkutan menurut Purwosutjipto, yaitu bahwa fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai<sup>1</sup>.

Salah satu hasil penting PELITA II adalah pertumbuhan angkutan udara meningkat naik secara keseluruhan, baik jumlah pesawat terbang, jumlah frekuensi penerbangan, jumlah penumpang dan barang serta luasnya jangkauan wilayah penerbangan. Pada saat ini, penerbangan tidak hanya menghubungkan kota-kota besar pada jalur lintas utama (*trunk lines*), tetapi juga menghubungkan

---

<sup>1</sup> H.M.N. Purwosutjipto, S.H., *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, jilid 3, Djambatan, Jakarta, 1995, h.1.

daerah-daerah terpencil di Indonesia dengan penerbangan perintis. Yang dimaksud dengan penerbangan perintis menurut undang-undang penerbangan adalah angkutan udara yang diselenggarakan oleh pemerintah untuk melayani jaringan dan rute penerbangan yang menghubungkan daerah-daerah terpencil dan pedalaman atau daerah yang tidak dapat dilalui oleh moda transportasi lain.

Peranan dan fungsi angkutan udara yang sangat penting ini, terutama ditinjau dari segi politik dan ekonomi, telah menyebabkan perkembangan yang sangat pesat terhadap dunia penerbangan. Perkembangan ini tidak hanya dalam jumlah pesawat udara tetapi juga jumlah perusahaan penerbangan di Indonesia bertambah. Namun dalam kenyataannya masyarakat dan penumpang pesawat udara belum mengetahui bagaimana proses penyelesaian dalam hal timbul atau terjadinya permasalahan berkenaan dengan pelaksanaan proses pengangkutan penumpang. Permasalahan yang dimaksud tersebut terutama apabila terjadi suatu kelambatan pesawat terbang yang akan mengakibatkan kerugian pada penumpang yang pada umumnya penumpang tidak mengetahui berapa besar ganti rugi yang ia terima dari pengangkut.

Berkaitan dengan permasalahan diatas, terutama menyangkut masalah tanggung jawab dari pihak pengangkut terhadap pihak penumpang dalam hal terjadi suatu kerugian yang menimpa penumpang, maka dalam penulisan skripsi ini permasalahan yang timbul sebagai berikut:

- a. Bagaimana terbentuknya perjanjian pengangkutan penumpang dengan menggunakan pesawat udara di Indonesia?

- b. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dalam hal terjadi kerugian karena adanya kecelakaan dan keterlambatan?

## 2. Penjelasan Judul

Berdasarkan judul **"TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA TERHADAP PENUMPANG PADA PENERBANGAN DOMESTIK"** yang saya ajukan, perlu kiranya dijelaskan beberapa pengertian yang penting agar tidak menimbulkan konotasi yang berbeda dari pernyataan yang saya maksud.

Penjelasan ini juga dimaksud untuk membatasi permasalahan yang saya tulis:

- a. Yang dimaksud dengan tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya dalam pengertian suatu usaha pengembalian keadaan yang diakibatkan kelalaian salah satu pihak<sup>2</sup>.
- b. Pengangkut udara adalah perusahaan yang berbentuk badan hukum yang dalam setiap kegiatan usahanya menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandara udara ke bandara udara yang lain.
- c. Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri dalam perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, jadi penumpang disini adalah semua

---

<sup>2</sup> Dep P & K, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, cet III, Balai Pustaka Jakarta, 1990 h. 899.

orang yang berada di dalam pesawat udara selain awak pesawat udara (pilot,co-pilot, pramugari/pramugara)

Secara umum dalam judul diatas dimaksudkan untuk mengetahui apa kewajiban dan seberapa besar tanggung jawab pengangkut udara apabila terjadi hal-hal yang merugikan pihak penumpang misalnya kecelakaan, keterlambatan, maka menjadi kewajiban pihak pengangkut untuk memberikan ganti rugi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### **3. Alasan pemilihan judul**

Pemilihan judul “**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA TERHADAP PENUMPANG PADA PENERBANGAN DOMESTIK**” untuk mendapatkan penjelasan bagaimana proses penyelesaian apabila terjadi permasalahan yang berkenaan dengan proses pengangkutan penumpang dengan pesawat udara. permasalahan yang dimaksud adalah apabila terjadi kecelakaan pesawat udara dan keterlambatan yang menimpa penumpang pesawat udara.

Biasanya penumpang tidak mengetahui haknya untuk mendapatkan ganti rugi dari pihak pengangkut, padahal pengangkut mempunyai kewajiban secara hukum untuk bertanggung jawab terhadap kerugian yang di derita oleh penumpang, selain itu pengangkut menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku wajib bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama pengangkutan.

#### **4. Tujuan Penulisan**

Tujuan penulisan skripsi guna memenuhi persyaratan untuk mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Program Non Reguler, juga ingin memberikan gambaran dan sumbangan pemikiran kepada masyarakat terhadap masalah-masalah yang timbul dalam pengangkutan dengan pesawat udara.

#### **5. Metodologi**

##### **a. Pendekatan masalah.**

Bentuk kajian pendekatan masalah yang digunakan adalah kajian yuridis normatif yang bertitik tolak pada esensi sistematika isi perundang-undangan yang ada, khususnya Undang-Undang No.15 tahun 1992 dan pendekatan sosiologis. Dari pendekatan yuridis artinya ditinjau dari segi hukumnya yaitu peraturan perundang-undangan sehingga diketahui apakah pengangkut udara telah melaksanakan tanggung jawabnya sesuai ketentuan perundang-undangan. Kemudian dari sudut pendekatan sosiologis akan dibahas masalah-masalah yang timbul dalam praktek yang terjadi dalam lalu lintas jasa pengguna angkutan udara.

##### **b. Sumber Bahan Hukum**

Bahan hukum yang digunakan dalam skripsi ini terdiri dari bahan hukum primer yaitu peraturan perundang-undangan yaitu Undang-Undang Penerbangan Nomor 15 tahun 1992 yang berkaitan dengan tema ini beserta peraturan pelaksanaannya yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995

tentang Angkutan Udara dan Ordonasi Pengangkutan Udara Nomor 100 tahun 1939, selain bahan hukum primer juga digunakan bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang menunjang pembahasan permasalahan yang diperoleh dari kepustakaan, berupa buku-buku, makalah hasil seminar yang ada hubungannya dengan materi yang dibahas dan hasil wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dengan tema di atas.

c. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum

Dalam proses ini, saya menggunakan teknik pengumpulan data studi kepustakaan dengan menggunakan buku-buku, kumpulan peraturan perundang-undangan dan wawancara dengan pihak-pihak yang terkait guna mendapatkan validitas data tentang perilaku penumpang dan pengangkut udara. Kemudian data dikumpulkan dan disusun secara sistematis sehingga mendukung pembahasan masalah.

d. Analisis Bahan Hukum

Setelah data-data yang diperoleh baik dari kepustakaan maupun dari lapangan kemudian diolah menjadi bahan hukum yang sistematis dan dianalisis menggunakan metode deduktif dan induktif (mencari data-data ke lapangan) guna menyelesaikan masalah yang timbul, kemudian ditafsirkan, disusun, diuraikan lalu dianalisa disesuaikan dengan peraturan perundang-

undangan yang berlaku yaitu Undang-Undang nomor 15 tahun 1992 beserta peraturan pelaksanaannya yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 dan Ordonansi Pengangkutan Udara dikaitkan dengan teori pengangkutan pesawat udara.

## **6. Sistematika dan Pertanggungjawaban**

Penulisan pertanggung jawaban sistematika ini dimaksudkan untuk memudahkan pembaca dalam mengetahui secara menyeluruh melalui uraian singkat materi skripsi. Sistematika penulisan skripsi terdiri dari empat bab.

Pada Bab I dibahas tentang Pendahuluan yang akan menjelaskan secara garis besar mengenai permasalahan, latar belakang dan rumusannya secara singkat sebelum memulai pembahasan yang selanjutnya. Bab ini merupakan pengantar yang sifatnya umum untuk menuju kepada permasalahan pokok yang akan dibahas.

Selanjutnya dalam Bab II akan dibahas yang menjadi dasar dari perjanjian pengangkutan udara, hak dan kewajiban penumpang serta kedudukan dan fungsi tiket sebagai dokumen angkutan udara.

Pada Bab III yaitu membahas masalah-masalah yang timbul akibat perjanjian angkutan udara, yaitu sampai seberapa jauh tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat udara dan keterlambatan.

Pada Bab IV yang merupakan bab penutup penulisan skripsi ini, berisi suatu kesimpulan semua permasalahan yang dibahas pada bab II dan Bab III. Kesimpulan yang didapat, akan disusun sedemikian rupa sehingga merupakan suatu konklusi yang utuh dan singkat untuk menjawab permasalahan yang dibahas pada bab-bab yang sebelumnya dan kemudian disampaikan beberapa saran yang diarahkan pada kesimpulan dari penulis.

## **BAB II**

# **PEMBENTUKAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA**

## BAB II

### PEMBENTUKAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA

#### 1. Syarat-syarat dan asas-asas terbentuknya perjanjian pengangkutan

Untuk menyelenggarakan pengangkutan terlebih dahulu harus ada perjanjian antara pengangkut dan penumpang dan atau pengirim barang. Perjanjian pengangkutan niaga adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan<sup>3</sup>.

Pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dinyatakan dengan lisan asal ada *persetujuan kehendak (konsensus)*. Dokumen pengangkutan yang dibuat bukan merupakan syarat melainkan hanya sebagai alat bukti bahwa perjanjian sudah terjadi.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa perjanjian pengangkutan tetap terjadi meskipun tanpa adanya dokumen, asal sudah ada *konsensus* antara pengangkut dengan penumpang dan atau pengirim barang secara lisan ataupun secara tertulis. Hal ini sesuai dengan sistem hukum perjanjian pengangkutan

---

<sup>3</sup> Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H. *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, h. 35.

di Indonesia, yaitu adalah bersifat *konsensuil* artinya cukup bila sudah ada kesepakatan kehendak (*konsensus*) saja.

Dengan adanya konsensus maka perjanjian pengangkutan telah memenuhi persyaratan umum terjadinya suatu perjanjian seperti yang diatur dalam pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum perdata (*Burgerlijk Wetboek*, selanjutnya disingkat *BW*), yaitu:

a. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.

Syarat ini merupakan syarat pokok, karena tanpa adanya kesepakatan antara para pihak yang akan mengadakan perjanjian maka hal itu tidak akan terjadi. Dengan adanya kesepakatan berarti pengangkut telah bersedia untuk mengangkut penumpang dan sebaliknya penumpang bersedia untuk membayar harga atau ongkos angkutannya sebagai kontra prestasi.

Sedangkan kesepakatan yang dimaksud dalam pengangkutan udara bagi penumpang yaitu kesepakatan itu terjadi pada waktu penumpang menerima tiket penumpang dan bagasi sebagai tanda atau bukti telah disepakati perjanjian pengangkutan dan penumpang membayar ongkos angkutan sebagai tanda sepakat diangkut dengan angkutan udara.

b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan.

Pada dasarnya dalam suatu perjanjian pengangkutan akan tersangkut dua subyek hukum yaitu pihak pengangkut dan pihak

penumpang atau pengirim barang. Pihak pengangkut setidaknya-tidaknya merupakan suatu badan hukum yang segalanya dilindungi oleh hukum serta mempunyai kecakapan untuk berbuat dan bertanggung jawab dalam segala hal mengenai usahanya. Bagi pihak penumpang harus memiliki kecakapan dapat bertindak dalam hukum. Namun hal ini banyak disimpangi karena pada prakteknya banyak anak-anak yang belum cakap melakukan perbuatan hukum (*on bekwamheid*) telah mengadakan perikatan dengan pihak lain atas persetujuan orang tuanya. Dalam kenyataannya anak-anak yang menjadi penumpang dalam pesawat udara dianggap sudah cakap asal orang tuanya atau walinya telah membeli tiket atas nama anaknya dan membayar harga atau ongkos angkutnya. Dengan demikian anak-anak dianggap sah sebagai penumpang.

c. Sesuatu hal tertentu.

Syarat ini menentukan bahwa sesuatu yang akan diperjanjikan harus jelas. Artinya harus disebutkan dengan jelas apa yang menjadi obyek para pihak dalam mengadakan perjanjian pengangkutan. Berdasarkan syarat ini akan diketahui apa saja hak dan kewajiban dari pengangkut dan penumpang, siapa yang akan bertindak sebagai pengangkut, bagaimana tanggung jawab masing-masing pihak apabila terjadi perselisihan mengenai perjanjian pengangkutan. Dengan demikian

masing-masing pihak tidak akan berbuat selain apa yang telah disepakati bersama dalam perjanjian.

Yang dimaksud dengan hal tertentu dalam pengangkutan pesawat udara adalah keinginan penumpang untuk diangkut ke suatu tempat tujuan dengan aman dan selamat serta membayar ongkos angkutnya.

d. Suatu sebab yang halal.

Syarat ini menentukan bahwa suatu perjanjian pengangkutan yang diadakan tidak boleh bertentangan atau melanggar ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku. Yang dimaksud suatu sebab yang halal disini bukan mengenai sebab akibatnya tetapi mengenai isi atau maksud dari perjanjiannya. Isi atau maksud dari perjanjian itu sendiri pada dasarnya membebaskan para pihak untuk menentukan isi atau maksud dari hubungan hukum perjanjian yang mereka inginkan. Sehingga dalam hal ini para pihak harus memperhatikan batas-batas kelayakan dan kepatutan agar menghasilkan penutupan perjanjian dengan baik yang tentunya diikuti pemenuhan prestasi yang halal.

Di dalam angkutan pesawat udara yang dimaksud dengan sebab yang halal yaitu para pihak dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan tidak boleh bertentangan dengan Undang-Undang, misalnya adanya larangan penumpang tidak boleh membawa benda-benda yang berbahaya bagi penerbangan, misalnya: tabung gas, kembang api.

Selain dari pasal 1320 *BW* juga harus dipenuhi pula ketentuan pasal 1338 *BW* yang menyatakan bahwa:

- (1). Semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya;
- (2). Persetujuan-persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh Undang-Undang dinyatakan cukup untuk itu;
- (3). Persetujuan-persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Dengan melihat syarat-syarat umum untuk sahnya suatu perjanjian, maka adanya konsensus antara kedua belah pihak dalam pengangkutan telah dapat melahirkan suatu perjanjian pengangkutan yang sah.

## **2. Saat terjadinya perjanjian pengangkutan penumpang dengan pesawat udara**

Suatu perjanjian pengangkutan penumpang secara yuridis telah terbentuk sejak tercapainya kata sepakat (*konsensus*) antara pihak pengangkut dengan pihak penumpang. Untuk terbentuknya perjanjian pengangkutan tersebut, para pihak tidak boleh bersepakat untuk menggantungkan pembentukan perjanjian pengangkutan yang akan mereka bentuk dengan suatu syarat tertentu selain *konsensus*, yang berarti dengan adanya konsensus antara pengangkut dengan penumpang maka dianggap telah terjadi perjanjian pengangkutan. Hal ini dapat dimungkinkan dalam syarat-syarat umum yang menyiratkan bahwa untuk suatu sahnya perjanjian pengangkutan tidak harus dalam bentuk tertulis tetapi cukup dengan ucapan secara lisan yang berupa proses persetujuan kehendak yang dapat dianggap menjadi suatu perjanjian.

Perjanjian pengangkutan menurut Prof. R. Subekti, S.H. yaitu **suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya**<sup>4</sup>. Dalam perjanjian pengangkutan antara pihak pengangkut dengan pihak penumpang sebagaimana juga samadengan perjanjian lainnya, kedua belah pihak diberikan kebebasan yang seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pengangkutan yang akan diselenggarakannya dan apabila terjadi kelalaian yang dilakukan salah satu pihak sehingga merugikan pihak lainnya maka akibat-akibat hukum mengenai kelalaian tersebut ditetapkan sebagaimana berlaku untuk perjanjian-perjanjian pada umumnya dalam buku III *Burgerlijk Wetboek* (selanjutnya disingkat BW)<sup>5</sup>.

Perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan penumpang merupakan suatu pekerjaan tertentu yang harus dipenuhi oleh pihak pengangkut dengan mendapatkan imbalan atau ongkos dari pihak penumpang. Hubungan hukum yang terjadi dalam perjanjian pengangkutan ini adalah sama derajatnya, yang berarti bahwa kedudukan pengangkut dengan penumpang tidak ada yang lebih tinggi dan tidak ada yang lebih rendah, pihak yang satu, pihak yang satu tidak melaksanakan perintah pekerjaan dari pihak yang lain, melainkan masing-masing pihak melaksanakan kewajibannya yang timbul dari adanya perjanjian pengangkutan.

---

<sup>4</sup> Prof. R. Subekti, S.H., *Aneka Perjanjian*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, h. 69.

<sup>5</sup> Ibid.

Suatu perjanjian pengangkutan, dalam hal ini pengangkutan dengan pesawat udara, untuk dapat mengetahui apakah telah terbentuk perjanjian pengangkutan harus dilihat apakah telah terjadi kesepakatan antara pihak pengangkut dalam hal ini adalah pengusaha angkutan udara dengan pihak penumpang pesawat udara tersebut. Kalau memang telah terjadi kesepakatan diantara mereka maka perjanjian itu dianggap telah terbentuk, karena perjanjian pengangkutan ini tidak jauh berbeda dengan perjanjian pada umumnya yang mensyaratkan untuk sahnya perjanjian pengangkutan udara juga harus memenuhi ketentuan pasal 1320 BW.

Apabila perjanjian pengangkutan telah terbentuk, maka pihak penumpang berhak meminta kepada pihak pengangkut untuk diberikan tiket penumpang sebagai tanda bukti bahwa ia ikut dalam perjanjian pengangkutan tersebut. Tiket penumpang merupakan salah satu komponen dari dokumen angkutan udara selain dari tiket bagasi dan surat muatan udara.

Mengenai saat kapan perjanjian pengangkut itu terjadi dan mengikat para pihak, tidak dapat ditentukan oleh Undang-Undang tetapi dilihat dari satu persatu kegiatan yang dilakukan oleh para pihak. Karena perjanjian pengangkutan bersifat konsensual artinya perjanjian tersebut terjadi sejak ada kata sepakat antara pengangkut dan penumpang. Adanya kata sepakat tersebut dapat disimpulkan dari rangkaian masing-masing pihak dalam rangka pembentukan perjanjian pengangkutan tersebut. Dengan ditutupnya suatu perjanjian oleh para pihak yang

membuatnya maka perjanjian tersebut mengikat para pihak sebagai Undang-Undang, sesuai ketentuan pasal 1338 BW ayat 1 yang menyatakan bahwa

**“Semua persetujuan yang dibuat oleh secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.**

Mengenai definisi dari perjanjian pengangkutan memang tidak diatur secara jelas dan terperinci dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, tetapi mengenai pengangkutan itu sendiri terdapat peraturan diluar Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang dilakukan dan dilaksanakan menurut perjanjian yang mereka buat sendiri, sehingga untuk itu perjanjian pengangkutan yang dibuat para pihak tersebut berlaku sebagai Undang-Undang dan mengikat para pihak yang membuat perjanjian tersebut. Meskipun perjanjian pengangkutan pada hakekatnya tunduk pada pasal-pasal dari bagian umum dari perjanjian Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tetapi oleh Undang-Undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bertujuan untuk kepentingan umum guna memberikan kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan.

Dari penjelasan diatas, maka perjanjian pengangkutan yang dilakukan para pihak tersebut harus didasari suatu kebebasan untuk membuat dan menentukan perjanjian yang akan dibuatnya. Untuk itu para pihak dalam membuat perjanjian harus memperhatikan asas-asas yang ada. Kebebasan yang dimaksud

adalah kebebasan yang dalam setiap pelaksanaannya mengandung unsur tanggung jawab para pihak.

Setelah para pihak melaksanakan kebebasan dalam melakukan perjanjian pengangkutan hendaknya para pihak para pihak dalam melaksanakan perjanjian tersebut memperhatikan asas itikad baik seperti yang ditentukan dalam pasal 1338 ayat 3 BW yang berbunyi: **“Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”**

Selanjutnya para pihak dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan memperhatikan asas-asas itikad baik seperti yang ditentukan pasal 1338 ayat 3 BW sebagai tindak lanjut dari diadakannya perjanjian pengangkutan dengan pesawat udara. Asas-asas yang dimaksud disini merupakan pedoman yang harus dilaksanakan para pihak demi menjaga adanya suatu hubungan hukum yang baik diantara para pihak.

Dari uraian diatas, maka dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan dengan pesawat udara tidak cukup hanya dengan kata sepakat kedua belah pihak, melainkan setelah kata sepakat tersebut para pihak harus mempunyai kebebasan dalam membuat perjanjian pengangkutan serta dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan tersebut harus diikuti itikad yang baik.

### **3. Kewajiban dan hak pengangkut dan penumpang**

Setelah para pihak yaitu pengangkut dan penumpang telah terjadi

kesepakatan mengenai perjanjian pengangkutan, maka secara otomatis menimbulkan hak dan kewajiban diantara para pihak, yaitu:

a. Kewajiban pengangkut

- Pengangkut mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan ke tempat tujuan penumpang yang telah disepakati bersama;
- Memberikan tiket penumpang;
- Memberikan fasilitas bagi orang cacat dan sakit yang diperlukan;
- Mengasuransikan tanggung jawabnya;
- Memberikan pelayanan yang layak apabila terjadi kelambatan atau penundaan dalam pengangkutan;
- Mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang apabila terjadi pembatalan pemberangkatan pesawat udara.

Hak pengangkut

- Menerima uang atau ongkos yang telah disepakati;
- Mengadakan peraturan dan petunjuk yang perlu demi keselamatan pengangkutan penumpang yang telah ditentukan oleh Undang-Undang;
- Menerima kembali dokumen pengangkutan dari penumpang sebagai bukti pengembalian biaya pengangkutan kepada penumpang;
- Menolak mengangkut penumpang apabila nama tiket tidak sesuai dengan nama penumpang yang bersangkutan.

b. Kewajiban penumpang

- Membayar biaya atau ongkos pengangkutan;
- Mematuhi semua peraturan dan petunjuk yang dibuat oleh pengangkut.

Hak-hak penumpang

- Diangkut ke tempat tujuan yang telah disepakati bersama;
- Mendapatkan pelayanan yang layak;
- Mendapat ganti rugi apabila terjadi kecelakaan pada pesawat udara.

**4. Kedudukan tiket penumpang dalam perjanjian pengangkutan**

Setelah perjanjian pengangkutan terbentuk, maka hak dari penumpang adalah meminta kepada pihak pengangkut agar diberikan tiket sebagai tanda bukti bahwa ia telah ikut dalam dalam pengangkutan tersebut dan tiket penumpang juga merupakan suatu tanda bukti bahwa seseorang telah membayar ongkos angkutan dan berhak naik pesawat udara, selain itu juga merupakan suatu alat bukti bahwa telah ditutup perjanjian pengangkutan antara penumpang dan pengangkut. Pada tiket penumpang terdapat suatu syarat-syarat perjanjian (*condition of contract*), yaitu adalah bahwa syarat-syarat pokok dari perjanjian pengangkutan udara ini, misalnya tunduk pada ketentuan-ketentuan *Ordonansi Pengangkutan Udara* atau pada *Konvensi Warsawa* dan juga pada ketentuan-ketentuan yang tercantum

dalam dokumen angkutan, tarif-tarif yang berlaku serta syarat-syarat umum pengangkutan dan peraturan atau ketentuan yang lain dari pengangkut. Dengan demikian tidak semua ketentuan-ketentuan perjanjian pengangkutan udara tercantum dalam tiket penumpang, sehingga penumpang kalau ingin mengetahui semua ketentuan perjanjian pengangkutan udara secara jelas maka pertama-tama penumpang harus membaca apa yang disebut *General Conditions of Carriage* yang biasanya dapat dilihat dan dibaca di kantor perusahaan penerbangan yang bersangkutan dan selanjutnya melihat jadwal-jadwal penerbangan, tarif-tarif pengangkutan udara serta ketentuan-ketentuan lain yang tidak terdapat dalam tiket penumpang<sup>6</sup>.

Menurut pasal 41 ayat 2 Undang-Undang nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan disebutkan bahwa dengan diterimanya tiket penumpang merupakan tanda bukti telah disepakati perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan. Jadi dengan demikian menurut ketentuan pasal tersebut perjanjian pengangkutan sudah terjadi dengan adanya tiket penumpang. Perjanjian pengangkutan tersebut sudah terjadi dan mengikat sejak tanggal pengeluaran tiket tersebut. *Sejak tanggal tersebut penumpang wajib membayar biaya angkutan dan pengangkut wajib mengangkut penumpang.* Sedang menurut pasal 5 ayat 1 Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) pengangkut udara harus memberikan kepada penumpang suatu tiket penumpang sebagai timbal balik penumpang memberikan biaya pengangkutan. Pengangkut setuju melakukan pengangkutan

---

<sup>6</sup> Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, *Seminar Hukum Pengangkutan Udara*, Jakarta 13-15 Desember 1997, h. 194.

penumpang sejak penumpang membayar lunas biaya pengangkutan. Dengan demikian, perjanjian pengangkutan udara terjadi *sejak pengangkut menerima biaya pengangkutan dari penumpang pesawat udara*. Keberadaan dari tiket penumpang pesawat udara hanya sebagai bukti bahwa penumpang telah ikut dalam perjanjian pengangkutan pengangkutan serta sepakat mengadakan perjanjian pengangkutan dan telah membayar ongkos angkutan.

Mengingat perjanjian pengangkutan penumpang dengan menggunakan pesawat udara bersifat konsensual, artinya bahwa perjanjian pengangkutan tersebut dianggap terjadi sejak adanya kata sepakat antara pengangkut dengan penumpang. Sehingga adanya tiket penumpang bukan merupakan syarat mutlak adanya perjanjian pengangkutan, karena tanpa adanya tiket penumpang perjanjian pengangkutan itu tetap ada. Oleh karena itu fungsi tiket penumpang dalam perjanjian pengangkutan udara salah satunya adalah sebagai alat bukti dari adanya perjanjian tersebut, sebab dalam pasal 5 ayat 1 OPU dijelaskan bahwa pengangkut udara harus memberikan tiket penumpang kepada penumpang yang harus memuat:

- a. Tempat dan tanggal pemberian;
- b. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
- c. Pendaratan yang direncanakan ditempat-tempat diantara tempat pemberangkatan dan tujuan dengan mengingat hak dari pada pengangkut udara untuk mengajukan syarat bahwa ia bila perlu dapat mengadakan perubahan-perubahan dalam pendaratan-endaratan itu;

- d. Nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut-pengangkut;
- e. Pemberitahuan bahwa pengangkutan udara tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab, yang diatur oleh Ordonansi ini atau Perjanjian Warsawa.

Meskipun tidak ditetapkan dalam *Ordonansi Pengangkutan Udara*, dalam praktek sehari-hari semua tiket penumpang pesawat udara mencantumkan nama penumpang yang bersangkutan dan tidak dapat dialihkan pada orang lain (*Not Transferable*) seperti yang terlampir dalam perjanjian pengangkutan. Adanya pencantuman nama penumpang yang bersangkutan dengan tujuan untuk mempermudah tuntutan ganti rugi pada pengangkut apabila terjadi hal-hal yang merugikan penumpang, sedang bagi pengangkut akan berguna untuk mengadakan penolakan terhadap tuntutan ganti rugi dari orang lain yang tidak ada hubungannya sama sekali dengan perjanjian pengangkutan udara seperti. Apabila pengangkut memberi ganti rugi kepada ahli waris kepada orang yang tertimpa musibah yang tidak ada hubungannya dengan pengangkutan udara itu adalah merupakan tanggung jawab pengangkut secara moral dan bukan tanggung jawab secara hukum.

Fungsi tiket penumpang adalah untuk memudahkan pelaksanaan perjanjian pengangkutan yaitu sebagai bukti hak untuk penumpang pesawat udara dan selanjutnya diangkut ke tempat tujuan yang telah disepakati bersama, selain itu fungsi lain dari tiket penumpang yaitu dari tiket penumpang dari segi

pengangkut adalah bahwa dengan diberikannya tiket penumpang kepada penumpang, maka pengangkut dapat mempergunakan ketentuan-ketentuan yang membatasi tanggung jawabnya seperti yang terdapat dalam pasal 5 ayat 2 OPU yang menyatakan:

**“Tidak adanya tiket penumpang, kesalahan didalamnya atau hilangnya tiket tersebut tidak mempengaruhi adanya atau berlakunya perjanjian pengangkutan udara, yang tetap akan tunduk pada ketentuan-ketentuan ordonansi ini, akan tetapi bila pengangkut udara menerima seseorang penumpang tanpa memberikan suatu tiket penumpang, pengangkut tidak berhak untuk mempergunakan ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini, yang menidakan atau membatasi tanggung jawabnya”.**

Dengan demikian seperti yang telah diatur dalam OPU, pengangkut yang menyelenggarakan pengangkutan udara di Indonesia berkewajiban hukum untuk bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh pihak penumpang baik yang luka-luka maupun meninggal dunia karena terjadi kecelakaan pada pesawat udara yang ditumpangi.

Menurut pasal 24 OPU bahwa pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul sebagai akibat kecelakaan yang timbul sebagai akibat kecelakaan yang terjadi selama pengangkutan penumpang, sehingga dengan adanya tiket penumpang ini akan membawa konsekuensi yang menguntungkan bagi pihak pengangkut yaitu dapat mempergunakan ketentuan OPU pasal 5 ayat 2 yang membatasi tanggung jawab pengangkut udara apabila terjadi hal –hal yang merugikan penumpang serta untuk mengadakan penolakan terhadap tuntutan ganti rugi dari orang lain yang tidak berhubungan sama sekali dengan perjanjian pengangkutan. Bagi penumpang,

dengan adanya tiket ini akan mempermudah dalam hal mengadakan tuntutan ganti rugi pada pengangkut apabila terjadi hal-hal yang merugikan penumpang.

Dengan demikian tiket penumpang selain berfungsi untuk memudahkan pelaksanaan perjanjian pengangkutan dan pengangkut dapat mempergunakan ketentuan pasal 5 ayat 2 OPU, tiket penumpang juga membawa konsekuensi yuridis yaitu:

1. Bagi pengangkut udara akan mempergunakan ketentuan dalam OPU yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya atau berhak mempergunakan ketentuan limit ganti rugi;
2. Bagi penumpang yang mengalami kerugian akan memperoleh kemudahan dalam hal tuntutan ganti rugi karena adanya tiket penumpang akan diketahui oleh pihak pengangkut bahwa penumpang tersebut adalah penumpang yang sah, dan berhak atas ganti rugi yang diderita.

## **BAB III**

# **TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG**

### **BAB III**

## **TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG**

#### **1. Penyelenggaraan pengangkutan udara**

Seperti telah dijelaskan pada bab sebelumnya bahwa terjadinya perjanjian pengangkutan penumpang dengan pesawat udara bersifat konsensual yang berarti perjanjian tersebut dianggap telah terjadi sejak adanya kata sepakat antara pihak pengangkut dengan penumpang. Setelah adanya kata sepakat tersebut, untuk memperkuat bukti bahwa telah terjadi kesepakatan maka menurut Undang-Undang Penerbangan nomor 15 tahun 1992 pasal 41 ayat 2 pihak pengangkut memberikan tiket kepada penumpang.

Setelah terjadi kesepakatan tersebut, pihak pengangkut udara wajib mengangkut penumpang sampai tempat tujuan atau bandara tujuan sesuai dengan kesepakatan bersama atau yang tertera dalam tiket. Sejak penumpang mulai naik pesawat udara, maka perjanjian mulai berjalan dan penumpang berada dalam penjagaan, pengawasan dan pemeliharaan pengangkut mulai dari bandara tempat pemberangkatan, dalam pesawat udara maupun hingga sampai bandara tempat tujuan. Dalam pengangkutan tersebut, pengangkut harus bertanggung jawab hingga sampai di bandara tujuan sesuai dengan yang tertera dalam tiket penumpang.

Selama pengangkutan berlangsung, pihak pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena peristiwa kecelakaan, keterlambatan atau kematian penumpang. Tetapi apabila peristiwa yang menimbulkan kerugian atau kematian penumpang tersebut dapat dibuktikan oleh pengangkut bahwa hal tersebut bukan kesalahannya, maka pengangkut berhak menolak tuntutan ganti rugi.

## **2. Prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkut**

Dalam setiap usaha pengangkutan, setiap pengangkut pada umumnya harus bertanggung jawab atas penumpang dan atau barang yang diangkutnya. Penggunaan prinsip tanggung jawab (*Liability Prinsiply*) tergantung pada keadaan tertentu baik ditinjau sesuai dengan perkembangan masyarakat, maupun ditinjau sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan baik udara, darat, laut.

Dalam hukum pengangkutan dikenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu <sup>7</sup>:

### **a. Tanggung jawab karena kesalahan (*Fault Liability*).**

Pada prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahan dari pengangkut tersebut. Apabila ada pihak yang merasa dirugikan oleh pengangkut, maka pihak tersebut yang harus dapat

---

<sup>7</sup> Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H. *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Cipta Aditya Bakti, Bandung, 1998, h. 37.

membuktikan kesalahan pengangkut, jadi beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan bukan pada pihak pengangkut.

Prinsip bahwa pihak pengangkut wajib membayar kerugian akibat kesalahannya juga diatur dalam pasal 1365 BW yang menyatakan bahwa **“Tiap perbuatan yang melanggar hukum, yang membawa kerugian pada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”**.

Pasal 1365 BW merupakan aturan umum (*General Rule*), sedangkan aturan-aturan khususnya ditentukan dalam tiap-tiap Undang-Undang yang mengatur masing-masing jenis angkutan tersebut.

Undang-Undang penerbangan Nomor 15 tahun 1992 yang mengatur masalah tanggung jawab pengangkut udara terdapat dalam pasal 43 ayat 1 yang berbunyi:

- (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 kesalahan pengangkut.

Dalam penjelasan pasal tersebut dinyatakan bahwa tanggung jawab perusahaan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini adalah apabila kematian atau lukanya penumpang diakibatkan oleh kecelakaan selama dalam pengangkutan udara dan terjadi dalam pesawat

udara atau kecelakaan pada saat naik ke pesawat udara atau turun dari pesawat udara. Termasuk dalam pengertian lukanya penumpang adalah cacat fisik dan/atau cacat mental.

b. Tanggung jawab karena praduga (*Presumption Liability*)

Pada prinsipnya pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi bila pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab untuk membayar ganti rugi.

Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah berusaha melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menyebabkan kerugian yang tidak mungkin dapat dihindari. Beban pembuktian akan ada pada pihak pengangkut dan bukan ada pada pihak yang dirugikan (prinsip pengangkut selalu bertanggung jawab). Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang telah diderita dalam pengangkutan. Sebaliknya, bila pengangkut ingin membebaskan diri dari tanggung jawabnya maka dia harus membuktikan bahwa pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau bahwa hal itu tidak mungkin dilakukan.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek Van Koophandel*), selanjutnya disingkat KUHD, juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga. Hal tersebut diatur dalam pasal 468 (2)

KUHD yang menentukan bahwa apabila barang yang diangkut tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian pada pengirim, kecuali dia dapat membuktikan bahwa hal tersebut karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya hal tersebut.

Prinsip tanggung jawab karena praduga ini tidak diatur dalam Undang-Undang Penerbangan tapi diatur dalam *Ordonansi Pengangkutan Udara* pasal 24 dan 25 serta pasal 29. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa prinsip tanggung jawab praduga dapat membebaskan pengangkut dari tanggung jawabnya apabila:

- a. Pengangkut dapat membuktikan diri bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian;
- b. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila kerugian yang ditimbulkan bukan karena kesalahannya.

Dalam hal tersebut diatas juga berlaku ketentuan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab apabila kerugian yang ditimbulkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang sendiri atau mutu barang yang diangkut.

- c. Tanggung jawab mutlak (*Absolute liability*).

Menurut prinsip ini, pihak yang menderita kerugian tidak harus membuktikan bahwa dia telah dirugikan oleh pihak pengangkut. Dengan

kata lain pihak pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama dalam proses pengangkutan yang diselenggarakannya. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggungjawab dengan alasan apapun atas kerugian yang timbul.

Prinsip ini tidak diatur dalam perundang-undangan dengan alasan karena bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat, namun tidak berarti prinsip ini tidak boleh digunakan, prinsip ini boleh digunakan dengan alasan untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab berdasarkan prinsip asas kebebasan berkontrak dan jika digunakan harus dinyatakan secara tegas misalnya dinyatakan dalam dokumen pengangkutan<sup>8</sup>.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa di Indonesia dianut prinsip tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*) dan prinsip tanggung jawab karena praduga (*Presumption Liability*).

Prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian yang berarti pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tapi jika pengangkut berhasil membuktikan tidak bersalah maka dia dibebaskan dari tanggung jawab<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Ibid.

Prinsip-prinsip tanggung jawab yang dapat disimpulkan dari ketentuan-ketentuan *Ordonansi Pengangkutan Udara* dan Undang-Undang Penerbangan adalah:

- Prinsip bahwa pengangkut udara dianggap selalu bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang timbul baik pada penumpang, barang atau bagasi;
- Prinsip bahwa pengangkut dianggap tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada bagasi tangan;
- Prinsip bahwa tanggung jawab pengangkut terbatas sampai pada limit tertentu. Bahwa melalui *Konvensi Warsawa* prinsip-prinsip tentang tanggung jawab pengangkut udara masuk pula ke dalam pengaturan nasional mengenai tanggung jawab pengangkut, seperti halnya dalam *Ordonansi Pengangkutan Udara*;
- Prinsip tanggung jawab mutlak, yaitu bahwa pengangkut atau pengusaha pesawat tidak dapat melepaskan diri dari tanggung jawab dengan dalih apapun, kecuali dalam hal kerugian yang ditimbulkan oleh penumpang itu sendiri.

### 3. Pihak yang bertanggung jawab

Pada dasarnya pihak yang bertanggung jawab adalah pihak yang secara yuridis disebut pengangkut. Oleh karena pengangkut adalah merupakan badan hukum, maka yang melaksanakan persetujuan adalah pegawai-pegawai dari badan hukum tersebut. Karena yang melaksanakan persetujuan perjanjian pengangkutan

adalah pegawai atau orang lain yang dipekerjakan oleh pengangkut, maka berpotensi untuk melakukan kesalahan yang berakibat menimbulkan kerugian pada pihak penumpang. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan selama dalam pengangkutan udara atau selama melakukan kegiatan embarkasi yaitu suatu proses menuju pesawat udara dan juga melakukan kegiatan disembarkasi yaitu proses turun dari pesawat atau kepada pihak ketiga yang tidak ada hubungannya dengan pengangkutan udara<sup>10</sup>.

Pasal 43 Undang-Undang Penerbangan tahun 1992 mengatur tanggung jawab pengangkut yaitu yang menyatakan bahwa perusahaan 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 tersebut kesalahan pengangkut. Apabila diperhatikan pasal 43 Undang-Undang tersebut prinsip tanggung jawab yang dianut dibedakan menjadi 2 macam yaitu tanggung jawab pengangkut atas dasar praduga (*presumption of liability*) untuk kematian atau lukanya penumpang, musnah, hilang atau rusaknya barang. Hal ini sama dengan yang dianut oleh *Ordonansi*

---

<sup>10</sup> DR. E. Saefullah Wiradipradja, S.H., LL.M., *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989, h. 167.

*Pengangkutan Udara* (OPU) stb 1939-100 yang diatur dalam pasal 24 ayat 1 dan pasal 25 ayat 1 OPU. Sedangkan tanggung jawab pengangkut atas kelambatan penumpang yang diangkut berdasarkan kesalahan (*fault liability*) karena penumpang harus membuktikan kesalahan pengangkut. Tanggung jawab pengangkut atas kematian atau lukanya penumpang yang dimaksud dalam ketentuan ini yaitu kematian atau lukanya penumpang yang diakibatkan karena kecelakaan selama dalam angkutan udara dan terjadi di dalam pesawat udara atau kecelakaan pada saat naik atau turun pesawat udara, dan ketentuan ini juga termasuk dalam pengertian bahwa lukanya penumpang tersebut berakibat cacat fisik dan/atau cacat mental.

Untuk meringankan tanggung jawab pengangkut, maka pasal 47 Undang-Undang Penerbangan mewajibkan setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya. Sedangkan menurut pasal 49 Undang-Undang Penerbangan tahun 1992 menyebutkan bahwa semua tanggung jawab pengangkut wajib diasuransikan. Selain pengangkut mempunyai tanggung jawab diatas juga mempunyai tanggung jawab kepada pihak ketiga apabila pihak ketiga menderita kerugian akibat pengoperasian pesawat udara oleh pengangkut atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara.

Pengangkut mulai bertanggung jawab erat kaitannya dengan prinsip-prinsip tanggung jawab yang telah diuraikan sebelumnya. Persoalan sejak kapan pengangkut mulai bertanggung jawab sangatlah penting karena akan menentukan

apakah pengangkut udara dapat diminta untuk bertanggung jawab atau tidak bila terjadi kerugian atau kecelakaan yang diderita oleh para penumpang.

Pihak pengangkut wajib bertanggung jawab untuk melaksanakan pengangkutan sejak adanya kata sepakat antara pihak pengangkut dan pihak penumpang yang untuk mengikatkan diri dalam suatu perjanjian pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan tersebut, pengangkut wajib bertanggungjawab untuk melaksanakan pengangkutan penumpang dengan aman dan selamat sampai dengan tujuan.

Tanggung jawab pihak pengangkut terhadap kerugian yang menimpa diri penumpang tersebut hanya pada waktu pelaksanaan pengangkutan penumpang. Menurut pasal 24 ayat 1 dari *Ordonansi Pengangkutan Udara* tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang menimpa diri penumpang, dimulai sejak penumpang itu naik ke pesawat udara dan berakhir pada saat penumpang itu turun dari pesawat udara di tempat tujuan.

#### **4. Tanggung jawab pengangkut udara untuk kelambatan dan kecelakaan**

Adanya ketentuan bahwa kemungkinan para pengguna jasa angkutan udara memperoleh ganti rugi yang diakibatkan kelambatan karena kesalahan pengangkut (prinsip *fault liability*) adalah berdasarkan pemikiran bahwa kecepatan merupakan unsur pertama dalam pengangkutan udara, sehingga faktor waktu merupakan faktor terpenting bagi pengguna jasa angkutan udara untuk

mempertimbangkan dalam memilih angkutan udara dibandingkan dengan angkutan darat atau laut. Dalam *Ordonansi Pengangkutan Udara* pasal 28 yang menetapkan bahwa pengangkut dianggap bertanggung jawab untuk kerugian yang timbul karena keterlambatan dalam mengangkut penumpang dan barang atau bagasi kecuali ada perjanjian. Dalam praktek klausula demikian selalu dijumpai dalam tiket penumpang dalam negeri (seperti yang terlampir). Suatu kekurangan baik dalam *Ordonansi Pengangkutan Udara* maupun Undang-Undang Penerbangan adalah tidak dijumpai ketentuan mengenai batas tanggung jawab untuk kelambatan dan jenis kerugian yang timbul dari kelambatan serta besarnya ganti rugi untuk kelambatan.

Demikian juga dalam Undang-Undang Penerbangan tidak diatur tentang masalah tersebut, namun dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang angkutan udara pasal 41 ayat 2 menyatakan bahwa apabila terjadi kelambatan, pengangkut wajib memberikan pelayanan yang layak kepada penumpang atau memberikan ganti rugi atas kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang atau pemilik barang. Dalam penjelasannya, pelayanan yang layak adalah memberikan pelayanan dalam batas kelayakan sesuai dengan kemampuan pengangkut kepada penumpang selama menunggu keberangkatan antara lain penyediaan tempat dan konsumsi secara layak atau mengalihkan ke perusahaan angkutan udara niaga lainnya sesuai perjanjian. Untuk besarnya ganti kerugian, diatur oleh pasal 43 ayat 4 Peraturan Pemerintah tersebut, yaitu bahwa besarnya ganti kerugian hanya diberikan untuk kerugian secara nyata di derita

oleh calon penumpang, dan ganti rugi berupa uang batas maksimum pemberian ganti ruginya sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Syarat-syarat perjanjian angkutan udara (*Conditions of contract*) sebenarnya adalah merupakan aturan yang ditetapkan oleh pihak pengangkut udara secara sepihak, penumpang tidak kuasa merubah syarat-syarat ini karena perjanjian angkutan merupakan perjanjian standard, dan penumpang pada umumnya tidak pernah membaca atau memperhatikan syarat-syarat perjanjian angkutan yang tertera dalam tiket pengangkutan penumpang. Sehingga dalam praktek, apabila terjadi kelambatan maka pihak pengangkut udara dalam memberikan ganti rugi pada penumpang hanya berupa pemberian pelayanan berupa pemberian makan dan minum seperti apabila terjadi penundaan penerbangan sampai dengan berjam-jam tanpa ada ganti rugi berupa uang. Kalaupun ganti kerugian berupa uang hanyalah berupa *voucher* yang dahulu pernah dilakukan oleh perusahaan penerbangan *SEMPATI AIR* (namun sekarang perusahaan tersebut tidak beroperasi lagi), yang tidak dapat diuangkan. Pada *voucher* tersebut dapat digunakan sebagai potongan harga (*discount*) untuk pembelian tiket pesawat apabila penumpang akan melakukan perjalanan kembali dengan menggunakan alat pengangkut milik *SEMPATI AIR* tersebut maka penumpang tidak perlu membayar penuh harga tiket tersebut. Menurut penjelasan pejabat dari Direktorat Angkutan Udara Direktorat Jendral Perhubungan Udara dalam hal ganti rugi kelambatan masih belum dapat

diterapkan karena masih adanya perbedaan penghitungan di mulai sejak kapan waktu kelambatan dapat diberikan ganti rugi berupa uang<sup>11</sup>.

Dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara, yang mengakibatkan kerugian pada penumpang yang berupa luka-luka atau meninggalnya penumpang pesawat udara, pihak penumpang maupun ahli warisnya berhak menuntut ganti rugi pada pihak pengangkut apabila memenuhi syarat-syarat seperti yang diatur dalam pasal 24 ayat 1 *Ordonansi Pengangkutan Udara* yang menyatakan:

1. Kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya dengan pengangkutan udara;
2. Terjadi di atas pesawat udara;
3. Selama jangka waktu antara naik dan turun dari pesawat udara.

Syarat utama bagi timbulnya tanggung jawab pengangkut adalah adanya kecelakaan. Apa yang dimaksud dengan kecelakaan tidak ada dalam ketentuan *Ordonansi Pengangkutan Udara* maupun Undang-Undang Penerbangan tahun 1992. Menurut Suherman<sup>12</sup> yang dimaksud kecelakaan adalah suatu kejadian yang menimbulkan kerugian pada penumpang, baik sehingga ia tewas atau luka-luka, dan terjadi selama penumpang berada dalam pengawasan pengangkut udara (atau pegawainya) dan kejadian itu harus ada hubungan dengan pengangkutan udara. Pihak pengangkut udara bertanggung jawab apabila kecelakaan yang

---

<sup>11</sup> Wawancara Dengan DRS. Henny, Kasubdit Penerbangan Dalam Negeri Direktorat Angkutan Udara, 1 April 2003.

<sup>12</sup> DR. E. Saefullah Wiradipradja, S.H., LL.M., *OP. Cit. H. 163*.

timbul tersebut berhubungan dengan pengangkutan udara dan apabila kecelakaan tersebut tidak ada hubungannya dengan pengangkutan udara maka pihak pengangkut tidak bertanggung jawab. Dengan kata lain, apabila kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang tidak ada hubungannya dengan pengangkutan udara, maka pengangkut tidak dapat dimintakan pertanggungjawabannya.

Dalam hal terjadinya kecelakaan tersebut pada saat penumpang turun atau naik pesawat terbang, maka pengangkut bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut, karena mulai saat penumpang '*check-in*' sampai memasuki pesawat dan sejak keluar dari pesawat sampai menerima kembali bagasi sampai di bandara tujuan semuanya adalah merupakan suatu kegiatan yang utuh dan sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengangkut. Dan apabila terjadi kecelakaan pesawat udara pihak penumpang atau ahli warisnya dalam usahanya untuk mendapatkan ganti rugi dari pihak pengangkut tidak perlu untuk membuktikan bahwa kerugian sebagai akibat kecelakaan pesawat udara tersebut karena kesalahan pihak pengangkut, karena dalam pasal 24 ayat 1 *Ordonansi Pengangkutan Udara* telah menetapkan bahwa kecelakaan yang terjadi merupakan tanggung jawab pengangkut (*absolute liability*).

Apabila kecelakaan pesawat udara mengakibatkan luka-luka atau meninggalnya penumpang pesawat udara, jumlah ganti rugi atau santunan yang diberikan ditentukan menurut pasal 43 Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang angkutan udara, yaitu:

1. Santunan untuk penumpang yang meninggal dunia sebesar Rp. 40.000.000,- (empat puluh juta rupiah);
2. Santunan untuk penumpang yang menderita luka-luka ditetapkan setinggi-tingginya Rp. 40.000.000,- (empat puluh juta rupiah);
3. Santunan bagi penumpang yang menderita cacat tetap ditetapkan setinggi-tingginya Rp. 50.000.000, - (lima puluh juta rupiah).

Dengan adanya ketentuan pasal 43 Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tersebut maka pengangkut wajib memberikan santunan atau ganti rugi kepada penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat udara, yang besarnya nilai nominal santunan telah ditetapkan oleh pemerintah.

#### **5. Penyelesaian klaim dan tuntutan ganti rugi.**

Penyelesaian klaim dan tuntutan ganti rugi akibat kesalahan pengangkut udara pada umumnya dilakukan diluar pengadilan. Dalam hal pengajuan klaim ganti rugi yang penting untuk diperhatikan oleh yang mengajukan klaim adalah jangka waktu untuk “protes”, yaitu untuk kerusakan segera setelah kerusakan diketahui dan selambat-lambatnya tiga hari untuk bagasi dan tujuh hari untuk barang, terhitung mulai penerimaan bagasi atau barang dan untuk kelambatan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah bagasi diserahkan ke dalam kekuasaanya. Menurut pasal 35 OPU “protes” tersebut harus dilakukan dengan tertulis dan yang harus diperhatikan pula yaitu bahwa hak

untuk menuntut harus dalam jangka waktu dua tahun setelah saat pesawat tiba di bandara tujuan, ketentuan ini diatur dalam pasal 36 OPU .

Untuk penyelesaian ganti rugi terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat udara domestik, penyelesaiannya dilakukan oleh pemerintah dengan cara pemerintah mengambil kebijaksanaan untuk menetapkan jumlah santunan yang harus dibayar oleh pengangkut kepada korban atau keluarganya yang berhak. Jumlah santunan tersebut ditetapkan secara kasus per kasus setelah pemerintah berkonsultasi dengan perusahaan penerbangan yang bersangkutan<sup>13</sup>.

Dengan turut campurnya pemerintah dalam proses pembayaran santunan tersebut, maka penyelesaiannya menjadi lebih cepat dan hampir dapat dikatakan para korban atau keluarganya tidak perlu mengeluarkan biaya guna mengurus pembayaran santunan tersebut. Jumlah santunan yang akan diberikan oleh pengangkut kepada para korban atau keluarganya tersebut ditetapkan oleh pemerintah cq Menteri Perhubungan<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Wawancara, *Loc. Cit.*

<sup>14</sup> *Ibid.*

**BAB IV**  
**KESIMPULAN DAN SARAN**

## Bab IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dalam skripsi ini dapat saya simpulkan sebagai berikut:

1. Suatu perjanjian pengangkutan udara secara yuridis terjadi setelah adanya kata sepakat (*konsensus*) antara pihak pengangkut dengan penumpang. Realisasi *konsensus* tersebut adalah dengan adanya tiket penumpang dan tiket penumpang tersebut sebagai salah satu alat bukti tentang perjanjian pengangkutan dengan penumpang dan dengan adanya tiket penumpang tersebut menimbulkan hak dan kewajiban antara kedua belah pihak.
2. Pengangkut udara bertanggung jawab sejak adanya kata sepakat yang dituangkan dalam bentuk perjanjian pengangkutan. Dalam hal tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang dialami penumpang korban kecelakaan pesawat terbang maupun keterlambatan, OPU maupun Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan hanya mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang, sedang mengenai tentang berapa besar ganti rugi yang harus

diberikan oleh pengangkut ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang angkutan udara.

## 2. SARAN

Suatu perjanjian pengangkutan udara yang telah terjadi direalisasikan dengan diberikannya tiket kepada penumpang, yang dalam tiket penumpang tersebut selalu mencantumkan nama penumpang yang bersangkutan dan tidak dapat dialihkan kepada pihak lain (*Not Transferable*). Apabila penumpang yang namanya tercantum dalam tiket tersebut tidak jadi mempergunakan tiket tersebut tentu ia akan mengalami kerugian karena tiketnya tidak terpakai dan tidak dapat dijual kepada pihak lainnya. Oleh karena itu pada masa yang akan datang sebaiknya Undang-Undang Penerbangan juga mengatur mengenai masalah tiket penumpang sehingga dapat memberikan kepastian hukum bagi penumpang yang akan mengalihkan tiketnya kepada pihak lain.

Tentang masalah keterlambatan, sebaiknya juga diatur tentang batas waktu yang dapat disebut sebagai kelambatan baik dalam hitungan jam, menit ataupun detik sehingga konsumen pemakai jasa penerbangan dapat menuntut ganti rugi apabila terjadi keterlambatan.

# DAFTAR BACAAN

## DAFTAR BACAAN

Abdulkadir, Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga cetakan III, PT Citra Aditya Bakti Bandung, 1998.

Badan Pembinaan Hukum Pengangkutan Udara, Seminar Hukum Pengangkutan Udara, Binacipta.

Martono. K, Perjanjian Angkutan Udara di Indonesia, Mandar Maju, 1996, Bandung cetakan I.

Purwosutjipto, H.M.N., Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, cetakan 5, Jakarta Djambatan, 1995.

Suherman E, Hukum Udara Indonesia dan Internasional, Alumni/1983/Bandung.

Suherman E, Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan, Mandar Maju, Cetakan II, 2000.

Saefullah Wiradipraja, E, Tanggung jawab Pengangkut Dalam Hukum Angkutan Udara Internasional dan Nasional, Liberty, Jogjakarta.

Sosialisasi Undang-undang Republik Indonesia No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, Bagian Hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan.

### PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Himpunan Peraturan Penerbangan Buku I, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Undang-Undang No.15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara

## **WAWANCARA**

Wawancara dengan DRS. Henny, Kasubdit Penerbangan Dalam Negeri Direktorat Angkutan Udara, 1 April 2003.

# LAMPIRAN

LAMPIRAN :

\* TIKET PENUMPANG

**Sempati Air**  
 ENDORSEMENTS/RESTRICTIONS (CARGO)  
**HAVE A GREAT TRIP**

ISSUED BY: **Sempati Air**  
 SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT IN THIS TICKET

PASSENGER TICKET BAGGAGE CHECK

ORIGIN/DESTINATION

AIRLINE DATA

ISSUED IN EXCHANGE FOR

NAME OF PASSENGER: **AGUS CAHYANTONIO PR**

TO NOT GO ON FOR PASSENGER

TOUR CODE

NOT TRANSIT TRAVEL

CONJUNCTION TICKETS

FROM	TO	CARRIER	FLIGHT	CLASS	DATE	TIME	STATUS	FARE BASIS	NOT VALID BEFORE	NOT VALID AFTER	FREE ALLOW
Yogyakarta	SURABAYA	51	1	Y	11	11					
SURABAYA	Yogyakarta	51	1	Y	11	11					
Yogyakarta	SURABAYA	51	1	Y	11	11					
SURABAYA	Yogyakarta	51	1	Y	11	11					

FARE CALCULATION: **YOG 309000**  
 EQUIVALENT FARE PAID

TAX: **11 30900**  
 TAX: **11 3000**

TOTAL: **YOG 342900**  
**44033925353**

COUPON NO.

**0 821 4403392535 3 0**

DO NOT MARK OR WRITE IN THE WHITE AREA ABOVE

FORM OF PAYMENT

ORIGINAL ISSUE

### SYARAT-SYARAT PERJANJIAN PERATURAN DALAM NEGERI

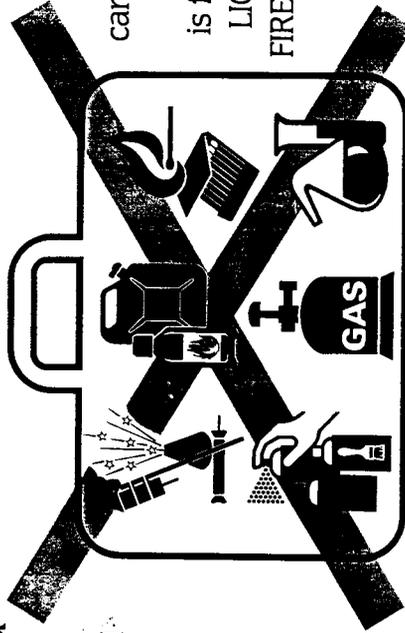
1. Perjanjian pengangkutan ini tunduk kepada ketentuan-ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia (Stbl. 1939/100) serta kepada Syarat-syarat Pengangkutan, tarif-tarif, peraturan-peraturan dinas, (kecuali waktu-waktu berangkat dan waktu-waktu tiba yang tersebut didalamnya) dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut, yang merupakan bagian yang tak dapat dipisahkan dari perjanjian ini dan yang dapat diperiksa dikantor-kantor pascasi pengangkut.
  2. Tiket penumpang ini hanya dapat dipergunakan oleh orang yang namanya tertera diatasnya dan tidak dapat dipergunakan oleh orang lain. Penumpang menyetujui bahwa bila perlu pengangkut dapat memeriksa apakah tiket ini benar dipakat 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 bertanggungjawab atas kerugian apapun juga yang ditimbulkan oleh pembatalan dan/atau kelambatan pengangkutan ini, termasuk segala kelambatan datang penumpang dan/atau kelambatan penyerahan bagasi.
- Penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungjawabkan pada P. T. Asuransi Kerugian Jasa Raharja berdasarkan undang-undang No. 33/1964 Juncto peraturan-peraturan pelaksanaannya.
5. Bagasi tercatat yang diangkut berdasarkan perjanjian ini, hanya akan diserahkan kepada penumpang jika carik bagasinya dikembalikan kepada pengangkut.
  6. a. Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian-kerugian yang timbul pada penumpang dan bagasi dengan mengingat pada syarat-syarat dan batas-batas 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. d. Tanggungjawab terbatas untuk kehilangan dan kerusakan bagasi ditetapkan sejumlah maksimum Rp. 10.000,— (sepuluh ribu rupiah) per kilogram. e. Pengangkut Udara tidak bertanggungjawab terhadap kerusakan barang-barang pecah-belah/cepat busuk dan binatang hidup jika diangkut sebagai bagasi. f. Pengangkut Udara tidak bertanggungjawab terhadap uang, perhiasan, dokumen-dokumen serta surat-surat berharga atau sejenisnya jika dimasukkan kedalam bagasi. g. Tidak seorangpun dari agen-agen, pegawai-pegawai atau wakil-wakil pengangkut berhak mengubah atau membatalkan syarat-syarat pengangkutan, tarif-tarif, peraturan-peraturan dinas dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut yang berlaku baik sebagian maupun dalam keseluruhannya.

Periksa kembali  
sebelum dibawa

Demi keselamatan penerbangan  
DILARANG membawa KOREK API,  
LIDI atau KOREK API GAS,  
TABUNG GAS, KEMBANG API  
atau sejenisnya dan BARANG  
KIMIA lainnya pada bagasi anda.

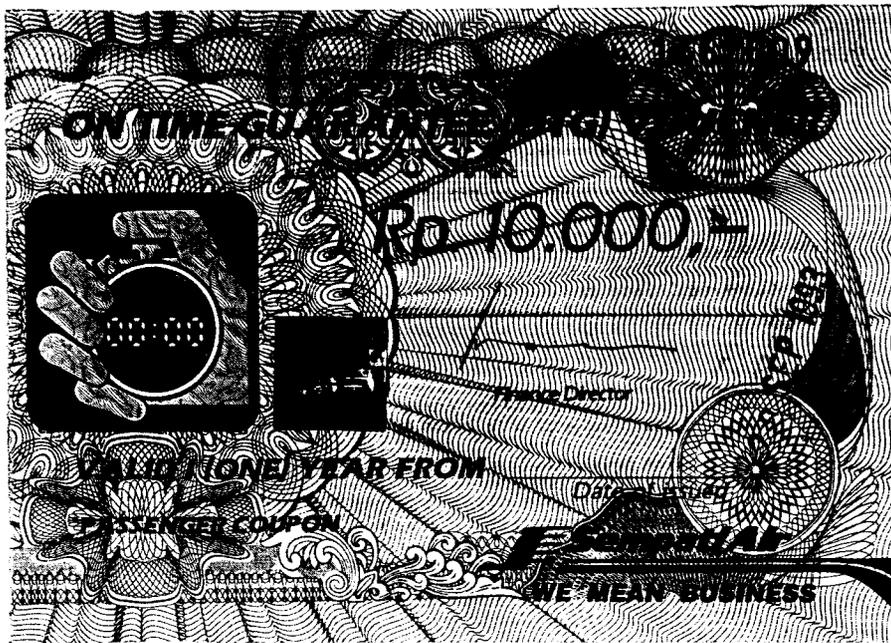
Bila anda kurang jelas akan  
ketentuan di atas, silahkan  
menghubungi perusahaan  
penerbangan yang bersangkutan.

Think before you pack it  
... because



For safety reasons,  
carriage of certain goods  
in your baggage  
is **forbidden**: MATCHES,  
LIGHTERS, GAS, PAINTS,  
FIREWORKS, BLEACH, etc.

So make sure your  
baggage is safe.  
In case of doubt,  
ask your airline.



#### KETENTUAN PENGGUNAAN VOUCHER OTG

1. Voucher OTG dapat digunakan sebagai potongan pembelian tiket Sempati Air sekali jalan atau tiket pp untuk seluruh rute yang dimiliki Sempati Air di kantor penjualan Sempati.
2. Maksimum penggunaan voucher OTG adalah :  
Gold Class - Rp. 300.000,- atau 50%, dan  
Silver Class - Rp. 200.000,- atau 40%, dihitung dari harga tiket (tergantung nilai yang terkecil).
3. Tidak ada pengembalian uang bila penggunaan voucher OTG mengakibatkan kelebihan bayar.
4. Voucher OTG dapat dipindahtangankan.
5. Voucher OTG tidak dapat digunakan untuk pembayaran bagasi lebih atau pembayaran kargo.
6. Voucher OTG tidak dapat diuangkan.  
Voucher OTG tidak dapat digunakan untuk pembayaran "up grade" kelas.  
Voucher OTG tidak dapat digunakan bersamaan dengan voucher program Sempati lainnya.

#### USAGE PROCEDURE OTG VOUCHER

1. OTG Vouchers can be used toward the purchase of Sempati Air ticket one way or Sempati ticket w for all the Sempati Air routes at Sempati Sales Office.
2. OTG Vouchers can be used optimally :  
Gold class - Rp. 300.000,- or 50%, and  
Silver Class - Rp. 200.000,- or 40% of the fare of the ticket (Whichever is less).  
No refund for any over paid subject to OTG voucher utilization.
3. OTG Vouchers are transferable.
4. OTG Vouchers are transferable.
5. OTG Vouchers can not be used for excess baggage fee or cargo fee.
6. OTG Vouchers can not be refundable.
7. OTG Vouchers can not be used for payment to up grade ticket class.
8. OTG Vouchers can not be used with other kind of Sempati Air voucher.

DISTRICT SERVICE MANAGER  
 JUANDA AIRPORT  
 SURABAYA