

**PERBANDINGAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA  
INTERNASIONAL DAN NASIONAL DALAM HAL KELAMBATAN**

**SKRIPSI**

Untuk Memenuhi Sebagai Syarat-Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan  
Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

**NAFILAH**

NIM. 0510113164



**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS HUKUM**

**MALANG**

**2009**



## KATA PENGANTAR

Segala puji penulis panjatkan hanya kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia yang tiada henti hingga penulis dapat sampai pada tahap ini, khususnya dengan selesainya skripsi ini.

Terima kasih yang mendalam juga penulis haturkan kepada Mama dan Abi selaku orang tua yang telah berjasa membentuk kepribadian penulis, khususnya kepada Mama yang telah begitu kuat dan memberikan dukungan serta inspirasi yang tiada henti.

Terima kasih juga penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Herman Suryokumoro, S.H.,M.S selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang
2. Bapak Setyo Widagdo, SH., MHum selaku Ketua Bagian hukum Internasional dan Pembimbing I, atas bimbingan dan kesabarannya.
3. Bapak Nurdin, SH., MHum selaku Dosen Pembimbing II atas bimbingan dan motivasinya
4. Pihak-pihak lain yang turut membantu selesainya skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis yakin skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna, sehingga masukan dan kritik akan selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini.

Akhir kata penulis mohon maaf jika dalam proses pembuatan skripsi ini penulis melakukan kesalahan baik yang disengaja maupun tidak disengaja.

Semoga Allah SWT mengampuni kesalahan kita dan berkenan menunjukkan jalan yang benar.

Malang, Januari 2009

Penulis



## DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
<b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah.....	01
B. Permasalahan.....	05
C. Tujuan Penelitian.....	06
D. Manfaat Penelitian.....	06
E. Sistematika Penulisan.....	07
<b>BAB II    TINJAUAN UMUM TERHADAP TANGGUNG JAWAB           PENGANGKUT UDARA INTERNASIONAL DAN NASIONAL</b>	
A. Pengertian Pengangkut Udara dan Hukum Angkutan Udara.....	09
B. Konsep Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Udara	
1, Pengertian Tanggung Jawab.....	10
2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Udara.....	11
C. Konsep Kelambatan Dalam Penerbangan	
1. Pengertian Kelambatan.....	15
2. Pengertian 'Kelambatan selama Pengangkutan Udara' ('Delay in the Carriage by Air').....	15
3. Kelambatan dan Pelanggaran atau Tidak Dilaksanakannya suatu Perjanjian.....	16
D. Pengaturan Penerbangan Internasional Menurut Konvensi Warsawa 1929.....	16
E. Pengaturan Penerbangan Nasional Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992.....	23
F. Peraturan Internasional Bisnis Penerbangan.....	27

<b>BAB III</b>	<b>METODE PENELITIAN</b>	
	A. Pendekatan Penelitian.....	36
	B. Sumber Data.....	36
	C. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum.....	37
	D. Teknik Analisis.....	37
	E. Definisi Konseptual.....	37
<b>BAB IV</b>	<b>PERBANDINGAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA INTERNASIONAL DAN NASIONAL DALAM HAL KELAMBATAN</b>	
	A. Tanggung Jawab Pengangkut Udara Internasional	
	1. Tanggung Jawab untuk Pengangkutan Penumpang Komersil. .	40
	2. Tanggung Jawab untuk Pengangkutan Kargo.....	43
	B. Tanggung Jawab Pengangkut Udara Nasional	
	1. Tanggung Jawab untuk Pengangkutan Penumpang Komersil. .	46
	2. Tanggung Jawab untuk Pengangkutan Kargo.....	66
	C. Perbandingan Sistem Tanggung Jawab Pengangkut Udara Internasional dan Nasional Dalam Hal Kelambatan. ....	74
	D. Latar Belakang Perbedaan Sistem Tanggung Jawab Pengangkut Udara Internasional dan Nasional dalam Hal Kelambatan.....	79
	E. Cara Mengatasi Perbedaan Sistem Tanggung Jawab Pengangkut Udara Internasional dan Nasional dalam Hal Kelambatan .....	83
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b>	
	A. Kesimpulan.....	85
	B. Saran.....	87
	<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
	<b>LAMPIRAN</b>	





## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Suatu kenyataan hidup bahwa manusia itu makhluk sosial yang tidak dapat hidup sendiri. Manusia hidup berdampingan, bahkan berkelompok-kelompok dan sering mengadakan hubungan antar sesamanya. Sejalan dengan perkembangan zaman dan peradaban manusia, serta pembangunan yang begitu pesat menuntut adanya kemudahan bagi masyarakat untuk melakukan interaksi sosial sebagai wujud dari adanya hubungan antara sesama manusia maupun dengan lingkungan itu sendiri. Pembangunan sarana dan prasarana di bidang informasi dan transportasi merupakan hal vital yang berkaitan erat dengan proses interaksi sosial itu sendiri.<sup>1</sup>

Dalam menjalani kegiatan interaksi sosialnya, manusia perlu melakukan perpindahan tempat atas dirinya dari satu tempat ke tempat lain. Hal inilah yang pada intinya merupakan pokok dari kegiatan pengangkutan.

Transportasi atau yang biasa kita kenal dengan istilah pengangkutan memegang peranan penting dalam kehidupan masyarakat khususnya bagi kelancaran pembangunan yang ditujukan untuk kesejahteraan dan kemakmuran rakyat. Kemajuan dan kelancaran bidang pengangkutan akan menunjang pelaksanaan pembangunan. Hal ini dibuktikan dengan meningkatnya pengguna jasa pengangkutan yang meningkat dari tahun ketahun. Khususnya pada pengangkutan udara.

---

<sup>1</sup> R. Abdoel Djamali, *PHI*, cetakan IV, penerbit PT. Raja Grafindo Persada, JAKARTA., 1993, h. 1

Pengangkutan udara, baik internasional maupun domestik, mempunyai peranan dan fungsi yang semakin penting dalam kehidupan umat manusia. Melalui perhubungan atau pengangkutan udara, dunia terasa semakin kecil karena berkat kemajuan ilmu dan teknologi ditemukan suatu sarana angkutan melalui udara yang memiliki kecepatan jauh lebih tinggi dan mampu menjangkau berbagai tempat lebih mudah dibanding dengan sarana-sarana angkutan lainnya.<sup>2</sup>

Sulit dibayangkan bagaimana kehidupan modern seperti saat ini tanpa adanya jasa pengangkutan udara. Dewasa ini pengangkutan udara semakin menarik perhatian umat manusia. Pengangkutan udara merupakan sarana perhubungan yang cepat, efisien, ekonomis, dan nyaman sehingga pengangkutan udara merupakan pilihan yang tepat dalam kehidupan dunia modern yang menuntut segala sesuatunya serba cepat dan efisien.

Pengangkutan udara mempunyai posisi yang sangat penting dan strategis bagi suatu negara, khususnya Indonesia sebagai negara yang terdiri dari ribuan pulau dan sangat luas. Kecepatan dan tingkat keselamatan penerbangan pun semakin tinggi pula dengan tingginya teknologi penerbangan.

Sangat disayangkan jika pada kenyataannya membuktikan bahwa dunia penerbangan yang mengalami musibah masih terjadi. Tidak hanya masalah musibah, namun hal kelambatan juga masalah yang sering terjadi dan diabaikan oleh para pengguna jasa penerbangan. Dengan adanya musibah-musibah dan kelambatan-

---

<sup>2</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *Tinjauan singkat atas berbagai perjanjian Internasional di bidang Hukum Udara*, Penerbit Lisan, BANDUNG.,1990, h. v



kelambatan itu, maka banyak juga kerugian-kerugian yang diderita para pengguna jasa angkutan udara.

Setiap kegiatan membawa resiko, begitu juga kegiatan penerbangan dan pengangkutan udara. Bagi seorang penumpang kemungkinan terbesar resikonya adalah mengalami kelambatan, bagasinya rusak atau hilang, dan yang paling parah adalah mengalami kecelakaan hingga ia menderita luka-luka bahkan meninggal. Bagi pengangkut, resiko yang berat adalah apabila ia kehilangan pesawatnya karena kecelakaan, ditambah pula ia harus bertanggung jawab atas kerugian-kerugian yang mungkin timbul pada penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga.

Dengan demikian, resiko dari penumpang atau pengirim barang akan beralih ke pengangkut dan otomatis akan menjadi tanggung jawab pengangkut. Oleh karena itu masalah tanggung jawab pengangkut udara tetap merupakan masalah yang tak habis-habisnya dibicarakan dan didebatkan apalagi mengenai masalah kelambatan setelah masalah kedaulatan di udara<sup>3</sup>.

Hal ini terbukti dengan banyaknya para pengguna jasa pengangkutan udara yang tidak mendapatkan ganti rugi atas kelambatan yang disebabkan oleh pihak maskapai. Masyarakat yang menjadi konsumen malas menggugat ke pengadilan karena pengadilan bukan tempat yang nyaman bagi masyarakat biasa. Selain itu juga beban waktu dan biaya. Mereka menganggap bahwa menggugat merupakan pilihan yang salah.

Bagi Muhammad Sholeh, salah satu pengguna jasa pengangkutan udara asal Indonesia yang berprofesi sebagai Advokat, anggapan itu tidak ada dalam

---

<sup>3</sup> CF. Encyclopaedia, Vol.2, p.859-875; the term "Aviation Law"

pikirannya. Dia tidak tinggal diam dan memutuskan untuk menggugat salah satu maskapai penerbangan, karena merasa dirinya dirugikan atas kelambatan penerbangan. Muhammad Sholeh mengalami kelambatan atas penerbangan Lion Air rute Jakarta-Surabaya pada 14 Agustus 2007. Seharusnya dijadwalkan 18.30, penerbangan itu baru lepas landas pukul 22.00 waktu setempat. Pihak Lion Air saat itu beralasan pesawat Padang-Jakarta yang akan lanjut terbang ke Surabaya mengalami kerusakan. Penumpang, termasuk Sholeh, terpaksa menunggu pesawat Wings Air dengan kapasitas yang sama dari Solo, meski sebenarnya ada pesawat dengan kapasitas lebih kecil yang sedang parkir di Jakarta.

Kerugian yang dialami Muhammad Sholeh akibat kelambatan sangat fatal yaitu hilangnya kepercayaan klien baru yang sedianya akan ditemui. Ditambah kekhawatiran keluarganya akibat keterlambatan pesawat. Ia menuntut ganti rugi secara materiil sebesar Rp35 juta, jumlah yang sedianya ia terima dari klien barunya. Ditambah kerugian imateriil sebesar Rp 1 miliar. Namun, yang menjadi masalah adalah meminta ganti rugi kepada pihak penerbangan tidak semudah membalikkan telapak tangan.

Pengaturan tanggung jawab pengangkut pada angkutan udara di setiap negara berbeda-beda. Di Indonesia pengaturan tersebut sudah ada sejak jaman Pemerintah Hindia Belanda, yaitu sejak tahun 1939, dengan dikeluarkannya Ordonansi Pengangkutan Udara. Dalam Konsideran Ordonansi Pengangkutan Udara tertulis kata-kata “ *Dat Hij in aansluiting tot het In Warsaw gesloten verdrag...*”, yang menunjukkan bahwa sebagian besar isi dari ordonansi Pengangkutan Udara

adalah terjemahan dari Konvensi Warsawa 1929, dengan beberapa tambahan dan satu perubahan penting.<sup>4</sup>

Selain dalam Ordonansi Pengangkutan Udara, mengenai tanggung jawab pengangkut juga di atur dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, namun tetap tidak mencabut ketentuan yang terdapat dalam ordonansi Pengangkutan Udara.

Namun, Ada beberapa hal perbedaan yang mendasar antara pengaturan tanggung jawab pengangkut, khususnya dalam hal kelambatan antara pengaturan di Indonesia dengan pengaturan Internasional pada umumnya.

Berdasarkan latar belakang pemikiran tersebut maka disusunlah pemikiran kritis ini dengan judul **“PERBANDINGAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA INTERNASIONAL DAN NASIONAL DALAM HAL KELAMBATAN”**.

## **B. Permasalahan**

1. Bagaimanakah perbandingan sistem tanggung jawab pengangkut udara menurut hukum Internasional (Konvensi Warsawa 1929) dengan hukum Nasional (Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992) dalam hal kelambatan?
2. Apakah hal yang melatarbelakangi adanya perbedaan sistem tanggung jawab pengangkut udara Internasional (Konvensi Warsawa 1929) dengan hukum Nasional (Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992) dalam hal kelambatan?

<sup>4</sup> Siti Nurbaiti, *Tanggung Jawab Pengangkut*, penerbit PSHTT FH USAKTI, JAKARTA., 2005



3. Bagaimana cara mengatasi masalah perbedaan sistem tanggung jawab pengangkut udara Internasional (Konvensi Warsawa 1929) dengan hukum Nasional (Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992) dalam hal kelambatan?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Memaparkan perbandingan tanggung jawab pengangkut udara menurut hukum Internasional (Konvensi Warsawa 1929) dengan hukum Nasional (Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992).
2. Menjelaskan masalah yang melatarbelakangi adanya perbedaan pengaturan mengenai tanggung jawab pengangkut udara antara hukum Internasional (Konvensi Warsawa 1929) dengan hukum Nasional (Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992).
3. Memaparkan bagaimana cara mengatasi masalah perbedaan pengaturan yang terjadi mengenai tanggung jawab pengangkut udara antara hukum Internasional (Konvensi Warsawa 1929) dengan hukum Nasional (Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992).

### **D. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Teoritis.
  - a. memberikan pengembangan ilmu khususnya dalam Hukum Internasional mengenai tanggung jawab pengangkut udara Internasional dan Nasional dalam hal kelambatan
2. Manfaat Praktis

1. Hasil Penelitian ini dapat menjadi masukan bagi Pemerintah (pembuat Undang-Undang) dalam meninjau kembali peraturan perundang-undangan mengenai penerbangan.
2. Hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi para praktisi yang mungkin akan berguna dalam masalah tanggung jawab pengangkut udara Internasional dan Nasional dalam hal kelambatan
  - b. Menambah pustaka dan bahan informasi bagi berbagai kalangan yang memerlukan penjelasan mengenai tanggung jawab pengangkut Udara Internasional dan Nasional dalam hal kelambatan
  - c. Bagi penulis sendiri, memenuhi persyaratan dalam menempuh ujian keserjanaan di bidang ilmu hukum.

#### **F. Sistematika Penulisan**

Agar penulisan hukum ini mudah dipahami dan dimengerti, maka diperlukan suatu sistematika penulisan yang tersusun secara sistematis dan jelas.

Adapun sistematika penulisan dalam skripsi ini adalah:

#### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bagian pendahuluan yang berisi latar belakang permasalahan yang mengemukakan dasar pemikiran atau alasan-alasan yang menjadi dasar diangkatnya judul dan rumusan masalah terhadap pertanggungjawaban pengangkut Udara Internasional dan Nasional atas penumpangnya terhadap kelambatan. Untuk dianalisa lebih lanjut dalam penulisan skripsi ini. Tujuan penulisan berisi mengenai hal-hal yang ingin

dicapai terhadap pertanggungjawaban pengangkut Udara Internasional dan Nasional atas penumpangnya dalam hal kelambatan. Serta dalam bab ini memuat mengenai metode/sistemetika dalam pembuatan penulisan ini.

## **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Bagian tinjauan pustaka memberikan kerangka teori dan konsep dasar mengenai pokok-pokok permasalahan yang hendak dianalisa. Pada bab ini titik berat kerangka teori yang dikemukakan adalah mengenai Tanggung jawab pengangkut Udara Internasional dan Nasional atas penumpangnya dalam hal kelambatan. Teori-teori yang dipakai diambil dari sumber data sekunder yaitu berupa sumber kepustakaan, antara lain buku-buku dan literatur yang ada.

## **BAB III : METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini akan diuraikan metode penelitian yang akan digunakan oleh penulis.

## **BAB IV : PEMBAHASAN**

Dalam bab ini diuraikan pembahasan dari semua permasalahan yang telah dipilih sebelumnya.

## **BAB V : PENUTUP**

Bagian penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran atas hasil pembahasan dari rumusan masalah. Sedangkan saran berisi mengenai masukan-masukan kepada berbagai pihak yang terkait dengan pertanggungjawaban pengangkut atas penumpang terhadap kelambatan penerbangan.

## **DAFTAR PUSTAKA**



## BAB II

### TINJAUAN UMUM TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA INTERNASIONAL DAN NASIONAL DALAM HAL KELAMBATAN

#### A. Pengertian Pengangkut Udara dan Hukum Angkutan Udara

Menurut arti kata pengangkut, berdasar kata “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa, atau kiriman. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa, atau mengirimkan. Hal ini berarti Pengangkut adalah seseorang yang mengangkat dan membawa, seseorang yang memuat dan membawa, atau seseorang yang mengirimkan.

Dengan demikian, apabila dirumuskan dalam suatu definisi, pengangkut udara adalah orang yang mengadakan perjanjian (*principal*) pengangkutan yang menggunakan pesawat udara, atau dapat juga diartikan sebagai orang yang sesungguhnya melaksanakan pengangkutan yang menggunakan pesawat udara, terlepas dari apakah dia yang mengadakan perjanjian pengangkutan atau bukan.<sup>5</sup>

Selain itu yang harus dipahami adalah mengenai pengertian pengangkutan udara itu sendiri. Menurut Priyatna Abdurrasyid<sup>6</sup>, ”pengangkutan udara merupakan bagian dari kegiatan penerbangan sipil yang tidak bisa dilepaskan dari kegiatan dan pengembangan penerbangan militer, terutama di negara yang berkembang, maka

<sup>5</sup> Shawcross and Beaumont, *Air Law*, Vol II., 1977. hl. 362-363

<sup>6</sup>Priyatna Abdurrasyid, *Beberapa Pokok Dasar Pengembangan Hukum Udara Nasional*, Bina Cipta, BANDUNG., 1977, hl.29

pengertian penerbangan adalah lebih luas dibandingkan dengan pengertian angkutan udara.”

Pada akhirnya, E. Saefullah Wiradipraja menyebutkan bahwa hukum angkutan udara adalah sekumpulan kaidah, asas, dan ketentuan yang mengatur pengangkutan penumpang dan/ atau barang (bagasi ataupun kargo) yang menggunakan pesawat udara dengan melakukan pembayaran. Hukum angkutan udara adalah bagian dari hukum udara. Sedangkan hukum udara merupakan bagian dari hukum angkasa.

## **B. Konsep Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Udara**

### **1. Pengertian Tanggung Jawab**

Di dalam sehari-hari tanggung jawab diartikan sangat luas dan abstrak. Sebagai contoh, banyak yang mengatakan tanggung jawab keluarga, tanggung jawab moral, tanggung jawab terhadap masyarakat, atau orang harus mempunyai tanggung jawab. Dalam arti sempitnya, tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu, yang jika terjadi sesuatu hal, boleh dituntut atau diperkarakan.

Dalam desertasinya Schutz membagi tanggung jawab menjadi dua, yaitu:

a. Tanggung Jawab Konkrit

Yaitu tanggung jawab terhadap kejadian-kejadian yang nyata.

b. Tanggung Jawab Abstrak

Yaitu suatu keadaan tertentu dari tanggung jawab juga terhadap keadaan-keadaan yang mungkin terjadi.

Selanjutnya, Schutz menyatakan bahwa, dipertanggungjawabkan dilihat dari seseorang adalah dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, yaitu keadaan jiwa memungkinkan dinyatakan bertanggung jawab terhadap suatu kelakuan diri perbuatannya.

Untuk itu dipertanggungjawabkan adalah merupakan syarat dari tanggung jawab. Dilihat dari peristiwa itu dapat dinyatakan bertanggung jawab. Dalam artian ini dipertanggungjawabkan merupakan akibat dari tanggung jawab.

## 2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Udara

Masalah tanggung jawab pengangkut merupakan masalah utama dalam setiap kegiatan usaha pengangkutan, termasuk pengangkutan penumpang dan barang melalui udara. Hal ini dapat dipahami karena kewajiban pokok dari pengangkut adalah menjamin bahwa penumpang atau barang yang diangkutnya sampai di tempat tepat waktu dan dengan selamat. Jadi, kewajiban pengangkut adalah mencapai sesuatu hasil bukan sekedar menyelenggarakan pengangkutan, sehingga penerapan prinsip tanggung jawab pengangkut udara sangatlah penting.

Menurut E. Saufullah Wiradipraja ada beberapa prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan udara, yaitu:<sup>7</sup>

### 1. Prinsip Tanggung Jawab Yang Didasarkan Atas Adanya Unsur Kesalahan (Liability Based on Fault Principle)

Prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas adanya unsur kesalahan ini merupakan reaksi terhadap prinsip tanggung jawab mutlak

<sup>7</sup> E. Saufullah Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, YOGYAKARTA., 1989.h1. 20.



yang berlaku pada jaman masyarakat primitive, yaitu perbuatan apapun yang dilakukan seseorang, bila merugikan orang lain, akan menyebabkan dia dipersalahkan telah melanggar hukum. Dengan kata lain, seseorang bertanggung jawab untuk setiap kemungkinan kerugian bagi orang lain sebagai akibat dari perbuatannya.

Dalam perkembangannya, Prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas adanya unsur kesalahan didasarkan pada hukum rowawi yang lebih modern. Hal ini termasuk doktrin mengenai ‘culpa’ dalam Lex Aquilia. Lex Aquilia menentukan bahwa kerugian sebagai kesalahan seseorang baik disengaja atau tidak, secara hukum, harus diberikan santunan. Prinsip ini kemudian menjadi hukum Romawi modern seperti yang terdapat dalam Pasal 1382 Code Napoleon 1804 yang berbunyi: *“Any act whatever done by a man which causes damage to another obliges him by whose fault the damage was caused to repaired it.”*

Pada tahun 1809 Code Napoleon dinyatakan berlaku di Negeri Belanda yang kemudian diubah menjadi Code Civil. Setelah Belanda merdeka, disusunlah Burgelijk Wetboek (B. W.) yang isinya sama dengan Code Civil dengan beberapa perkecualian. Pasal 1401 Burgerlijk Wetboek menjadi pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia, yang berbunyi: *“Setiap perbuatan melawan hukum, yang oleh karena itu menimbulkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian tersebut mengganti kerugian.”*

Unsur-unsur yang harus dipenuhi dalam suatu gugatan berdasarkan pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia adalah:

- a. Adanya perbuatan melawan hukum;
- b. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya;
- c. Adanya kerugian yang diderita penggugat sebagai akibat dari kesalahan tersebut

Suatu hal yang sangat penting dalam prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas adanya unsur kesalahan ini adalah masalah beban pembuktian. Sebagai ketentuan umum adalah penggugat yang berkewajiban membuktikan bahwa pihak tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum, telah melakukan kesalahan dan akibat dari kesalahannya itu mengakibatkan kerugian pada pihak penggugat. Jika penggugat gagal membuktikan, maka tuntutananya gagal.

## 2. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Praduga (Presumption of Liability Principle)

Latar belakang dari prinsip tanggung jawab ini ada pada sejarah pembentukan Konvensi Warsawa. Konvensi Warsawa 1929 merupakan suatu hasil dari Konferensi Internasional Hukum Udara Perdata Kedua (the Second International Conference on Private Aeronautical Law) yang diadakan di Warsawa pada tanggal 4 sampai 12 Oktober 1929. Berkenaan dengan prinsip tanggung jawab, Konferensi Warsawa tetap mempertahankan, dengan beberapa perubahan, ketentuan-ketentuan draft Konvensi yang telah diterima di dalam Konferensi Perancis.

Masalah beban pembuktian dalam prinsip ini jauh berbeda dengan beban pembuktian dalam prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas adanya unsur kesalahan. Dalam prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga, beban pembuktian beralih dari penggugat (korban) kepada pengangkut. Jadi, berdasarkan prinsip ini pengangkut adalah *prima facie* bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian tersebut atau hal tersebut tidak mungkin dilakukan.

Pihak penggugat atau korban dapat mengajukan tuntutan untuk memperoleh santunan tanpa harus membuktikan adanya kesalahan di pihak pengangkut. Hanya satu kewajiban yang harus dilakukan, yaitu menunjukkan bahwa kecelakaan atau kejadian yang menyebabkan kerugian tersebut terjadi di dalam pesawat udara atau selama embarkasi atau disembarkasi.

### 3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak ( Absolute Liability Principle)

Prinsip tanggung jawab mutlak ini merupakan warisan dari sistem hukum kuno. Prinsip ini merupakan konsekuensi dari ajaran 'a man acts at his peril' atau 'he who breaks must pay' yang maksudnya siapa yang berbuat, bila merugikan orang lain, dia harus bertanggung jawab.

Prinsip tanggung jawab mutlak lebih dikenal dengan kata-kata 'absolute liability' atau 'strict liability'. Maksud tanggung jawab ini yaitu tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan. Atau dengan kata lain, suatu prinsip tanggung jawab yang memandang 'kesalahan'



sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.

### **C. Konsep Kelambatan Dalam Penerbangan**

#### **1. Pengertian Kelambatan**

Kelambatan berasal dari kata dasar lambat yang mempunyai arti perlahan-lahan, tidak cepat, makan waktu banyak, tidak tepat pada waktunya. Dapat disimpulkan bahwa kelambatan adalah hal yang lambat atau keadaan yang lambat atau tidak tepat pada waktunya.

#### **2. Pengertian 'Kelambatan selama Pengangkutan Udara' ('Delay in the Carriage by Air')**

Di dalam Konvensi tidak disebutkan definisi mengenai apa itu 'Delay in the Carriage by Air'. Akibatnya definisi tersebut menjadi bahan perdebatan di antara para ahli. Sedikitnya terdapat tiga penafsiran mengenai pengertian 'Delay in the Carriage by Air', yaitu:

- a. Yang dimaksud 'kelambatan selama pengangkutan udara' hanyalah kelambatan yang terjadi selama penumpang, bagasi atau kargo dalam penerbangan.
- b. Yang dimaksud 'kelambatan selama pengangkutan udara' ada kaitannya dengan jangka waktu tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang timbul atas bagasi atau kargo.

- c. Yang dimaksud 'kelambatan selama pengangkutan udara' berarti kelambatan selama keseluruhan pengangkutan kapan saja penumpang, bagasi atau kargo tidak sampai di tempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, terlepas dari sebab terjadinya kelambatan tersebut.

### **3. Kelambatan dan Pelanggaran atau Tidak Dilaksanakannya suatu Perjanjian.**

Kelambatan dapat juga disebabkan oleh pelanggaran atau tidak dilaksanakannya suatu perjanjian pengangkutan (*breach or non-performance of the contract of carriage*). Pelanggaran atau tidak dilaksanakannya suatu perjanjian pengangkutan dapat timbul dalam hal:

- a. adanya penolakan secara tidak sah oleh pengangkut untuk melaksanakan perjanjian pengangkutan;
- b. hanya sebagian pengangkutan itu yang dilaksanakan;
- c. adanya kelambatan di pihak pengangkut dengan akibat bahwa sasaran dari pelaksanaan usaha tersebut menjadi terhalang atau tidak dapat dilaksanakan sesuai dengan yang seharusnya dan para penumpang atau pengirim dan penerima kargo dibenarkan untuk menyatakan bahwa perjanjian tersebut batal.

Shawcross dan Beamont mengatakan bahwa sekali pengangkut secara nyata menyelesaikan pengangkutannya dengan persetujuan dari para penumpang (penerima dan pengirim kargo), maka tidak dapat lagi diajukan klaim dengan alasan tidak dilaksanakannya perjanjian.

#### D. Pengaturan Penerbangan Internasional Menurut Konvensi Warsawa 1929

Konvensi Warsawa merupakan konvensi tentang Unifikasi Peraturan-peraturan tertentu mengenai Transportasi Udara Internasional yang ditandatangani tanggal 12 Oktober 1929. Konvensi Warsawa ini awalnya bertujuan bercita-cita untuk keseragaman dokumen angkutan udara Internasional serta tanggung jawab hukum (*legal liability*) perusahaan penerbangan, namun pada perkembangannya justru terjadi disunifikasi dengan lahirnya Protokol The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protokol Guatemala 1971, Protokol Tambahan Montreal 1975 Nos.1, 2, 3, 4, dan 5. disusul dengan lahirnya Konvensi Montreal 1999.<sup>8</sup>

Pada dasarnya Konvensi ini mengatur mengenai keseragaman dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari tiket penumpang (*passanger ticket*), tiket bagasi (*baggage claim*), surat muatan udara (*airwaybill*), prinsip tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan, pengertian transportasi udara internasional, dan mengenai yurisdiksi negara anggota.

Pasal 3 sampai dengan pasal 16 Dalam Bab II Konvensi Warsawa 1929 mengatur mengenai dokumen transportasi udara internasional, antara lain tiket penumpang (*passanger ticket*), tiket bagasi (*baggage claim*), surat muatan udara (*airwaybill*).

##### a. Tiket Penumpang (*passanger ticket*)

Setiap perusahaan penerbangan Internasional harus menyerahkan tiket ada penumpangnya. Dan tiket itu harus berisi mengenai tempat dan tanggal

<sup>8</sup> Dr.H.K.Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Raja Grafindo, JAKARTA. , 2007, hal 135.



penerbitan; tempat keberangkatan dan tujuan penerbangan; tempat-tempat pendaratan antara dengan ketentuan perusahaan penerbangan berhak mengubah pendaratan antara apabila perlu; nama dan alamat perusahaan penerbangan dan suatu pernyataan bahwa transportasi udara tersebut berlaku tanggung jawab yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929.

b. Tiket Bagasi (*baggage claim*)

Perusahaan penerbangan Internasional wajib menyerahkan tiket bagasi yang berisi tempat dan tanggal penerbitan tiket bagasi; tempat tinggal landas dan tempat tujuan; nama dan alamat perusahaan penerbangan; nomor tiket penumpang; suatu pernyataan bahwa bagasi akan diserahkan kepada pembawa tiket bagasi; nomor kemasan (*coli*) dan berat masing-masing *coli*; suatu pernyataan bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan adalah sesuai dengan Konvensi Warsawa 1929; nomor dan berat bagasi; serta jumlah nilai barang yang diberitahukan.

c. Surat Muatan Udara (*airwaybill*)

Mengenai Surat Muatan Udara diatur dalam pasal 5 sampai dengan pasal 18 Konvensi Warsawa 1929. Setiap penerbangan Internasional berhak minta kepada pengirim untuk membuat dan menyerahkan kepada perusahaan tersebut dokumen transportasi udara (*air consignment note*).

Pengirim barang juga berhak minta kepada perusahaan penerbangan menerima dokumen tersebut. Karena tanpa adanya itu tidak ada pengaruhnya terhadap perjanjian transportasi udara menurut Konvensi Warsawa 1929.

Selain mengenai hal di atas, juga dijelaskan tata cara pembuatan surat muatan udara (*air consignment note*), isi dari surat muatan udara (*air consignment note*), pengiriman barang tanpa disertai surat muatan udara (*air consignment note*), dan mengatur mengenai kebenaran keterangan yang dibuat oleh pengirim barang

Pasal-pasal selanjutnya menjelaskan mengenai prinsip tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan. Menurut sistem hukum common dan kontinental, perusahaan penerbangan sebagai perusahaan yang menyediakan jasa transportasi udara untuk umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/ atau pengirim barang. Menurut hukum, akan terjadi pergeseran tanggung jawab dari korban kepada pelaku transportasi.

Perusahaan transportasi umum tidak hanya bertanggung jawab atas perbuatannya sendiri, melainkan juga atas perbuatan karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya, atau orang yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan. Dalam transportasi udara terdapat tiga prinsip tanggung jawab hukum, yaitu prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas adanya unsur kesalahan (Based on Fault), Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Praduga (Presumption of Liability Principle), Prinsip Tanggung Jawab Mutlak ( Absolute Liability Principle)

- a. Prinsip Tanggung Jawab Yang Didasarkan Atas Adanya Unsur Kesalahan ( Liability Based on Fault Principle)

Prinsip yang menjelaskan bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian.

b. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Praduga (Presumption of Liability Principle)

Berkenaan dengan prinsip tanggung jawab, Konferensi Warsawa tetap mempertahankan, dengan beberapa perubahan, ketentuan-ketentuan draft Konvensi yang telah diterima di dalam Konferensi Perancis.

Dalam prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga, beban pembuktian beralih dari penggugat (korban) kepada pengangkut. Jadi, berdasarkan prinsip ini pengangkut adalah *prima facie* bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian tersebut atau hal tersebut tidak mungkin dilakukan.

c. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak ( Absolute Liability Principle)

Maksud tanggung jawab ini yaitu tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan.

Konsep tanggung jawab yang digunakan dalam Konvensi Warsawa 1929 adalah prinsip berdasarkan atas praduga (*presumption of liability*). Perusahaan penerbangan bertanggung jawab secara hukum tanpa dibuktikan dahulu kesalahan perusahaan penerbangan. Namun, tanggung jawab perusahaan penerbangan tersebut terbatas.

Batas tanggung jawab tersebut di atas tercantum jelas dalam pasal 22 Konvensi Warsawa 1929. Menurut pasal tersebut, tanggung jawab perusahaan sebesar 125,000 seratus dua puluh lima ribu) *gold frances* untuk penumpang yang meninggal dunia, dan 250 *frances* untuk kerugian pada bagasi tercatat. Batas ini



tidak berlaku jika penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan berbuat kesalahan yang disengaja (*wilfill misconduct*). Dan perusahaan penerbangan dapat digugat tanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*). Jika terdapat suatu perjanjian yang isinya menentukan jumlah ganti kerugian lebih rendah, batal demi hukum.

Selain mengenai tanggung jawab pengangkut dalam penerbangan, pasal 1 ayat (2) Konvensi Warsawa 1929 juga menguraikan mengenai pengertian transportasi udara internasional. Transportasi udara internasional adalah suatu transportasi yang berdasarkan perjanjian yang dibuat antara pihak (perusahaan penerbangan dengan penumpang dan/ atau pengirim barang), tempat tinggal landas (departure), dengan tempat tujuan (destination), apakah dengan pendaratan antara (intermediate landing) atau tidak, berada dalam wilayah negara anggota Konvensi Warsawa 1929, atau dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Warsawa 1929 dengan pendaratan antara (stopping place) dari suatu negara berdaulat, walaupun tidak menjadi anggota Konvensi Warsawa 1929.

Pasal 28 sampai 30 Konvensi Warsawa mengatur masalah yurisdiksi pengadilan. Gugatan atas kerugian dapat diajukan atas pilihan penggugat disalah satu negara yang menjadi anggota Konvensi Warsawa 1929, baik di depan pengadilan yang berhak mengadili di mana perusahaan penerbangan berdomisili, kantor pusat bisnisnya, tempat pembelian tiket penumpang dan/ atau dokumen surat muatan udara dibuat, atau di depan pengadilan yang mempunyai yurisdiksi di tempat tujuan. Tentang tata cara pengajuan gugatan berlaku hukum nasional negara tempat mengajukan ganti rugi.

Jangka waktu permohonan ganti rugi ditetapkan dua (2) tahun terhitung sejak tanggal yang seharusnya pesawat udara mendarat di tempat tujuan, atau sejak transportasi berhenti

Pasal 31 Konvensi Warsawa 1929 menjelaskan tentang transportasi udara internasional. Transportasi udara internasional dilakukan dengan sebagian dengan moda transportasi udara dan sebagian dengan moda transportasi yang lain (darat dan laut), berlaku ketentuan Konvensi Warsawa 1929.

Menurut pasal 33 Konvensi Warsawa 1929, perusahaan penerbangan maupun penumpang dan/ atau pengirim barang bebas membuat perjanjian transportasi udara internasional asalkan perjanjian tersebut tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929. Pasal 37 Konvensi Warsawa 1929 menyebutkan bahwa setiap negara anggota Konvensi Warsawa 1929 harus meratifikasi. Konvensi Warsawa 1929 mulai berlaku setelah diratifikasi oleh lima negara dan akan berlaku kepada negara-negara yang meratifikasi pada hari kesembilan puluh sejak instrumen ratifikasi ditandatangani oleh lima negara.

Kemudian, akan berlaku bagi negara peserta yang telah meratifikasi dan menyerahkan instrumen ratifikasi mulai 90 hari sejak diserahkan. Pemerintah Polandia berkewajiban memberitahukan kapan negara tersebut kapan berlakunya.

Selain itu, Konvensi Warsawa 1929 juga mengatur mengenai bagasi (*baggage claim tag*), yaitu barang milik pribadi penumpang yang diserahkan kepada perusahaan penerbangan agar barang tersebut diangkut bersama dalam perjalanan dan perusahaan penerbangan harus menyerahkan tiket bagasi. Tiket bagasi (*baggage*

*claim tag*) ini merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian antara penumpang dengan perusahaan penerbangan selain tiket penumpang (*passanger ticket*), dan surat muatan udara (*airwaybill*).

## **E. Pengaturan Penerbangan Nasional Menurut Undang-Undang Nomor 15**

### **Tahun 1992**

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan lebih ditujukan untuk mengatur mengenai hukum pengangkutan publik, walaupun di dalamnya ada ketentuan mengenai hukum pengangkutan privat.

Dalam pasal 3 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dijelaskan bahwa tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.

Selanjutnya, Indonesia menyatakan bahwa Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan, dan ekonomi nasional. Di dalam Undang-Undang ini juga menyebutkan mengenai pembinaan dan ketentuan bahwa setiap sarana dan prasarana harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.



Mengenai pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, dijelaskan dalam pasal 9 dan 10 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Menurut pasal tersebut, pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak didaftarkan di negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut :

- a. dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;
- b. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal dua tahun secara terus menerus berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya;
- c. dimiliki oleh instansi Pemerintah; dan dimiliki oleh lembaga tertentu yang diizinkan Pemerintah dan Tanda kebangsaan Indonesia hanya diberikan kepada pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia.

Pasal 13 sampai dengan pasal 17 membahas mengenai penggunaan pesawat udara. Penggunaan pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral atau izin khusus Pemerintah.

Mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan diatur dalam pasal 18 sampai dengan pasal 24 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Setiap anggota

penerbangan harus memiliki sertifikat yang ia dapat dari pendidikan dan pelatihan. Dan Setiap pesawat udara yang dipergunakan untuk terbang wajib memiliki sertifikat kelaikan udara yang didapat setelah lulus dari pemeriksaan dan pengujian. Mengenai syarat-syarat keamanan ditentukan oleh Peraturan Pemerintah.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 juga menjelaskan ketentuan-ketentuan tentang bandar udara yang boleh atau dapat digunakan. Serta juga tanggung jawab yang melekat pada bandar udara atau perusahaan penerbangan. Penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran pelayanannya.

Dalam pasal 36 sampai dengan pasal 49 menjelaskan tentang angkutan udara. Di dalam pasal tersebut dijelaskan bahwa angkutan udara niaga yang dapat beroperasi adalah angkutan udara yang berbadan hukum Indonesia. Angkutan udara niaga dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a. angkutan udara niaga tidak berjadwal;
- b. angkutan udara berjadwal.

Selanjutnya juga dijelaskan mengenai tanggung jawab perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga. Suatu perusahaan penerbangan 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.

Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Tanggung jawab pengangkut tidak hanya pada pihak kedua saja, tetapi juga pada pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan. Selain itu juga disebutkan tentang pengangkutan campuran. Dan setiap pengangkut diwajibkan mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut dan awak pesawat udara yang dipekerjakannya.

Dalam hal tanggung jawab pengangkut, Indonesia menggunakan prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas adanya unsur kesalahan ( Liability Based on Fault Principle).

Pasal-pasal selanjutnya mengatur mengenai dampak lingkungan, masalah penyidikan, dan ketentuan pidana. Dalam pasal 52 ayat (2), Penyidik berwenang untuk:

- a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan atau keterangan tentang adanya tindak pidana;
- b. memanggil dan memeriksa saksi dan/atau tersangka;



- c. melakukan penggeledahan, penyegelan dan/atau penyitaan alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana;
- d. melakukan pemeriksaan tempat yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana;
- e. meminta keterangan kepada saksi-saksi dan mengumpulkan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum sehubungan dengan tindak pidana;
- f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
- g. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana.

#### **F. Peraturan Internasional Bisnis Penerbangan**

Untuk mempelajari lebih dalam tentang penerbangan komersial, perlu dibahas pula beberapa peraturan internasional yang mendasari terciptanya hubungan kerja antar negara di sektor penerbangan komersial. Peraturan tersebut ditetapkan di dalam Konvensi Chicago (Chicago Convention); Perjanjian Bilateral Antarnegara (Bilateral Agreements); Konvensi Warsawa (Warsawa Convention); Ketentuan Umum Perjanjian Kontrak Penumpang dengan Perusahaan Penerbangan/Pengangkut (The IATA General Condition of Carriage).

Chicago Convention berlangsung di kota Chicago, Amerika Serikat pada tahun 1944, se usai Perang Dunia II di Benua Eropa. Hampir setiap negara yang masuk dalam bidang transportasi udara hadir dalam pertemuan internasional ini. Dalam Chicago Convention inilah dihasilkan kesepakatan bersama di bidang angkutan udara internasional yang menjadi landasan untuk setiap peraturan yang

berlaku hingga sekarang ini. Konvensi tersebut juga menghasilkan terbentuknya suatu organisasi/ lembaga yang mempunyai kekuasaan membuat peraturan yang berkaitan dengan masalah penerbangan sipil, termasuk transportasi udara komersial serta sarana dan prasarana pendukungnya. Lembaga ini bernama International Civil Aviation Organization (ICAO).

ICAO adalah suatu lembaga resmi yang berada di bawah naungan PBB dan bertugas untuk menciptakan standar pengelolaan sarana dan prasarana navigasi udara, termasuk hukum-hukum internasional yang berkaitan erat dengan transportasi udara. Kantor Pusat ICAO berada di Montreal, Kanada. Setiap negara merdeka memiliki batas wilayah udara yang diakui kedaulatannya secara internasional. Berdasarkan ketentuan internasional, batas wilayah udara ini tidak boleh dilanggar oleh negara mana pun. Pelanggaran terhadap wilayah kedaulatan negara tertentu dapat menimbulkan pertentangan antara kedua negara yang bersangkutan, bahkan lebih dari sekedar pertentangan.

Untuk menghindari kemungkinan terjadinya hal tersebut, setiap angkutan udara yang akan melintasi batas wilayah udara negara lain harus memberitahukan dan meminta izin dahulu kepada penguasa negara yang batas wilayah dan wilayah udaranya akan dilalui. Jika hal tersebut tidak dilakukan, negara bersangkutan dapat bertindak tegas dengan memberikan peringatan keras, bahkan tindakan yang merupakan sanksi atas pelanggaran wilayah udara tersebut, misalnya penembakan terhadap pesawat udara yang melintasi batas wilayah udara tanpa izin.

Sedangkan untuk Konvensi Warsawa (The Warsaw Convention), pada permulaan abad ke-20, pesawat terbang telah memperlihatkan eksistensinya sebagai

sarana transportasi yang cepat dan andal. Hampir setiap negara, terutama di Eropa dan Amerika Utara berusaha untuk memiliki dan mengoperasikan pesawat terbang sebagai sarana mengangkut penumpang dan barang bawaannya, termasuk barang kiriman serta benda pos (mail). Masalah keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan pokok pemikiran, khususnya yang berhubungan dengan masalah tanggung jawab bila terjadi kecelakaan dalam suatu penerbangan.

Atas dasar pemikiran tersebut, pada tahun 1929, para pemilik / pengelola perusahaan penerbangan mengadakan pertemuan/ pembicaraan antarnegara dalam suatu konvensi di Warsawa, Polandia yang di kenal dengan The Warsawa Convention. Pertemuan ini merupakan pertemuan pertama yang membahas masalah tanggung jawab dalam bisnis penerbangan.

Dalam konvensi ini, dibahas hal-hal yang menjadi tanggung jawab perusahaan angkutan udara/ airlines sebagai berikut.

- 1) Keamanan dan keselamatan penumpang, bagasi, kargo dan mail di dalam penerbangan.
- 2) Tanggung jawab terhadap penumpang, mencakup kematian dan cedera atau luka-luka.
- 3) Tanggung jawab terhadap bagasi, penumpang, kargo dan mail menyangkut masalah kehilangan, kerusakan dan keterlambatan di dalam pengiriman.

Konvensi Warsawa menetapkan tentang pemindahan tanggung jawab sepenuhnya kepada airline yang menyangkut atau carrier selama proses pengakuan berlangsung. Agar lebih jelas, perbedaan antara airline/ perusahaan penerbangan dengan carier/ perusahaan penerbangan pengangkut perlu dipahami.



Airline adalah perusahaan penerbangan yang menerbitkan dokumen penerbangan untuk mengangkut penumpang beserta bagasinya, barang kiriman (kargo) dan benda benda pos (mail) dengan pesawat udara. Carrier adalah perusahaan penerbangan yang bertugas mengangkut penumpang beserta bagasi yang dibawa, barang kiriman (kargo) dan benda benda pos (mail) dengan pesawat udara. Perhatikan contoh berikut. Chathay Pacific menerbitkan dokumen penerbangan untuk penumpang dengan rute JKT-HKG-FRA (Jakarta-Hong Kong-Frankfurt). Penerbangan dari Jakarta Hong Kong dilakukan dengan pesawat Garuda/GA, kemudian dari Hong Kong ke Frankfurt, Cathay Pasific yang berfungsi sebagai carrier. Adanya jaminan tersebut dapat memberikan rasa tenteram kepada penumpang, para pengirim maupun penerima barang di tempat tujuan. Dengan demikian, kepercayaan masyarakat kepada perusahaan penerbangan/ air lines menjadi semakin besar.

Dalam pelaksanaan pelayanan jasa angkutan udara, perlu ditentukan batasan antara hak dan tanggung jawab kedua belah pihak, yaitu pihak perusahaan penerbangan dan para pengguna jasa angkutan penerbangan tersebut. Dengan begitu, maka antara perusahaan penerbangan (airlines maupun carrier) dengan penumpang dan pengirim barang di pihak lain saling mengetahui hak dan tanggung jawabnya.

Konvensi Warsawa telah menetapkan batas tanggung jawab airlines terhadap kematian, cedera atau luka tetap bagi penumpang dalam bentuk sejumlah uang sebagai kompensasi. Adapun untuk bagasi, kargo dan benda-benda pos (*mail*) yang hilang atau rusak ketika tiba di tempat tujuan mendapatkan konpensasi yang sama dalam bentuk uang. Perhitungan untuk itu semua berdasarkan berat barang yang hilang atau rusak.

Membicarakan perusahaan penerbangan tentu tidak lepas dari ulasan tentang organisasi yang menaungi secara internasional, yaitu International Air Transport Association (IATA).

Organisasi IATA dibentuk tahun 1945 untuk menangani masalah yang terjadi akibat cepatnya laju perkembangan sipil setelah akhir Perang Dunia II. Tujuan berdirinya asosiasi ini tercantum di dalam peraturan yang disebut *Article of Association*, antara lain sebagai berikut.

- 1) Mempromosikan tentang keselamatan penerbangan dan penumpangnya; ketepatan waktu pelayanan/ perjalanan penerbangan; transportasi udara yang ekonomis.

Hal ini demi keuntungan rakyat/ pengguna jasa transportasi udara di seluruh dunia serta melindungi penerbangan komersial itu sendiri.

- 2) Menyediakan sarana untuk bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan penerbangan yang terlibat langsung maupun tidak langsung dalam jasa pengangkutan udara internasional.
- 3) Bekerja sama dengan ICAO dan organisasi-organisasi internasional lainnya.

Fungsi IATA dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu fungsi untuk perusahaan penerbangan (air-lines), fungsi untuk pemerintah dan negara, dan fungsi untuk masyarakat.

#### 1) Fungsi untuk Perusahaan Penerbangan (Air Lines)

IATA menyediakan cara-cara untuk memecahkan masalah-masalah airlines yang dihadapi oleh setiap perusahaan penerbangan. Merupakan suatu kenyataan bahwa dengan segala perbedaan, seperti bahasa, adapt istiadat, mata uang,

peraturan-peraturan dan masing-masing negara, termasuk peraturan perusahaan penerbangannya, IATA telah membantu dengan menyusun rute-rute perjalanan dan mengatur jadwal penerbangan. Organisasi IATA mengumpulkan pengalaman dan informasi dari perusahaan penerbangan yang sudah lebih maju dan membagikan pengalaman dan informasi dari perusahaan penerbangan yang sudah lebih maju dan membagikan pengalaman dan informasi kepada perusahaan penerbangan lain yang masih baru.

### 2) Fungsi untuk Pemerintah dan Negara

Fungsi IATA bagi pemerintah dan negara, yaitu IATA menyiapkan cara untuk menyesuaikan harga dan tarif internasional; memberikan pengalaman praktis dari beberapa perusahaan penerbangan/ airlines; membantu menciptakan harga yang ekonomis untuk angkutan pos; memberikan keyakinan bahwa perdagangan, keselamatan serta kenyamanan merupakan suatu pelayanan jasa yang sangat diutamakan.

### 3) Fungsi untuk Masyarakat

Fungsi IATA untuk masyarakat, yaitu memberikan kepastian akan adanya suatu standar operasional yang tinggi dimanapun; memberikan kepastian adanya praktek-praktek bisnis yang wajar dari perusahaan penerbangan dan agennya; memastikan bahwa harga-harga penerbangan yang ditetapkan merupakan tarif yang terjangkau oleh masyarakat.

Dengan adanya kantor-kantor perusahaan penerbangan dan agen-agen penjualannya, seorang penumpang dengan mudah dapat memesan tiket untuk perjalanannya kebeberapa kota maupun negara, termasuk memesan akomodasi yang



dikehendaknya. Untuk itu, seseorang cukup melakukan pemesanan melalui satu perusahaan saja, yaitu suatu biro perjalanan yang telah menjadi anggota IATA.

Sebagai suatu organisasi, IATA merupakan pelopor, bersifat terbuka, non-politik dan demokratis. Keanggotaannya terbuka bagi setiap perusahaan yang telah mendapat izin dari pemerintah yang telah menjadi anggota ICAO.

Didalam tubuh IATA ada dua kategori keanggotaan, yaitu Active Member yang merupakan perusahaan penerbangan anggota IATA yang menerbangi rute-rute internasional dan Associate Member yang merupakan perusahaan penerbangan anggota IATA yang menerbangkan rute-rute dalam negeri.

Perusahaan penerbangan harus dapat menjual tiketnya ke seluruh dunia apabila mereka ingin mendapat akses yang paling baik di pasar. Agar dapat melaksanakan usaha tersebut, perusahaan penerbangan harus bekerja sama dengan biro-biro perjalanan, selain kantornya sendiri.

Karena biro perjalanan bertanggung jawab atas sebagian besar hasil penjualan tiket perusahaan penerbangan, maka sangat penting bahwa setiap biro perjalanan memiliki keuangan yang cukup dan bonafit; keamanan yang terjamin dan memadai; sumber daya manusia yang professional.

Program keagenan IATA anatar lain sebagai berikut.

- 1) Menyediakan suatu sistem administrasi yang adil bagi semua agen penumpang dan muatan.
- 2) Melalui surat kontrak tunggal IATA, maka setiap biro perjalanan umum (BPU) yang mampu untuk mewakili perusahaan penerbangan boleh menyimpan dokumen-dokumen penting, seperti tiket, miscellaneous

charges order (MCO), airway bill. Biro perjalanan umum dapat menjualkan dokumen-dokumen itu dan memperoleh kompensasi berupa komisi dari perusahaan penerbangan anggota IATA.

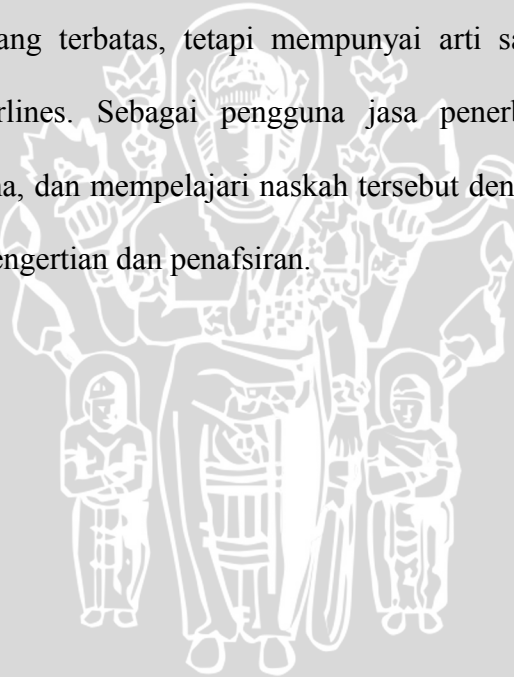
Hampir semua biro perjalanan umum berusaha untuk mengembangkan dan memajukan perusahaan agar dapat menjadi agen penjualan resmi IATA (*IATA Approved Sales Agent*). Apabila sebuah biro perjalanan umum atau agen perjalanan telah menjadi *IATA Sales Agent*, maka mereka mendapatkan keuntungan-keuntungan sebagai berikut.

- a. Mendapatkan hak untuk menyimpan stok (persediaan) tiket dari perusahaan-perusahaan penerbangan IATA di perusahaannya.
- b. Memiliki fasilitas kredit dari perusahaan penerbangan/ airlines. Kredit yang diberikan airlines IATA berkisar antara dua minggu sampai satu bulan dan diatur sebagai berikut:
  - 1) Penjualan tiket antara tanggal 1 sampai 30 dengan tanggal 15 dibayar pada tanggal 30 atau 31 bulan yang sama.
  - 2) Penjualan tiket antara tanggal 16 sampai dengan tanggal 30 atau 31 dibayar pada tanggal 15 bulan berikutnya.
  - 3) Menerima komisi sebesar 9% dari harga tiket yang dijualnya.
  - 4) Dapat menikmati diskon agen untuk karyawan sebesar 75% dari harga tiket.

Syarat pengangkutan penumpang beserta bagasi yang dibawa disepakati dalam Konvensi Warsana, yang tertuang dalam bentuk naskah *The IATA General*

### *Condition of Carriage.*

*Condition of Contract* adalah naskah kontrak antara penumpang dengan perusahaan penerbangan/ airlines pengangkut. Naskah kontrak ini tercantum di dalam semua tiket penerbangan komersial internasional. Kondisi kontrak tersebut hanya berlaku untuk penerbangan internasional, sedangkan untuk penerbangan domestic berlaku peraturan tersendiri sesuai dengan kebijakan negara bersangkutan. Penumpang maupun airlines harus memahami isi naskah kontrak yang terletak di dalam tiket airlines agar hak dan kewajiban kedua belah pihak jelas. Kontrak seperti ini dicetak di tempat yang terbatas, tetapi mempunyai arti sangat penting bagi penumpang maupun airlines. Sebagai pengguna jasa penerbangan disarankan membaca dengan seksama, dan mempelajari naskah tersebut dengan sebaik-baiknya agar tidak terjadi salah pengertian dan penafsiran.





## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Pendekatan Penelitian

Dalam penulisan ini, pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif karena menganalisis peraturan perundang-undangan dari Luar negeri (konvensi-konvensi) dan dalam negeri.

#### B. Sumber Data

Data yang digunakan merupakan data sekunder, yaitu terdiri dari:

1. Bahan Hukum Primer
  - a. Konvensi Warsawa 1929
  - b. Protokol The Hague 1955
  - c. Konvensi Guadalajara 1961
  - d. Protokol Guatemala 1971
  - e. Protokol Tambahan Montreal 1975
  - f. Konvensi Montreal 1999
  - g. Konvensi Chicago 1944
  - h. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan
  - i. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara
  - j. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.
  - k. Stb 1939 Nomor 100 tentang Ordonansi Pengangkutan Udara

## 2. Bahan Hukum sekunder

Pendapat para pakar yang akan dikaji dalam pustaka, situs Internet, dan peraturan yang menunjang bahan hukum primer.

## 3. Bahan Hukum Tersier

- a. Kamus Umum Bahasa Indonesia
- b. Kamus Bahasa Inggris – Indonesia
- c. Kamus hukum.

### C. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Penulis dalam melakukan pengumpulan data penulisan ini dengan menggunakan studi kepustakaan dan dokumentasi.

### D. Teknis Analisis

Penulis dalam menganalisis penulisan ini menggunakan pendekatan perundang-undangan dengan metode *comparative study* dan ekstensif.

### E. Definisi Konseptual

1. Pengangkut udara adalah orang yang mengadakan perjanjian pengangkutan yang menggunakan pesawat udara, atau orang yang sesungguhnya melaksanakan pengangkutan yang menggunakan pesawat udara, terlepas dari apakah dia yang mengadakan perjanjian pengangkutan atau bukan.
2. hukum angkutan udara adalah sekumpulan kaidah, asas, dan ketentuan yang mengatur pengangkutan penumpang dan/ atau barang (bagasi ataupun kargo) yang menggunakan pesawat udara dengan melakukan pembayaran.

3. Tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu, yang jika terjadi sesuatu hal, boleh dituntut atau diperkarakan.
4. Prinsip Tanggung Jawab Yang Didasarkan Atas Adanya Unsur Kesalahan ( Liability Based on Fault Principle) adalah Prinsip tanggung jawab yang menjelaskan bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian.
5. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Praduga (Presumption of Liability Principle) adalah prinsip tanggung jawab yang beban pembuktiannya beralih dari penggugat (korban) kepada pengangkut kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian tersebut atau hal tersebut tidak mungkin dilakukan.
6. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak ( Absolute Liability Principle) adalah tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan.
7. Transportasi udara internasional adalah suatu transportasi yang berdasarkan perjanjian yang dibuat antara pihak, tempat tinggal landas, dengan tempat tujuan, apakah dengan pendaratan antara (intermediate landing) atau tidak, berada dalam wilayah negara anggota Konvensi Warsawa 1929, atau dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Warsawa 1929 dengan pendaratan antara (stopping place) dari suatu negara berdaulat, walaupun tidak menjadi anggota Konvensi Warsawa 1929.



8. Kelambatan adalah hal yang lambat atau keadaan yang lambat atau tidak tepat pada waktunya.
9. Kelambatan selama pengangkutan udara adalah kelambatan selama keseluruhan pengangkutan kapan saja penumpang, bagasi atau kargo tidak sampai di tempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, terlepas dari sebab terjadinya kelambatan tersebut.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA



## BAB IV

### PERBANDINGAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA INTERNASIONAL DAN NASIONAL DALAM HAL KELAMBATAN

#### A. TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA INTERNASIONAL

##### 1. Tanggung Jawab untuk Pengangkutan Penumpang Komersil

Pada penerbangan internasional, keterlambatan (*delay*) bukan merupakan hal yang asing. Hanya saja, secara umum, penerbangan internasional didukung lebih baik dengan adanya undang-undang yang mengatur mengenai pengangkutan udara, salah satunya adalah Pasal 3 sampai dengan pasal 16 Dalam Bab II Konvensi Warsawa 1929 mengatur mengenai dokumen transportasi udara internasional, antara lain tiket penumpang (*passanger ticket*), tiket bagasi (*baggage claim*), surat muatan udara (*airwaybill*).

Selain mengenai hal di atas, juga dijelaskan tata cara pembuatan surat muatan udara (*air consignment note*), isi dari surat muatan udara (*air consignment note*), pengiriman barang tanpa disertai surat muatan udara (*air consignment note*), dan mengatur mengenai kebenaran keterangan yang dibuat oleh pengirim barang.

Namun hukum ini tidak mutlak dilaksanakan. Seperti pada hal nya perusahaan airlines Amerika Serikat, dimana pemberian kompensasi karena adanya keterlambatan tidaklah sesuatu yang wajib dilaksanakan oleh setiap airlines. Namun hal ini lebih berkaitan pada persaingan pasar antara para airlines. Sehingga kompensasi yang diberikan pada penumpangnya lebih merupakan layanan (*service*) tambahan, dibandingkan keharusan untuk airlines nasional seperti yang

direncanakan oleh pemerintah Indonesia. Hal ini dikarenakan rendahnya tingkat keterlambatan yang disebabkan oleh kesalahan internal airlines. Keterlambatan yang terjadi biasanya merupakan faktor eksternal, seperti cuaca buruk dan lain sebagainya.

Lain halnya pada Airlines Eropa, dimana memberi kompensasi akan adanya keterlambatan adalah sesuatu yang wajib dilaksanakan oleh setiap airlines. Hal ini meliputi minuman, makanan, akomodasi seperti hotel, atau bahkan sambungan telepon. Namun kebijakan masing-masing airlines berbeda bentuknya.

Ada tiga kadar kompensasi:

1. Di peristiwa kelambatan panjang (dua atau lebih jam, bergantung pada jarak penerbangan), keapakan penumpang di setiap kasus ditawarkan makan bebas dan minuman dan makanan tambah dua panggilan telepon bebas, meneleks atau memfax pesan, atau email;
2. Jika masa keberangkatan ditunda sampai keesokan harinya, penumpang juga harus ditawarkan akomodasi hotel dan angkutan di antara pelabuhan udara dan tempat akomodasi;
3. Waktu kelambatan lima jam atau lebih panjang, penumpang mungkin memilih uang pengganti biaya penuh tiket bersama dengan, kalau relevan, penerbangan kepulauan ke tempat pemberangkatan pertama.

Peraturan ini untuk semua penerbangan perusahaan penerbangan yang berangkat dari pelabuhan udara Eropa atau kepada perusahaan penerbangan yang mana pun diizinkan di Eropa jika penerbangan itu berangkat dari pelabuhan udara di luar Eropa ke tujuan di salah satu pelabuhan udara Eropa.



Lain pula untuk Airlines diluar Amerika Serikat dan Eropa. Seperti yang terjadi pada *Airlines* Nasional Indonesia, mengemukakan kekecewaan atas keterlambatan (*complaint for the delay*) hanyalah usaha yang menghabiskan nafas tanpa ada hasil apa-apa.

Hak dan kewajiban antara penumpang sebagai konsumen penerbangan dan *Airlines* sebagai penyedia jasa sekarang ini tidak seimbang. Walaupun penumpang sudah menjalankan kewajibannya dengan membeli tiket, namun haknya sangat terbatas. Sebaliknya sering di temui *airlines* yang menerapkan aturan sepihak yang harus dipatuhi oleh penumpang tetapi apabila penumpang mengalami kerugian tidak jelas kompensasinya.

Contohnya pada keterlambatan jadwal pemulangan (*delay*) yang dilakukan maskapai Saudi Arabian Airlines (SAA). Menurut Depag, keterlambatan sudah di luar batas toleransi kewajaran dan sudah berulang kali dilakukan pihak Saudi Airlines. Contoh kasusnya adalah dua kloter JKS-59 asal Indramayu dan JKS-60 asal Cirebon, debarkasi Bekasi, Jabar yang seharusnya berangkat dari Bandara AMAA Madinah pada Minggu (13/12) malam tertunda tanpa alasan yang jelas hingga lebih dari 13 jam. Menurut Ahmad, Saudi Airlines telah berulang kali mengalami keterlambatan dan menelantarkan jamaah haji tanpa ada pemberitahuan secara resmi ke Panitia Penyelenggara Ibadah Haji (PPIH) Daerah Kerja Madina.

Masalah yang serupa juga menjangkiti China Airlines, China Southern Airlines dan Shenzhen Airlines. Pada kenyataannya keterlambatan atas keberangkatan pesawat sudah merupakan hal yang pasti untuk para penumpang angkutan udara diwilayah tersebut. Protes akan keterlambatan tidak mendapat

respon apa-apa dari pihak Airlines. Tidak adanya regulasi akan kompensasi bagi keterlambatan juga mendukung menjamurnya hal tersebut. Komplain penumpang meningkat pada satu Juli 2008 ketika CAAC menyatakan bahwa kompensasi untuk penumpang diwajibkan jika keterlambatan keberangkatan pesawat dikarenakan masalah dari Airlines itu sendiri, bukan karena adanya faktor eksternal. Selain menawarkan service yang layak, pernyataan oleh CAAC juga menyatakan bahwa kompensasi untuk penumpang didasarkan pada lamanya *delay*, yaitu kurang dari 4 (empat) jam, antara 4 (empat) sampai 8 (delapan) jam, dan lebih dari 8 (delapan) jam. Kompensasi dapat berupa uang tunai, potongan harga atau perhitungan mil perjalanan yang bisa dikumpulkan menjadi perjalanan gratis.

Walaupun airlines biasanya sudah mempunyai peraturan atas pelayanannya, namun seringkali peraturan ini tidak memiliki langkah-langkah yang detail mengenai pelaksanaannya, terutama yang berkenaan dengan kompensasi atas keterlambatan (*delay*) atau pembatalan (*cancelled*) penerbangan. Hal ini yang menghambat bergulirnya peraturan atas dukungan hak penumpang angkutan udara atas kompensasi yang patut didapat atas keterlambatan (*delay*) atau pembatalan (*cancelled*) penerbangan.

## **2. Tanggung Jawab untuk Pengangkutan Kargo**

Untuk pengiriman kargo secara internasional, hukum yang dikenakan pada barang kargo yang terlambat berbeda-beda untuk masing-masing Negara. Hukum dan perundang-undangan yang berlaku biasanya yang digunakan merupakan hukum dimana kesepakatan pengiriman disetujui.

Di bawah Hukum Inggris, *Trading Conditions* tidak secara otomatis hanya diterapkan karena mereka merujuk pada catatan (keterangan tertulis) pengangkut udara. Perlindungan seperti itu adalah sangat sempit (terbatas) sebab tanggung jawab pengangkut udara kepada pelanggannya dapat dalam banyak hal, misalnya jika barang-barang terlambat, jika mereka lalai memberi nasihat kepada pelanggan, jika mereka gagal mengasuransikan barang-barang pelanggan (yang telah diminta oleh pelanggan untuk melakukannya) atau untuk kesalahan pemberitahuan barang kepada bea-cukai (sehingga menimbulkan denda).

Kadang - kadang perlindungan yang diberikan terbagi dalam dua bagian, perlindungan utama merupakan perlindungan dasar mengenai kerugian dan kerusakan barang - barang dengan satu perluasan yang terpisah mencakup apa yang disebut perlindungan "*Error and Omissions*" atau "*Professional Negligence*".

Perlindungan "*Errors & Omissions*" dan "*Professional Negligence*" tersedia dalam banyak-format yang berbeda, tetapi umumnya ini melindungi jenis klaim dimana kealpaan atau kekeliruan dari pengangkut udara menghasilkan suatu kerugian keuangan semata-mata tanpa kerugian barang -barang mereka. Kelalaian dalam memberi nasehat, klaim keterlambatan, dan kesalahan pada *customs clearance* adalah tiga buah contoh. Apakah perlindungannya dalam satu klausul atau dua klausul, ini adalah bagian terpenting dimana asuransi dan pengangkut udara harus memeriksanya dengan teliti dan sangat hati-hati untuk melihat apakah jaminan ini cukup luas bagi bisnis mereka.



Adalah penting untuk memperhatikan bahwa asuransi (penjamin) benar - benar menyediakan perlindungan / proteksi yang sesuai, pengangkut udara juga harus memeriksa dengan teliti dan hati-hati apa yang kemudian asuransi singkirkan / coret dari penutupan melalui persyaratan dan pengecualian. Pengecualian biasanya tentang pemungkiran janji suatu polis dan sejak mereka memotong luasnya jaminan dalam penutupan asuransi, pengangkut udara juga harus menguji mereka untuk mendapatkan suatu ulasan yang jelas tentang lingkup perlindungan apa saja yang benar - benar diberikan oleh polis (asuransi).

Di Eropa, pengangkut udara yang terlibat dalam pengangkutan barang - barang melalui darat ke Italia akan sering menjumpai bahwa asuransi tidak termasuk tentang pembajakan barang di Italia (karena itu adalah risiko yang umum terjadi). Namun demikian, pengangkut udara yang terlibat dalam pengangkutan barang ke Italia harus menutup asuransi untuk pembajakan di Italia karena ini adalah risiko yang umum terjadi. Pengecualian lain yang umum adalah dalam hubungan dengan barang-barang "yang di-target" (seperti minuman keras, tembakau, video, dll.).

Sebagai tambahan terhadap pengecualian, asuransi sering menempatkan persyaratan seperti yang dicantumkan dalam polis dan pengangkut udara yang gagal untuk mengikuti persyaratan itu bisa kehilangan klaim. Maka dari itu, adalah sangat penting untuk melihat apa yang telah dilakukan (sebagai contoh) ketika sesuatu terjadi dan mungkin menimbulkan klaim.

Bagi pengangkut udara, tidak berguna untuk memperhatikan polis setelah tiga bulan peristiwa terjadi dan menemukan bahwa klaim harus

dilaporkan segera kepada asuransi dan bahwa berbagai hal lainnya sudah harus dilakukan karena pada saat itu akan sudah sangat terlambat dan klaim kemungkinan hilang (atau kesempatan untuk klaim terlewat).

## **B. TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA NASIONAL**

### **1. Tanggung Jawab untuk Pengangkutan Penumpang Komersil**

Peraturan Menteri Perhubungan tahun 2004 yang mengharuskan maskapai penerbangan memberikan kompensasi kepada calon penumpang pesawat atas terjadinya keterlambatan penerbangan merupakan kewajiban wajar yang harus diberikan kepada konsumen.

Kompensasi tersebut dinilai wajar dan memang harus dilakukan sebagai tanggung jawab perusahaan dan pelayanan optimal kepada konsumen. Tanpa harus ada peraturan menteri sebenarnya kompensasi tersebut dalam konteks kompetisi pelayanan mutlak harus dilakukan. Perusahaan memang harus melakukan itu untuk dapat bersaing apalagi kompetitor saat ini maskapai penerbangan asing yang dalam hal pelayanan sudah sangat bagus.

Departemen Perhubungan melakukan revisi Peraturan Menteri Perhubungan KM81 tahun 2004 tentang penyelenggaraan angkutan udara sehingga nantinya seluruh maskapai penerbangan nasional wajib memberikan kompensasi kepada penumpang jika terjadi keterlambatan keberangkatan.

Peraturan yang selesai disusun akhir April 2008 tersebut hanya berlaku jika keterlambatan terjadi akibat faktor internal. Misalnya karena masalah teknis seperti

kerusakan mesin atau krunya terlambat datang. Jika keterlambatan disebabkan faktor eksternal seperti cuaca buruk, akses bandara, serta penanganan bagasi dan penumpang, maskapai penerbangan tidak perlu memberikan kompensasi kepada penumpang.

Sedangkan jenis kompensasi yang akan diterapkan nanti yaitu pemberian makanan ringan kepada penumpang dengan keterlambatan 30-90 menit, pemberian makanan berat untuk keterlambatan 90-180 menit dan akomodasi lengkap serta penginapan jika keterlambatan di atas 180 menit dan tidak ada penerbangan lanjutan.

Saat ini dalam dunia penerbangan pelayanan tidak semata-mata masalah keamanan tetapi juga kenyamanan termasuk di antaranya kompensasi. Tingkat atau rating perusahaan penerbangan tidak hanya soal keamanan saja tetapi juga masalah pelayanan yang baik kepada calon penumpang. Jika maskapai penerbangan tidak memberikan kompensasi maka mereka sendiri justru terimbas dan semakin terpuruk dalam persaingan usaha.

Perusahaan dituntut memberikan pelayanan terbaik bagi konsumen dan sudah saatnya konsumen tidak perlu menuntut tetapi perusahaan yang proaktif karena kecenderungan selama ini setelah ada tuntutan dari konsumen maka kompensasi baru diberikan. Semakin baik pelayanan perusahaan maka semakin loyal konsumennya. Sebagai contoh penumpang maskapai Singapura Air Lines untuk jalur penerbangan Jakarta-Bangkok yang harus transit di Singapura tidak dikenai biaya lagi karena ini juga merupakan keuntungan sebab waktu transit selama hampir dua jam dapat digunakan penumpang untuk belanja di Singapura.



Dalam usahanya menarik konsumen, Maskapai Penerbangan Mandala Airlines memperluas jaminan asuransi bagi penumpang. Jika sebelumnya jaminan asuransi hanya untuk kecelakaan pesawat, pada masa mendatang jaminan asuransi mencakup keterlambatan penerbangan akibat gangguan teknis, kemacetan lalu lintas udara, dan gangguan cuaca.

Mandala Airlines maskapai kedua di Indonesia setelah Garuda Indonesia yang menawarkan perluasan jaminan asuransi. Untuk itu, Mandala Airlines bekerja sama dengan perusahaan asuransi PT Citra International Underwriter (CIU). Ketika perusahaan asuransi mau bekerja sama dengan Mandala, sebenarnya memperlihatkan kepercayaan terhadap kinerja Mandala dalam aspek ketepatan.<sup>9</sup>

Kompensasi atas penundaan penerbangan lebih dari dua jam senilai Rp 200.000. Kompensasi akan digandakan untuk setiap dua jam keterlambatan, dengan maksimum kompensasi Rp 4 juta untuk tiap penerbangan. Kompensasi diberikan paling lama tujuh hari, menurut Presiden Komisaris PT CIU Abdul Kadir Assegaf.

Penumpang bebas memilih program asuransi yang diikutinya, yang dijual terpisah saat pembelian tiket. Pemberlakuan asuransi ini, bukan mengabaikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Namun, memberi pelanggan kompensasi lebih besar dari ketentuan yang ada.

Dalam Permenhub No 25 diatur, apabila keterlambatan akibat kesalahan

<sup>9</sup> <http://cetak.kompas.com/read/xml/2008/12/19/00505030/mandala.airlines.asuransikan.keterlambatan>

maskapai, diberikan kompensasi berupa makanan dan minuman ringan untuk keterlambatan 30-90 menit, makanan berat atau mengalihkan ke penerbangan atau maskapai lain jika terlambat 90-180 menit. Jika keterlambatan lebih dari 180 menit dan tidak ada penerbangan atau penerbangan dengan maskapai lain, harus diberikan kompensasi akomodasi.

Di pihak lain, Setelah gagal mediasi, perseteruan seorang penumpang dengan Wings (Lion) Air di meja hijau terus berlanjut. Untuk menjawab gugatan David ML Tobing, penumpang yang merasa kecewa atas pelayanan, perusahaan penerbangan Lion Air berdalih keterlambatan pemberangkatan pesawat lebih disebabkan oleh alasan teknis. Keterlambatan pemberangkatan itulah yang menjadi dasar bagi David menggugat PT Lion Mentari Airlines, perusahaan yang mengoperasikan Lion Air.

Selama keterlambatan itu, David merasa Lion tidak memberikan layanan memadai, terutama informasi dan layanan konsumsi bagi penumpang yang telah dirugikan. Pihak Lion, yang diwakili kuasa hukumnya Valentinus Sianipar, Akhmad Zacky Foe'ad dan Indra Poltak David Siahaan mengakui fakta keterlambatan pemberangkatan pesawat pada 16 Agustus 2007 lalu. Tetapi keterlambatan (*delay*) itu disebabkan karena alasan teknis sehingga pesawat terpaksa di-grounded.

Delay pesawat, papir Lion, bisa disebabkan banyak faktor. Selain alasan teknis tadi, ada juga faktor kondisi cuaca dan kondisi bandara. Lion menolak tuduhan melakukan perbuatan melawan hukum, karena keterlambatan yang dialami penggugat bukan karena kesengajaan. Itu terjadi tidak sengaja dan di luar

kemampuan Lion Air. Selain itu, Lion tidak membatalkan keberangkatan. Justru penggugat sendiri yang akhirnya beralih ke penerbangan lain.

Lion juga mengutip Pasal 16 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Dalam ketentuan itu disebutkan adanya larangan bagi maskapai untuk menerbangkan pesawat yang dapat membahayakan keselamatan penumpang, barang, dan penduduk atau mengganggu ketertiban umum. Selain itu, Lion menganggap tindakannya sebagai pemenuhan kewajiban maskapai, bila mengacu azas keamanan dan keselamatan kepada konsumen sesuai dengan ketentuan Pasal 2 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Sebaliknya David menilai alasan Lion tidak memiliki dasar pembenar. Menurutnya, seharusnya maskapai yakin dengan jadwal yang ia buat, karena saat kejadian pesawat yang dikatakan rusak tidak berada di Jakarta. “Lalu kenapa pemberitahuan tidak dilakukan satu atau dua jam sebelumnya?” tanyanya.

Dalam gugatannya terdahulu, David menuding tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum dengan keterlambatan keberangkatan dan tidak memadainya layanan informasi petugas maskapai itu di bandara. Masalah bermula saat David berencana terbang menggunakan Lion pada 16 Agustus 2006 dari Jakarta ke Surabaya. Hingga batas waktu keberangkatan yang tertera di tiket, ternyata pesawat tak kunjung berangkat, padahal tiket pesawat Wings Air (anak perusahaan Lion) sudah terlanjur dibeli. David mencoba mencari informasi, tetapi ia merasa kurang mendapat pelayanan. Lantaran kepastian dari Wings Air tidak jelas, David memutuskan untuk membeli tiket dan berangkat dengan pesawat Garuda Indonesia.



Lion juga menyatakan, pencantuman klausula yang menyatakan Lion tidak bertanggungjawab atas keterlambatan atau pembatalan penerbangan dalam tiket, bukan perbuatan melawan hukum. Sebelumnya David memang meminta klausula itu dicabut. Pihak Lion dalam jawabannya berpendapat ketentuan-ketentuan dalam tiket bukan merupakan pengalihan tanggung jawab sepanjang keterlambatan bukan merupakan kesalahan Lion.

Pada salah satu tiket Lion Air yang diperoleh peneliti tertera pernyataan: “Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun yang ditimbulkan oleh pembatalan dan/atau keterlambatan pengangkutan ini, termasuk segala keterlambatan datang penumpang dan/atau keterlambatan penyerahan bagasi”. Menanggapi jawaban Lion, David yakin dengan permintaan agar Lion mencabut klausula baku pengalihan tanggungjawab tersebut. Tidak tepat kalau Lion masih menyandarkan diri pada pencantuman klausula baku yang menurut UU batal demi hukum. Itu memang harus dibuktikan, tapi seharusnya Lion jangan langsung menyatakan pihaknya tidak bertanggungjawab.

Masalahnya, meminta ganti rugi kepada perusahaan penerbangan tidak semudah membalik telapak tangan. Selain adanya klausul baku pengalihan tanggung jawab, ada juga batas maksimal tuntutan ganti rugi yang diizinkan peraturan perundang-undangan. Jumlah maksimal ganti rugi yang bisa dituntut calon penumpang atas keterlambatan pesawat hanya satu juta rupiah. Aturan itu tegas disebutkan pada pasal 42 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Itu pun hanya untuk kerugian yang nyata-nyata dialami calon penumpang, plus kerugian disebabkan pengangkut.

David meminta ganti rugi Rp718.500. Angka itu berasal dari uang untuk beli tiket Garuda senilai Rp688.500 dan *airport tax* sebesar Rp30.000. “Nilai gugatan saya masih di bawah angka satu juta,” tandas David.

Yang menjadi perdebatan adalah sejauh mana tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan keberangkatan. Sudah menjadi pengetahuan umum, maskapai penerbangan mengenal klausul baku. Lion Air juga mengenal klausul semacam itu. Pada salah satu tiket Lion Air tertera klausul : *“Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun yang ditimbulkan oleh pembatalan dan/atau keterlambatan pengangkutan ini, termasuk segala keterlambatan datang penumpang dan/atau keterlambatan penyerahan bagasi”*.

Itu sebabnya, selain meminta ganti rugi, David juga meminta pengadilan untuk membatalkan klausul baku yang berisi pengalihan tanggung jawab maskapai atas keterlambatan. Dengan masih mencantumkan klausula baku pengalihan tanggung jawab yang dilarang oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Lion juga dianggap melakukan perbuatan melawan hukum.

Sebagaimana tertera pada tiket, Lion merupakan salah satu maskapai yang menyatakan tidak bertanggungjawab atas kerugian yang diderita akibat kelambatan pesawat, bagasi, dan kelambatan datangnya penumpang. Diteranya klausul ini pada tiket, mengacu pada Ordonansi Pengangkutan Udara (Staatsblad 1939/100), yang Pasal 28 menyatakan kecuali diperjanjikan lain, pengangkut bertanggung-jawab untuk kerugian yang timbul sebagai akibat dari kelambatan dalam pengangkutan

penumpang, bagasi atau barang.

Klausul baku tersebut menurut David bertentangan dengan Pasal 18 huruf a Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK). Pasal ini melarang pelaku usaha mengalihkan tanggungjawabnya lewat pencantuman klausula baku. Pencantuman klausula baku jenis ini, batal demi hukum.

Pasal 18 UU PK

- (1) Pelaku usaha dalam menawarkan barang/jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila:
  - a. menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha;
- (2) Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausula baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas, atau yang pengungkapannya sulit dimengerti.
- (3) Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dinyatakan batal demi hukum.
- (4) Pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan Undang-undang ini.

Selain UUPK, yang juga menjadi dasar perbuatan melawan hukum (1365 BW) ialah pernyataan bahwa perusahaan angkutan bertanggungjawab atas keterlambatan tertera dalam Pasal 43 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992



tentang Penerbangan.

Sayangnya Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) tidak perlu dipakai.

Jika pada awalnya OPU merupakan terjemahan dari Konvensi Warsawa 1929, tapi tidak muncul perkataan pengangkut-tidak bertanggungjawab atas keterlambatan. Oleh karena itu sekarang banyak disalahgunakan maskapai.

Sebenarnya Konvensi Warsawa menyebutkan perusahaan penerbangan tidak boleh membuat perjanjian yang menghilangkan tanggung jawabnya. Dengan demikian, dalam kasus keterlambatan harus digunakan UU Penerbangan Pasal 43 Ayat (1) yang menyebutkan perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab 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. Selain itu juga dipakai PP No. 40 tahun 1995 sebagai aturan pelaksana.

Selain itu, penumpang harus membuktikan terjadi kesalahan perusahaan atas keterlambatan, sebagaimana isi poin (c) pasal 43 (1). Di Pasal ini berlaku asas *presumption of liability* ( praduga bersalah terhadap maskapai) dalam hal kematian dan kehilangan serta kerusakan barang. Sedangkan untuk keterlambatan berlaku asas *base on fault* (penumpang harus membuktikan keterlambatan karena kesalahan maskapai penerbangan).

Dari kasus tersebut perkara keterlambatan keberangkatan penerbangan bukanlah merupakan ranah UU Perlindungan Konsumen. Ini antara lain karena

klausul baku pada tiket mengacu pada OPU, bukan pada UU Perlindungan Konsumen.

Pada kasus diatas memperlihatkan salah satu bentuk pengalihan tanggung jawab oleh pihak airlines sebagai pengangkut udara untuk penumpang manusia. Tidak sesuai dengan Dalam pasal 3 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dijelaskan bahwa tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.

Rencana Departemen Perhubungan (Dephub) memberlakukan aturan terkait kewajiban operator penerbangan memberikan kompensasi atas keterlambatan penerbangan, terimplementasi pada April 2008. Dengan aturan tersebut, konsumen penerbangan dapat mengajukan gugatan atas setiap keterlambatan yang terjadi akibat alasan teknis dan komersial.

Rencananya dibuat dalam bentuk Keputusan Menteri. Namun hingga saat ini peraturan tersebut masih dipersiapkan dan selanjutnya akan dipaparkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk selanjutnya ke Biro Hukum dan Menteri Perhubungan. Diharapkan secepatnya sudah bisa diberlakukan. Ini akan menjadi jaminan perlindungan terhadap konsumen penerbangan, menurut Direktur Angkutan Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan

(Dephub) Tri S. Sunoko di Jakarta.

Menurut Tri, sebenarnya pemberian kompensasi tersebut sudah ada dalam standar operasi dan prosedur (SOP maskapai namun seringkali tidak dilaksanakan. Dia mengatakan, aturan tersebut akan dimasukkan pada revisi Keputusan Menteri Perhubungan 81 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

Sementara itu, pada kesempatan yang sama, Kepala Sub Direktorat Angkutan Udara Dalam Negeri Hemi Pamurahardjo mengatakan, pemberian kompensasi Tri hanya diwajibkan bila alasan keterlambatan bersifat teknis dan komersial. Faktor teknis itu diantaranya kondisi atau kerusakan pesawat. Faktor komersil misalnya karena pesawat lama *ngetem* atau berhentidi bandara.

Sedangkan keterlambatan karena faktor cuaca dan penyebab yang sifatnya *force majeure* tidak wajib memberi kompensasi. Demikian juga kalau alasannya operasional seperti seringkali diumumkan di dalam pesawat tetap akan diwajibkan memberikan kompensasi. Dimana catatan (log) operasional pesawat akan diperiksa oleh petugas Administratur Bandara apakah benar demikian, harus ada alasannya. Juga bisa dikenakan tuntutan kompensasi. Alasan operasional tersebut biasanya terkait maskapai seperti keterlambatan kru, *groundhandling* yang lama, juga penumpukan penumpang karena cuaca buruk.

Menurut data Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, alasan teknik masih jadi salah satu penyebab keterlambatan operasi pesawat pada sebagian maskapai niaga berjadwal. Mandala Airlines misalnya, faktor teknik menyumbang 36,61 persen penyebab keterlambatan.



Maskapai telah diajak untuk membicarakan aturan baru tersebut. Pada umumnya maskapai mendukungnya terutama maskapai yang ketetapan waktu terbangnya (*on time performance/OTP*) baik. Tetapi maskapai juga mempersoalkan masalah kesiapan infrastruktur bandara yang berkontribusi pada keterlambatan. Dalam aturan itu, maskapai bisa menuntut pengelola bandara atas kerugian yang dialaminya karena keterlambatan yang diakibatkan teknis bandara. Tetapi untuk hak konsumen, maskapailah yang dituntut.

Rekapitulasi penyebab keterlambatan yang didata dari 12 maskapai antara Juni-November 2007, menunjukkan masalah teknis sebagai penyebab dominan, rata-rata 30,61%. Disusul oleh faktor operasional sebesar 15,7%, faktor bandara sebesar 10,45% dan faktor lain-lain sebesar 11,96%. Sedangkan akses ke bandara hanya menyumbang keterlambatan sebesar 4%. Faktor lain adalah faktor station handling, sistem, groundhandling, slot time, akses ke bandara, air traffic control (ATC), cuaca, return to base (RTB), dan jam operasi. Berikut ini bagan yang menunjukkan jumlah *delay* penerbangan Nasional.

Maskapai	Jumlah Delay Penerbangan	%
Garuda Indonesia	1.539	16,96
Merpati	1.290	24,57
Mandala	365	36,61
Lion & Wings Air	1.711	28,61
Trigana	44	18,33
Express	4	20
Riau	101	5,83
Sriwijaya	486	16,56
Indonesia Air Asia	2.468	59,84
Batavia	2.384	51,17
Adam Air	1.885	36,96

Gambar 4.1 Persentase Faktor Teknis pada keterlambatan Penerbangan

Sumber: Dit Angud Ditjen Hubud Dephub, 27 Pebruari 2008. Data berdasarkan rekapitulasi keterlambatan antara Juni-November 2007. Diolah *Investor Daily*

Meskipun sering terjadi *delay*, Pihak Administrator Bandara/Pengelola Bandara ( Adband ) tidak bisa berbuat apa – apa. Kabid K3P ( Keamanan, Keselamatan dan Ketertiban Bandara ) Adband mengaku tidak bisa memberikan sanksi kepada airline karena belum ada ketentuan hukum yang bisa dijadikan dasar

untuk memberikan sanksi.<sup>10</sup>

Padahal konsumen penerbangan yaitu penumpang pesawat sangat dirugikan. Banyak sekali dampak yang dirasakan penumpang akibat *delay*. Kegelisahan, keresahan dan kebosanan menunggu di ruang tunggu tanpa ada kepastian. Mau meninggalkan airport khawatir pesawat tiba-tiba berangkat mendadak. Mau beli tiket airline lain takut tidak mendapat ganti rugi. Kerugian lain adalah waktu, tenaga, uang, kehilangan peluang bisnis, dan kerugian lain tidak ternilai harganya serta. Kehilangan momen penting yang seharusnya tidak dilewatkan begitu saja. Memang *delay* adalah salah satu permasalahan serius dalam penerbangan kita.

Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia ( YLKI ) Jatim hampir setiap hari menerima laporan *delay* pesawat di Juanda, baik penerbangan domestik maupun Internasional. Bahkan Said Sutomo Ketua YLKI Jatim di suarasurabaya.net (14/11) mengatakan hampir semua penerbangan domestik mengalami *delay* dan minta dibuat regulasi yang efektif jika ada *delay* karena penerbangan kita sudah menganut budaya telat. Pencitraan airline kita yang sudah menganut budaya telat (terlambat) dari YLKI Jatim- yang merupakan representasi dari para konsumen penerbangan -harus mendapatkan solusi yang baik.

Wacana pemberian kompensasi kepada penumpang jika ada keterlambatan berangkat terlalu ringan dan tak sebanding dengan sanksi yang mereka terapkan selama ini pada penumpang yang terlambat *check-in*. Jika penumpang terlambat

<sup>10</sup> Jawa Pos , 16/2 , *Airlines Belum Bisa Dijerat Hukum* , hl. 4



*check-in* sekitar lima menit dari batas waktu yang ditentukan maka tiket dianggap tidak berlaku atau si penumpang menambah sejumlah uang untuk bisa diberangkatkan pada penerbangan berikutnya. Tetapi jika maskapai penerbangan melakukan keterlambatan keberangkatan puluhan menit hingga satu jam maka hanya mendapatkan kompensasi pemberian makanan ringan.

Hal ini tidaklah sesuai dengan asas keadilan bagi konsumen. Sebab untuk makanan ringan atau makanan berat penumpang masih mampu untuk membelinya di bandara.

Selain itu angkutan pesawat udara bukan seperti angkutan darat ataupun laut karena yang dijual operator penerbangan adalah waktu sesuai jadwal yang sebelumnya telah disepakati dengan konsumen. Untuk itu jika terjadi keterlambatan keberangkatan maka operator penerbangan harus memberi potongan harga tiket mulai dari 10% hingga 50% kepada penumpang dan jadi pelajaran disiplin waktu pada mereka

Memang, sudah ada regulasi yang mengatur tentang pesawat *delay*, Pertama UU 15 Tahun 1992 Penerbangan Pasal 43 Ayat 1, menyebutkan :  
*Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab atas keterlambatan angkutan penumpang dan / atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.*

PP 40 Tahun 1995 Angkutan Udara Pasal 41 Ayat 2 :

*Dalam hal terjadi keterlambatan atau penundaan dalam pengangkutan karena kesalahan pengangkut, perusahaan angkutan wajib memberikan pelayanan yang*

*layak kepada penumpang atau memberikan ganti rugi atas kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang atau pemilik barang.*

Penjelasan Pasal 41 :

*Yang dimaksud dengan memberikan pelayanan yang layak dalam ketentuan ini adalah memberikan pelayanan dalam batas kelayakan sesuai kemampuan pengangkut kepada penumpang selama menunggu keberangkatan antara lain berupa penyediaan tempat dan kosumsi secara layak selama menunggu keberangkatan atau mengupayakan mengalihkan angkutan ke perusahaan angkutan udara niaga lainnya sesuai perjanjian pengangkutan yang disepakati.*

Sedangkan pada Pasal 44 hanya menjelaskan berapa ganti rugi bagasi dan kargo perkilonya, tidak ada menyinggung tentang ganti rugi terhadap penumpang.

Bukan saja aturan diatas terkesan mandul, tetapi masih banyak celah bagi airline sebagai pelaku usaha untuk menghindar dari tanggung jawabnya. *Pertama*, Dalam UU 15 Penerbangan Pasal 43 tidak jelas bentuk tanggung jawab airline kepada penumpang, bentuknya seperti apa dan seberapa jauh batas tanggung jawabnya. Juga mengenai waktu keterlambatan tidak jelas, apakah ½ jam, 1 jam, 2 jam dan seterusnya. *Kedua*, yang dimaksud kesalahan pengangkut itu tidak jelas definisinya, apakah kerusakan pesawat merupakan kesalahan pengangkut ?. Yang pasti faktor cuaca dan kepadatan lalu lintas udara bukan merupakan kesalahan pengangkut. Tetapi hal ini jangan dipakai sebagai alasan oleh airline yang *delay* karena mencari penumpang. Untuk itu diperlukan pengawasan dan penindakan oleh regulator yaitu pihak Pengelola Bandara. *Ketiga*, pelayanan yang layak dalam PP 40

tidak jelas, apalagi disesuaikan dengan kemampuan pengangkut. Disinilah terdapat celah bagi airline untuk lari dari tanggung jawabnya. Kalau pengangkut menyatakan tidak mampu, penumpang tidak dapat berkutik. Pada prakteknya di lapangan jarang sekali di temui adanya kompensasi kepada penumpang, malah dibiarkan menunggu tanpa kepastian. Kalau hal ini dibiarkan secara terus menerus, merupakan suatu pelanggaran terhadap hak – hak konsumen yang secara nyata dilindungi oleh UU no 8 tahun 1999 Perlindungan konsumen. Pasal 4

*Hak konsumen adalah : Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa, hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan / atau jasa yang digunakan, hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.*

Sedangkan kewajiban Pelaku usaha ( termasuk operator penerbangan ) Pada Pasal 7;  
*Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan, memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.*

Pasal 19 ;

*Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.*



Jelas bahwa UU perlindungan konsumen diatas bisa dipakai sebagai dasar untuk meminta pertanggung jawaban pengangkut atas kerugian yang dialami penumpang. Tetapi aturan tersebut harus ditindak lanjuti dengan aturan-aturan dibawahnya yang mengatur secara detail tentang definisi tentang hak-hak penumpang pesawat udara , berapa besar kompensasi yang diberikan apabila haknya dilanggar dan bentuknya seperti apa? Apakah dengan prosentase dari harga tiket ? apakah disesuaikan dengan berapa lama *delay* ? Dan apa yang harus dilakukan oleh pengangkut, serta sanksi yang dijatuhkan kepada pengangkut apabila tidak melaksanakan kewajibannya dijabarkan dalam aturan yang baku.

UU perlindungan konsumen Pasal 4 juga mengharuskan Pengelola Bandara memberikan kemudahan akses pengaduan dan keluhan apabila hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam menggunakan jasa penerbangan terganggu dan hak mendapatkan penyelesaian terhadap hak – hak nya sebagai penumpang dilanggar.

Namun semenjak terbitnya KM No.25 Tahun 2008, diharapkan memberikan perlindungan terhadap hak-hak penumpang pesawat udara dalam hal terjadi kasus-kasus penundaan/pembatalan jadwal keberangkatan pesawat udara. KM ini diberlakukan per 25 Juni 2008.

Perlindungan terhadap hak-hak penumpang diatur pada Pasal 35, ayat (1) huruf (b) Dan pemberian kompensasi kepada para penumpang merupakan suatu kewajiban pengangkut untuk keterlambatan karena kesalahan pengangkut dengan rincian sebagai berikut (pasal 3) :

**Keterlambatan 30 - 90 menit.**Kewajiban Airlines :

1. Memberikan minuman dan makanan ringan.

**Keterlambatan lebih dari 90 menit - 180 menit.**Kewajiban Airlines :

1. Memberikan minuman, makanan ringan, makan siang / malam dan
2. Memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang.

**Keterlambatan lebih dari 180 menit.**Kewajiban Airlines :

1. Memberikan minuman, makanan ringan, makan siang / malam dan
2. Memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang.
3. Apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya / ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya.

**Pembatalan Penerbangan.**Kewajiban Airlines :

1. Mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan berikutnya.

**Apabila Penumpang Menolak Diterbangkan Akibat Keterlambatan / Pembatalan.**Kewajiban Airlines :

1. Harus mengembalikan harga tiket yang telah dibayarkan kepada perusahaan.

Menurut pandangan para ahli, hak dan kewajiban antara penumpang sebagai konsumen penerbangan dan airline sebagai penyedia jasa sekarang ini terjadi ketimpangan yang cukup besar. Walaupun penumpang sudah menjalankan kewajibannya dengan membeli tiket, namun haknya sangat terbatas. Sebaliknya sering kita temui airline menerapkan aturan sepihak yang harus dipatuhi oleh penumpang tetapi apabila penumpang mengalami kerugian tidak jelas kompensasinya. Dalam pembuatan regulasi penerbangan, Pemerintah perlu mendapat masukan dari para konsumen penerbangan, YLKI, Asosiasi Penerbangan Nasional ( INACA ), pengelola bandara dan unsur – unsur lain yang terkait dalam



penerbangan. Sehingga produk regulasi yang dihasilkan tidak ada pihak yang dirugikan dan tercipta suatu keseimbangan antara hak dan kewajiban pelaku usaha dan konsumen penerbangan.

## 2. Tanggung Jawab untuk Pengangkutan Kargo

Pada pengangkutan kargo, masalah keterlambatan atas pengiriman lagi-lagi mengalami ketimpangan seperti dengan yang terjadi pada pengangkutan penumpang komersil. Walau pengangkutan udara untuk kargo sudah didukung dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara.

Masalah yang dihadapi kargo udara adalah kendala utama tentu saja *delay*. keterlambatan pengiriman barang yang disebabkan oleh tidak dikonfirmasi terlebih dahulu *connecting* penerbangannya. Kendala ini dapat diminimalisir dengan menginstruksikan perusahaan logistik untuk *booking flight in advance*. Tapi kendala ini akan lebih parah bila *Sales Person in charge* malah tidak bertanggung jawab saat kita butuh untuk *quick delivery*.

Masalah yang kedua adalah masalah ukuran produk yang dikirim, seringkali airlines menetapkan limit untuk ukuran-ukuran cargo yang dapat dikirim, untuk pesawat-pesawat domestik (biasanya untuk *connecting*) mereka sangat terbatas dalam hal ukuran, kalau barang yang di kirim lebarnya lebih dari 3 meter tidak bisa dikirim *by air*, melainkan harus *trucking*, menambah waktu kirim dan membuka potensi kerusakan barang lebih besar.

Masalah ketiga adalah jenis produk, untuk pengiriman lewat udara sangat dibatasi pengiriman produk-produk yang berpotensi bahaya atau mudah meledak

menurut standard dari *Airlines*.

Masalah terakhir adalah kendala *custom and documentation*, import kayu dan kain memiliki banyak peraturannya yang mesti dipenuhi. kendala lain yang tak terduga adalah: cargo hilang atau salah kirim, kesalahan *system by logistic company*, dan lain sebagainya.

Dengan masalah utama delay, sedangkan peraturan mengenai kargo dan pengangkutannya diutamakan pada kehilangan. Sedangkan untuk keterlambatan hanya pada Pasal 44 ayat (3).

“Jumlah ganti rugi untuk kerugian kargo termasuk kerugian karena kelambatan karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram.”

Pasal diatas merupakan kelebihan kargo atas penumpang, dimana nilai ganti rugi atas keterlambatan sudah ditentukan besarnya, yaitu setinggi-tingginya Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram, tidak seperti pada penumpang yang tidak memiliki ketentuan pasti atas ganti rugi yang didapat atas adanya keterlambatan.

Namun ketentuan dan peraturan ini hanya menilai kompensasi dari beratnya, padahal tidak semua barang kargo memiliki nilai yang sebanding dengan beratnya. Nilai suatu barang dapat saja dinilai dari kebutuhannya, atau dari harganya. Jika hal ini terjadi, maka konsumen yang membutuhkan barang dan menilainya karena kebutuhan cepatnya atau harganya akan mendapatkan kerugian, baik secara waktu maupun materi.

Contohnya lain kasus kelambatan penerbangan adalah Kasus kelambatan

Muhammad Sholeh. Kasus itu terjadi atas kelambatan maskapai Lion Air rute Jakarta-Surabaya pada 14 Agustus 2007. Pada penerbangan Lion Air rute Jakarta-Surabaya pada 14 Agustus 2007 yang ditumpangi Sholeh molor. Seharusnya dijadwalkan 18.30, penerbangan itu baru lepas landas pukul 22.00 waktu setempat. Sholeh menceritakan, pihak Lion Air saat itu beralasan pesawat Padang-Jakarta yang akan lanjut terbang ke Surabaya mengalami kerusakan. Penumpang, termasuk Sholeh, terpaksa menunggu pesawat Wings Air dengan kapasitas yang sama dari Solo, meski sebenarnya ada pesawat dengan kapasitas lebih kecil yang sedang parkir di Jakarta.

Muhammad Sholeh, seorang advokat asal Surabaya, tak tinggal diam dan memutuskan untuk menggugat Lion Air dan Menteri Perhubungan berikut jajarannya di Pengadilan Negeri Surabaya. Sholeh mengklaim akibat keterlambatan ia menderita kerugian karena hilangnya kepercayaan klien baru yang sedianya akan disambungnya. Ditambah kekhawatiran keluarganya akibat keterlambatan pesawat. Ia menuntut ganti rugi secara materiil sebesar Rp35 juta, jumlah yang sedianya ia terima dari klien barunya. Ditambah kerugian imateriil sebesar Rp 1 miliar. Gugatan perbuatan melanggar hukum ini mengacu pada Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UU Konsumen).

Pasal 43 (1) UU Penerbangan menyatakan perusahaan angkutan udara bertanggungjawab atas keterlambatan penumpang atau barang. Pasal 19 UU Konsumen menyatakan pelaku usaha bertanggungjawab atas kerusakan,



pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang atau jasa yang diperdagangkan.

Ini bukan kali pertama Sholeh menggugat Lion. Sekitar tiga tahun lalu ia menggugat perusahaan itu untuk alasan yang sama. Menurutnya, saat itu Lion mengakui ada keterlambatan, tapi hakim berpendapat Lion tak melanggar hukum. Ada alasan teknis sehingga *delay* harus dilakukan karena ada persoalan teknis. Kalau tetap dilakukan dikhawatirkan jatuh.

Kalaupun gugatan Sholeh kali ini diterima, belum tentu hakim akan mengabulkan seluruh tuntutan ganti rugi Sholeh sebesar Rp1,035 miliar. Pasalnya, PP Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara telah mematok batas atas besaran ganti rugi keterlambatan penumpang sebesar Rp1 juta.

#### **UU No. 15/1992 tentang Penerbangan**

##### **Pasal 43**

(1). Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab 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.

*Penjelasan Ayat (2):*

*Ketentuan ini dimaksudkan untuk menyempurnakan balas ganti rugi sebagaimana diatur dalam Pasal 30 Ordonansi Pengangkutan Udara (Luchtvervoer Ordonnantie Staatsblad 1939 No. 100).*

Besarnya ganti rugi harus selalu disesuaikan dengan perkembangan nilai mata uang.

Sholeh mengakui gugatannya tak mencantumkan PP 40/1995 sebagai dasar hukum. Namun, pembatasan nilai ganti rugi sebesar satu juta dinilainya tak akan menjadi masalah. “Karena selain mengacu pada UU Penerbangan, besaran ganti rugi menitikberatkan pada UU Perlindungan Konsumen.” ujarnya.

Masih menurut Sholeh, dalam gugatan terdahulu Lion mengacu pada Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU)-*Staatsblaad* 1939-100. Lion membatasi tanggungjawab dengan menulis pada tiket operator tidak bertanggungjawab atas keterlambatan. Pembatasan tanggungjawab ini menurut Sholeh masih diberlakukan hingga kini.

**Ordonansi Pengangkutan Udara (*Staatsblaad* 1939-100)**

**Pasal 28**

*Bila tidak ada perjanjian lain, maka pengangkut bertanggung-jawab untuk kerugian yang timbul sebagai akibat dari kelambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi atau barang.*

Pengaturan hukum pengangkutan udara saat ini masih tumpang tindih. Yang diatur UU Nomor 15 Tahun 1992 sebenarnya sudah diatur OPU, sehingga terjadi *overlapping*. OPU merupakan aturan hukum privat dalam pengangkutan udara yang hingga kini juga masih berlaku.

Namun bila menggunakan UU Penerbangan, permintaan ganti rugi lebih dari Rp 1 juta tetap dapat dilakukan. Meski PP menetapkan batas maksimum, Dengan kondisi saat ini tidak mungkin konsumen dibayar sejuta, karena dalam ketentuan itu nilai ganti rugi disesuaikan dengan keadaan.

Bila mengacu pada OPU, tanggungjawab maskapai atas keterlambatan bisa dikesampingkan bila diperjanjikan demikian, sebagaimana terjadi dalam kasus ini. Namun, memandang maskapai harus tetap membuktikan keterlambatan itu bukan karena kesalahannya. Meski ada perjanjian pengangkut tetap harus membuktikan. Soal tanggungjawab dan ganti rugi ini tergantung pada hakim. Hakim harus lebih fokus pakai apa, UU atau OPU.

Memandang persoalan ganti rugi juga bisa menggunakan UU Perlindungan Konsumen. Dalam beberapa hal UU PK dapat digunakan apabila peraturan lama kurang berkeadilan bagi konsumen. Tinggal bagaimana hakim melihatnya.

Indonesia sendiri sudah meratifikasi Konvensi Warsawa 1929. Indonesia meratifikasi Konvensi Warsawa dengan penundukkan pada saat penjajahan kolonial atau lebih dikenal asas konkordasi.

Konvensi Warsawa, mengatur materi pokok mengenai penerbangan dan



pengangkutan udara. Antara lain mengenai pengangkutan udara, tanggung jawab pengangkut udara dan yurisdiksi ketika terjadi sengketa. Khusus mengenai tanggung jawab pengangkut udara untuk memberikan ganti rugi kepada penumpang, Konvensi Warsawa menerapkan konsep *presumption of liability*. Atau jika di-Indonesiakan lebih kurang berarti asas praduga bersalah.

Dengan konsep praduga bersalah tersebut, perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi kepada penumpang. Konsep ini, membawa implikasi pada beban pembuktian di persidangan. Dalam konsep praduga bersalah ini, perusahaan penerbangan harus membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah. Inilah yang dimaksud dengan pembuktian terbalik.

Meski begitu, tanggung jawab maskapai penerbangan dalam konsep ini terbatas. Hal tersebut dinyatakan secara tegas dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa yang mengatur mengenai jumlah ganti rugi yang harus dibayarkan kepada penumpang sebesar 125 ribu franc Perancis atau setara AS\$ 20 ribu.

Namun, ceritanya akan berbeda jika penumpang bisa membuktikan bahwa perusahaan penerbangan melakukan kesalahan dengan sengaja (*wishful misconduct*) maka tanggung jawab maskapai menjadi tidak terbatas alias *unlimited liability*. Contoh dari *wishful misconduct* adalah ketika perusahaan tidak membawa jaket keselamatan atau menyediakan oksigen di dalam pesawatnya. Padahal itu adalah salah satu komponen keselamatan yang harus disediakan perusahaan penerbangan karena keselamatan atau *safety* adalah prinsip utama.

Dalam dunia penerbangan, perusahaan memiliki kekuasaan yang sangat

besar. Saking besarnya mengibaratkan kekuasaan perusahaan penerbangan hampir sama dengan kekuasaan Tuhan (*master after the god*) karena di tangan perusahaan nyawa penumpang dipertaruhkan. Sebagai contoh, kalau cuaca buruk, demi keselamatan penumpang, perusahaan penerbang harus memerintahkan pilotnya untuk tidak terbang. Jika tetap nekat terbang, itu adalah salah satu bentuk *wishful misconduct*.

Yang berhak memutuskan perusahaan sudah melakukan *wishful misconduct* maupun mengenai sejauh mana ganti rugi yang harus dibayarkan kepada penumpang adalah majelis hakim yang menangani perkara dengan memperhatikan bukti-bukti seperti bagaimana pengadilan di luar negeri seperti Jepang dan Amerika memutuskan untuk membayar ganti rugi melebihi ketentuan Pasal 22 Konvensi atas dasar *unlimited liability*.

Sementara daluarsa alias batas waktu pengajuan gugatan atas sengketa antara perusahaan dan penumpang, berdasarkan ketentuan Pasal 29 Ayat (1) Konvensi Warsawa, gugatan hanya bisa diajukan dalam waktu dua tahun sejak kedatangan pesawat, mendaratnya pesawat atau saat penerbangan dihentikan. Gugatan dapat diajukan lewat dari masa yang ditentukan itu, ketika dalam masa dua tahun tersebut ada upaya hukum yang sudah dilakukan oleh penumpang. Merujuk ketentuan Pasal 29 Ayat (2) Konvensi Warsawa disebutkan bahwa untuk menghitung periode waktu dua tahun itu diserahkan pada hakim.

### C. PERBANDINGAN SISTEM TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA INTERNASIONAL DAN NASIONAL DALAM HAL KELAMBATAN

Dalam Penerbangan Nasional, sistem tanggung jawab yang digunakan dalam hal kelambatan adalah prinsip *based on fault*, jadi perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Penggugat yang berkewajiban membuktikan bahwa pihak tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum, telah melakukan kesalahan dan akibat dari kesalahannya itu mengakibatkan kerugian pada pihak penggugat. Jika penggugat gagal membuktikan, maka tuntutananya gagal. Unsur-unsur yang harus dipenuhi dalam suatu gugatan berdasarkan pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia adalah:

- d. Adanya perbuatan melawan hukum;
- e. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya;
- f. Adanya kerugian yang diderita penggugat sebagai akibat dari kesalahan tersebut

Selain itu, terdapat perbedaan mengenai hak dan kewajiban antara penumpang dan penyedia jasa. Hak dan kewajiban antara penumpang sebagai konsumen penerbangan dan airline sebagai penyedia jasa sekarang ini terjadi ketimpangan yang cukup besar. Walaupun penumpang sudah menjalankan kewajibannya dengan membeli tiket, namun haknya sangat terbatas. Sebaliknya sering kita temui airline menerapkan aturan sepihak yang harus dipatuhi oleh



penumpang tetapi apabila penumpang mengalami kerugian tidak jelas kompensasinya.

Walaupun airlines biasanya sudah mempunyai peraturan atas pelayanannya, namun seringkali peraturan ini tidak memiliki langkah-langkah yang detail mengenai pelaksanaannya, terutama yang berkenaan dengan kompensasi atas keterlambatan (*delay*) atau pembatalan (*cancelled*) penerbangan. Hal ini yang menghambat bergulirnya peraturan atas dukungan hak penumpang angkutan udara atas kompensasi yang patut didapat atas keterlambatan (*delay*) atau pembatalan (*cancelled*) penerbangan.

Semenjak terbitnya KM No.25 Tahun 2008, diharapkan memberikan perlindungan terhadap hak-hak penumpang pesawat udara dalam hal terjadi kasus-kasus penundaan/pembatalan jadwal keberangkatan pesawat udara. KM ini diberlakukan per 25 Juni 2008. Namun hingga penelitian ini dilakukan, perlindungan terhadap hak-hak penumpang pesawat udara dalam hal terjadi kasus-kasus penundaan/pembatalan jadwal keberangkatan pesawat udara tidak terjadi. Hak-hak penumpang pesawat udara masih tetap terbatas karena ketidaktahuan penumpang akan peraturan tersebut.

KM No.25 Tahun 2008 terbit untuk memberikan perlindungan terhadap hak-hak penumpang pesawat udara dalam hal terjadi kasus-kasus penundaan/pembatalan jadwal keberangkatan pesawat udara. Perlindungan atas hak-hak penumpang pesawat udara dalam hal terjadi kasus-kasus penundaan/pembatalan jadwal keberangkatan pesawat udara adalah sebagai berikut :

**Keterlambatan 30 - 90 menit.**Kewajiban Airlines :

1. Memberikan minuman dan makanan ringan.

**Keterlambatan lebih dari 90 menit - 180 menit.**Kewajiban Airlines :

1. Memberikan minuman, makanan ringan, makan siang / malam dan
2. Memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang.

**Keterlambatan lebih dari 180 menit.**Kewajiban Airlines :

0. Memberikan minuman, makanan ringan, makan siang / malam dan
1. Memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang.
2. Apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya / ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya.

**Pembatalan Penerbangan.**Kewajiban Airlines :

- 1 Mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan berikutnya.

**Apabila Penumpang Menolak Diterbangkan Akibat Keterlambatan / Pembatalan.**Kewajiban Airlines :

- 1 Harus mengembalikan harga tiket yang telah dibayarkan kepada perusahaan.

Dalam angkutan udara Internasional dalam hal kelambatan menganut prinsip *Presumption of Liability*. Beban pembuktian beralih dari penggugat (korban) kepada pengangkut. Jadi, berdasarkan prinsip ini pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian tersebut atau hal tersebut tidak mungkin dilakukan.

Angkutan udara Internasional juga tidak berbeda dengan angkutan udara dalam negeri. Hanya di negara maju seperti Amerika Serikat dan kalangan Eropa yang sudah melaksanakan perlindungan terhadap hak-hak penumpang pesawat udara dalam hal terjadi kasus-kasus penundaan/pembatalan jadwal keberangkatan



pesawat udara, walaupun lebih bersifat komersial daripada sebagai perlindungan konsumen. Sedangkan pada Negara lain, hak-hak penumpang pesawat udara dalam hal terjadi kasus-kasus penundaan/pembatalan jadwal keberangkatan pesawat udara masih terbatas.

Pemberian kompensasi akan adanya keterlambatan adalah sesuatu yang wajib dilaksanakan oleh setiap airlines. Hal ini meliputi minuman, makanan, akomodasi seperti hotel, atau bahkan sambungan telepon. Namun kebijakan masing-masing airlines berbeda bentuknya.

Ada tiga kadar kompensasi untuk penerbangan Internasional:

- i. Di peristiwa kelambatan panjang, penumpang di setiap kasus ditawarkan makan bebas dan minuman dan makanan tambah dua panggilan telepon bebas, meneleks atau memfax pesan, atau email;
- ii. Jika masa keberangkatan ditunda sampai keesokan harinya, penumpang juga harus ditawarkan akomodasi hotel dan angkutan di antara pelabuhan udara dan tempat akomodasi;
- iii. Waktu kelambatan lebih panjang, penumpang mungkin memilih uang pengganti biaya penuh tiket bersama dengan, kalau relevan, penerbangan kepulauan ke tempat pemberangkatan pertama.

Dimana pembagian masa waktu keterlambatan/penundaan diatur oleh masing-masing wilayah.

Untuk pengiriman kargo baik secara nasional maupun internasional, peraturan dan perundang-undangan yang berlaku terkadang diatur bersamaan dengan

angkutan udara penumpang. Namun seringkali peraturan dan perundang-undangan bagi pengiriman kargo, diatur tersendiri, dengan dukungan yang lebih baik daripada dukungan hukum atas hak-hak penumpang pesawat udara dalam hal terjadi kasus-kasus penundaan/pembatalan jadwal keberangkatan pesawat udara.

#### **D. LATAR BELAKANG PERBEDAAN SISTEM TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA INTERNASIONAL DAN NASIONAL DALAM HAL KELAMBATAN**

Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan dapat diterapkan bila kedudukan antara korban sebagai penggugat dengan tergugat (yang berbuat) sama atau seimbang. Dalam hal para pihak tidak mempunyai kemampuan yang sama atau tidak seimbang kedudukannya, maka prinsip itu tidak adil bila diterapkan. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan diterapkan dalam Pasal 1365 KUH Perdata, Pasal 43 Ayat (1) bagian c tentang kelambatan penumpang dan atau barang sebagaimana diatur dalam UU RI Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang menyatakan korban yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut dan pasal II *Liability Convention of 1972* tentang Tanggung Jawab Internasional Peluncuran Benda-benda Angkasa. Menurut *Liability Convention of 1972*, tabrakan antara benda-benda angkasa berlaku tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*).

Tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) dapat diterapkan bila kedudukan para pihak seimbang dalam arti mempunyai kemampuan yang sama untuk saling membuktikan. Dalam perkembangannya, khususnya dalam

dunia penerbangan, kedudukan antara tergugat sebagai pengangkut dengan penumpang sebagai penggugat tidak seimbang. Para korban kecelakaan pesawat udara sebagai penggugat yang relatif masyarakat biasa berhadapan dengan pengangkut sebagai tergugat jelas tidak seimbang, karena pengangkut menguasai teknologi tinggi penerbangan, sedangkan penumpang biasanya tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan. Penumpang jelas tidak mampu membuktikan kesalahan pengangkut. Karena itu, tidak adil bila menggunakan prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*). Untuk mengatasi hal itu, sejak tahun 1928 diterapkan asas pembuktian terbalik atau pembuktian negatif berdasarkan prinsip praduga bersalah (*presumption of liability*) dalam Konvensi Warsawa 1929 yang telah diadopsi Indonesia dalam Stb 1939-100 tentang Ordonansi Pengangkutan Udara.

Menurut prinsip tanggung jawab praduga bersalah pengangkut dianggap (*presumed*) bersalah sehingga otomatis pengangkut bertanggung jawab (*liable*) membayar seluruh (*unlimited*) kerugian yang diderita penumpang, kecuali pengangkut membuktikan (pembuktian terbalik) bahwa pengangkut tidak bersalah (pembuktian negatif). Apabila pengangkut dapat membuktikan tidak bersalah (negatif), maka pengangkut tidak bertanggung jawab membayar kerugian yang diderita oleh penumpang.

Mengingat pengangkut dianggap bersalah, maka pengangkut berhak menikmati batas maksimum tanggung jawab (*limit of liability*) membayar kerugian yang diderita penumpang (*limited*) harapan kerugian yang diderita penumpang, pengangkut hanya membayar sebesar batas tanggung jawab (*limited liability*) yang



telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan atau konvensi internasional, kecuali penumpang sebagai penggugat membuktikan bahwa pengangkut berbuat kesalahan yang disengaja (*wilful misconduct*). Dalam hal penumpang dapat membuktikan pengangkut atau pegawai atau karyawan atau agen atau perwakilannya sengaja berbuat salah (*wilful misconduct*) maka pengangkut bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam arti berapa pun juga kerugian yang diderita penumpang, pengangkut harus membayar seluruhnya.

Penerapan asas beban pembuktian terbalik berdasar prinsip tanggung jawab praduga bersalah menguntungkan kedua pihak. Keuntungan bagi pengangkut adalah pengangkut menikmati batas maksimum tanggung jawab (*limited liability*) yang harus dibayar, sedangkan bagi penumpang keuntungannya tidak perlu membuktikan kesalahan pengangkut, sebab bila penumpang harus membuktikan kesalahan pengangkut mungkin penumpang tidak akan memperoleh pembayaran kerugian karena penumpang tidak mampu membuktikan kesalahan pengangkut.

Asas beban pembuktian terbalik berdasar prinsip praduga bersalah diterapkan dalam Konvensi Warsawa 1929 yang diadopsi Indonesia dalam Stb 1939-100 tentang Ordonansi Pengangkutan Udara sebagaimana disebutkan di depan dan UU Nomor 15 Tahun 1992, khususnya Pasal 43 ayat (1) bagian a dan b.

Menurut pasal itu pengangkut bertanggung jawab atas kematian, luka penumpang dan hilang, serta musnah dan rusaknya barang yang diangkut, sedangkan dalam hukum internasional selain Konvensi Warsawa 1929, prinsip tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) dapat ditemui dalam Protocol The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961.

Pada dasarnya dibahas hal-hal yang menjadi tanggung jawab perusahaan angkutan udara/ airlines sebagai berikut:

1. Keamanan dan keselamatan penumpang, bagasi, kargo dan mail di dalam penerbangan.
2. Tanggung jawab terhadap penumpang, mencakup kematian dan cedera atau luka-luka.
3. Tanggung jawab terhadap bagasi, penumpang, kargo dan mail menyangkut masalah kehilangan, kerusakan dan keterlambatan di dalam pengiriman.

Perbedaan yang jelas juga terdapat pada besarnya ganti rugi yang ditetapkan masing-masing. Dimana pada Konvensi Warsawa, untuk keterlambatan ganti rugi adalah sebesar 125 ribu franc Perancis atau setara AS\$ 20 ribu, sedangkan untuk UU No 15 Tahun 1992, besarnya ganti rugi harus selalu disesuaikan dengan perkembangan nilai mata uang. Baru pada PP No. 40/1995 tentang Angkutan Udara Pasal 43 dinyatakan bahwa ganti rugi untuk kelambatan yang dialami oleh penumpang karena kesalahan pengangkut sampai dengan setinggi-tingginya Rp.1.000.000,00 (satu juta rupiah). Hal ini pun, terkait dengan penjelasan sebelumnya, belum terlaksana dengan baik karena hukum di Indonesia, belum mendukung dengan baik penumpang sebagai konsumen dari Airlines sebagai pengangkut udara.

#### **E. CARA MENGATASI MASALAH PERBEDAAN SISTEM TANGGUNG**

## **JAWAB PENGANGKUT UDARA INTERNASIONAL DENGAN NASIONAL DALAM HAL KELAMBATAN**

Persoalannya sangat sederhana, pemerintah sebagai regulator harus meninjau kembali Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan secara tegas. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi tumpang tindih pengaturan mengenai sistem tanggung jawab pengangkut dalam hal kelambatan. Yang pada dasarnya, Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan adalah adopsi dari Ordonansi Pengangkutan Udara. Dan Ordonansi Pengangkutan Udara adalah adopsi dan terjemahan dari Konvensi Warsawa 1929.

Mengingat juga bahwa dalam sistem hukum common dan kontinental, perusahaan penerbangan sebagai perusahaan yang menyediakan jasa transportasi udara untuk umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/ atau pengirim barang. Menurut hukum, akan terjadi pergeseran tanggung jawab dari korban kepada pelaku transportasi.

Jadi, seharusnya sistem tanggung jawab pengangkut udara dalam hal kelambatan antara hukum Nasional (Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992) dan hukum Internasional ( Konvensi Warsawa ) adalah sama.

Jika masalah perbedaan sistem ini tidak dapat diatasi, maka Pemerintah harus menjalankan fungsi pemerintah dalam dunia penerbangan tidak hanya sebagai pembuat kebijakan, tapi sekaligus juga sebagai pengawas yang bisa memberi sanksi bagi operator yang melakukan pelanggaran hukum.



Selain itu, Operator penerbangan mau tidak mau harus tunduk dan taat pada Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 dan UU perlindungan konsumen. Terakhir, konsumen harus membiasakan diri apabila haknya dilanggar harus menempuh jalur hukum, ini penting sebagai pemberdayaan bagi operator penerbangan.



**BAB V**  
**PENUTUP**

**A. KESIMPULAN**

Dari pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Perbandingan tanggung jawab pengangkut dalam Hukum Nasional (Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992) dengan Hukum Internasional (Konvensi Warsawa 1929)

Hal	Hukum Nasional ( UU No. 15 Tahun 1992)	Hukum Internasional ( Konvensi Warsawa 1929)
Tanggung jawab pengangkut dalam hal kelambatan	Menggunakan prinsip <i>Liability Based on Fault</i>	Menggunakan prinsip <i>Presumption of Liability.</i>

2. Hal yang melatarbelakangi adanya perbedaan sistem tanggung jawab pengangkut udara Nasional dengan Internasional dalam hal kelambatan adalah kedudukan para pihak. Dalam hukum Nasional yang menganut prinsip *Liability Based on Fault*, kedudukan para pihak dianggap sama. Dalam artian, pihak penumpang dan /atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan seimbang. Sedangkan hukum Internasional dalam

hal kelambatan mengikuti prinsip *Presumption of Liability*, kedudukan para pihak dianggap tidak sama. Dalam arti, penumpang dan/atau pengirim barang (sebagai korban) tidak mungkin dapat membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan sebagai tergugat karena perusahaan penerbangan telah mengenal teknologi tinggi, sedangkan penumpang atau pengirim barang tidak mengenal teknologi tinggi.

3. Cara mengatasi masalah perbedaan pengaturan mengenai tanggung jawab pengangkut dalam hal kelambatan antara Konvensi Warsawa 1929 dan Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 adalah pemerintah sebagai regulator harus meninjau kembali Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan secara tegas. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi tumpang tindih pengaturan mengenai sistem tanggung jawab pengangkut dalam hal kelambatan. Jika tidak bisa diatasi, maka pemerintah harus menjalankan fungsi pemerintah dalam dunia penerbangan tidak hanya sebagai pembuat kebijakan, tapi juga sebagai pengawas yang bisa memberi sanksi bagi operator yang melanggar hukum. Kedua, operator penerbangan mau tidak mau harus tunduk dan taat pada UU penerbangan dan UU perlindungan konsumen. Terakhir, konsumen harus membiasakan diri apabila haknya dilanggar harus menempuh jalur hukum.

## B. SARAN

1. Pemerintah sebagai regulator harus meninjau kembali Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan secara tegas.



2. Dalam pembuatan regulasi penerbangan Nasional, Pemerintah perlu mendapat masukan dari para konsumen penerbangan, YLKI, Asosiasi Penerbangan Nasional (INACA), pengelola bandara dan unsur – unsur lain yang terkait dalam penerbangan. Sehingga produk regulasi yang dihasilkan tidak ada pihak yang dirugikan dan tercipta suatu keseimbangan antara hak dan kewajiban pelaku usaha dan konsumen penerbangan. Selain itu, regulasi tersebut haruslah jelas menganut sistem tanggung jawab yang mana, karena saat ini regulasi tentang penerbangan di Indonesia tidaklah konsisten.
3. Sedangkan untuk penerbangan Internasional. Bagi penumpang, haruslah menyesuaikan diri atas tujuan penerbangan dan asal Negara Airlines. Karena setiap Negara asal Airlines dan Negara asal penerbangan (Negara tempat pemberangkatan dan *delay* terjadi) memiliki hukum yang berbeda-beda, sehingga untuk mendapatkan hal secara maksimal atau kompensasi atas setiap keterlambatan yang di alami, tergantung pada peraturan yang berlaku atas Negara asal Airlines dan Negara asal penerbangan tersebut.



## DAFTAR PUSTAKA

## BUKU

Abdurrasyid, Pritayna, *Beberapa Pokok Dasar Pengembangan Hukum Udara Nasional*, Bina Cipta, Bandung, 1977.

Brancker, *IATA and What It Does*, A. W. Sijthof International Company, Netherlands, 1977.

Djamali, Abdoel, *PHI*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993.

Marek, *International Air Transport Law*, A. W. Sijthof International Company, Netherlands, 1977.

Martono, K, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Raja Grafindo, Jakarta, 2007.

Nurbaiti, Siti, *Tanggung Jawab Pengangkut*, PSHTT FH USAKTI, Jakarta, 2005.

Shawcross and Beaumont, *Air Law*, Vol II., 1977

Wiradipraja, Saefullah, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberti, Yogyakarta, 1989.

• *Tinjauan singkat atas berbagai perjanjian Internasional di bidang Hukum Udara*, Lisan, Bandung, 1990.



**JURNAL**

Ardiansyah, Dedy, *Apapun Ceritanya Konsumen Tetap Dirugikan*, 2007, Jurnal Harian Global/ online [http:// Harianglobal.com.mht](http://Harianglobal.com.mht) ( 22 Oktober 2008)

Arwansyach, *Pesawat Terbang Telat, Advokat Menggugat*, 2007, Jentera Jurnal Hukum/ online [http:// Hukumonline\\_com.mht](http://Hukumonline_com.mht) ( 22 Oktober 2008)

Bramantyo, *Ahli Nyatakan Perusahaan Penerbangan Harus Bertanggung Jawab Kasus Singapore Airlines*, 2007, Jentera Jurnal Hukum/ online [http:// Hukumonline\\_com.mht](http://Hukumonline_com.mht) ( 22 Oktober 2008)

Didik, *Lagi, Konsumen Menggugat Keterlambatan Pesawat*, 2008, Jentera Jurnal Hukum/ online [http:// Hukumonline\\_com.mht](http://Hukumonline_com.mht) ( 22 Oktober 2008)

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, *Perkembangan Kebijakan Angkutan Udara*, 2007, Kebijakan Angkutan Udara/ online [http:// Website Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.htm](http://Website Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.htm) (22 Oktober 2008)

Hera, *Menggugat Garuda dengan Konvensi Warsawa*, 2008, Jentera Jurnal Hukum/ online [http:// Hukumonline\\_com.mht](http://Hukumonline_com.mht) ( 22 Oktober 2008)

Jawa Pos. 16 Pebruari, 2008. Airlines Belum Bisa Dijerat Hukum, hlm. 4.

Sulistyo, Mandala Airlines Asuransikan Keterlambatan, 008, <http://cetak.kompas.com/read/xml/2008/12/19/00505030>

Wiradipraja, Saefullah, *Peraturan perundang-undangan Penerbangan Nasional Perlukah Ditinjau Kembali?*, 2007, Harapan dan Tanggapan Pemerhati dan Mitra/ online [http:// Harapan dan Tanggapan Pemerhati dan Mitra.mht](http://Harapan dan Tanggapan Pemerhati dan Mitra.mht) (22 Oktober 2008)

**KONVENSI**

Konvensi Chicago 1944

Konvensi Guadalajara 1961

Konvensi Montreal 1999

Protokol Tambahan Montreal 1975

Konvensi Warsawa 1929

Protokol Guatemala 1971

Protokol The Hague 1955

### **UNDANG-UNDANG**

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

Stb 1939 Nomor 100 tentang Ordonansi Pengangkutan Udara

Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air

Signed at Warsaw, no 12 October 1929

The President of the German reich, the Federal President of the Republic of Austria, his Majesty

**ORDONANSI PENGANGKUTAN UDARA**

(Luchtvervoer-ordonnantie).

*Ketentuan-ketentuan Tentang Pengangkutan Udara Dalam negeri.*

(Ord. 9 Maret 1939.) S. 1939-100 jo. 101 (mb. 1 Mei 1939.)

*Anotasi:*

Di Indonesia berlaku ketentuan-ketentuan penerbangan berikut:

Traktat Penerbangan Paris 1919 dengan protokol-protokol perubahan London (1922/1923) dan Paris (1929); yang ikut serta dalam traktat dan protokol-protokol itu adalah Negeri Belanda, Indonesia, Suriname dan Bagian Antillen Belanda, N.S. 1928-226jo. 1933-354, I.S. 1928-536jo. 1933-339, maklumat peraturan penerbangan. Traktat ini ternyata ditarik kembali dari N.S. 1947-H.64 menjelang saat di Negeri Belanda mulai berlaku traktat Chicago dari 7 Des. 1944 (Lihat teks dalam N.S. 1946-G. 252, I.S. 1946-121.)

Traktat Warsawa dari 1929 mengenai **pengangkutan udara** intemasional, dengan protokol lampiran; untuk Negeri Belanda, Indonesia, Suriname dan Antillen Belanda mulai berlaku 29 September 1933, N.S. 1933-365, I.S. 1933-344, peraturan hukum perdata **pengangkutan udara**;

Keputusan Penerbangan 1932, K. B. tgl. 13 Februari 1933 berisi ketentuanketentuan umum mengenai penerbangan sipil di Indonesia: N.S. 1933-45, I.S. 1933-118 jo. S. 1936-447, mb. 1 Agustus 1936;

**Ordonansi** Penerbangan 1934, pelaksanaan mengenai beberapa ketentuan Keputusan Penerbangan: S. 1934-205, setelah diubah dengan S. 1936-423, 424, mb. 1 Agustus 1935 berdasarkan S. 1936-447; Peraturan (Verordening) lalu-lintas **udara**, pelaksanaan Keputusan Penerbangan: S. 1936-425, mb. 1 Agustus 1936 S. 1937-621;

Peraturan Pengawasan Penerbangan, ketentuan-ketentuan untuk pelaksanaan Keputusan Penerbangan 1932 dan **Ordonansi** Penerbangan 1934: S. 1936-426, mb. 1 Agustus 1936, setelah diubah dengan S. 1937-621; S. 1941-131, 268;

Peraturan-peraturan Pelaksanaan Perundang-undangan Penerbangan, keputusan Direktur Lalu-Lintas dan Urusan Air: Bb. 13786 setelah diubah dengan Bb. 14108, 14162, 14243, 145:37, 15165 jo. 15174;



**Ordonansi** dan Peraturan Karantina Penerbangan: S. 1939-149 dan 150; Pemberlakuan lingkungan-lingkungan **udara** terlarang: S. 1940-94, S. 1941150 (Ambon);

Ketentuan-ketentuan izin masuk kapal-kapal terbang militer asing dalam daerah hukum Indonesia, Suriname dan Antillen Belanda, K.B. tgl. 26 Juni 1935: N.S. 1935-361, I.S. 1935-409 jo. 464, mb. 1 Oktober 1935;

Dengan S. 1931-471 jis. 1932-212, 213, **Ordonansi** bea (ketentuan-ketentuan tentang pemungutan dan penjaminan bea-masuk dan bea-keluar) dinyatakan berlaku juga terhadap pemasukan dan pengeluaran lewat **udara**. Penunjukan lapangan-lapangan **udara** untuk formalitas-formalitas bea cukai, S. 1932-214, Pelabuhan-pelabuhan **Udara**, S. 1949-332.

## BAB I. KETENTUAN KETENTUAN UMUM.

### Pasal. 1.

Ketentuan-ketentuan **ordonansi** ini berlaku bila tidak berlaku ketentuan-ketentuan lain menurut traktat yang diadakan di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929 dan yang mulai berlaku di Indonesia pada tanggal 29 September 1933, yaitu perjanjian untuk menyeragamkan beberapa ketentuan dalam hal **pengangkutan udara** internasional (S. 1933-347), yang selanjutnya disebut traktat.

### Pasal 2.

- (1) Kecuali yang ditentukan dalam pasal 39, **ordonansi** ini tidak berlaku bagi:
  - a. **pengangkutan udara** cuma-cuma, yang tidak diselenggarakan oleh suatu perusahaan **pengangkutan udara**; (VWarschau 1<sup>1</sup>.)
  - b. **pengangkutan udara** yang dilakukan oleh suatu perusahaan **pengangkutan udara** sebagai suatu percobaan pertama berhubung dengan maksud mengadakan dinas penerbangan tetap;
  - c. **pengangkutan udara**, yang dilakukan dalam keadaan luar biasa, menyimpang dari usaha yang lazim dari suatu perusahaan penerbangan. (VWarschau 34.)
- (2) **Ordonansi** ini juga tidak berlaku bagi **pengangkutan** pos surat atau paket pos melalui **udara**, yang dilaksanakan atas permintaan atau atas nama pejabat yang berwenang, dan juga tidak berlaku bagi **pengangkutan udara** yang dilakukan oleh pesawat-pesawat terbang militer, bea cukai atau polisi.
- (3) **Pengangkutan udara** yang dilakukan berturut-turut oleh beberapa pengangkut **udara**, bagi berlakunya peraturan ini dianggap sebagai satu **pengangkutan udara**, bila oleh pihak-pihak yang bersangkutan dianggap sebagai satu perbuatan dengan tidak memandang apakah dilakukan berdasarkan satu perjanjian atau beberapa perjanjian. (Lvervoer 37; VWarschau 13.)

## Pasal 4.

Yang dimaksud dalam **ordonansi** ini dengan hari, adalah hari menurut tanggal takwim dan bukan hari kerja. (VWarschau 35.)

BAB II. SURAT-SURAT **PENGANGKUTAN UDARA**.

## Bagian 1. Tiket Penumpang.

## Pasal 5.

- (1) Pengangkut **udara** untuk penumpang harus memberikan tiket kepada penumpang, yang harus memuat:
  - a. tempat dan tanggal pemberian;
  - b. tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
  - c. pendaratan-antara yang direncanakan di tempat-tempat di antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan dengan tidak mengurangi hak pengangkut **udara** untuk mengaiukan syarat, bahwa bila perlu ia dapat mengadakan perubahan-perubahan dalam pendaratan-endaratan itu;
  - d. nama dan alamat pengangkut atau pengangkut-pengangkut;
  - e. pemberitahuan, bahwa **pengangkutan udara** tunduk kepada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung-jawab yang diatur oleh **ordonansi** ini atau traktat. (Lvervoer 1, 24, 301.)
- (2) Tidak adanya tiket penumpang, kesalahan di dalamnya atau hilangnya tiket tersebut, tidak mempengaruhi adanya atau berlakunya perjanjian **pengangkutan udara**, yang tetap akan tunduk kepada ketentuan-ketentuan dalam **ordonansi** ini. Akan tetapi bila pengangkut **udara** menerima seorang penumpang tanpa memberikan tiket penumpang, pengangkut tidak berhak untuk menunjuk kepada ketentuan-ketentuan dalam **ordonansi** ini yang menghapus atau membatasi tanggungjawabnya. (Lvervoer, 291, 30, 34, 36; VWarschau 3.)

## Bagian 2. Tiket Bagasi.

## Pasal 6.

- (1) Pengangkut **udara** harus memberikan tiket bagasi untuk bagasi yang diangkutnya.
- (2) Yang dimaksud dengan bagasi: semua barang kepunyaan atau di bawah kekuasaan seorang penumpang, yang olehnya atau atas namanya diminta untuk diangkut melalui **udara**, sebelum ia memulai perjalanan udaranya. Dari



- pengertian bagasi dikecualikan benda-benda kecil untuk penggunaan pribadi yang ada pada penumpang atau dibawa olehnya sendiri. (Lvervoer 303, 31.)
- (3) Tiket bagasi dibuat dalam rangkap dua, satu untuk penumpang, satu lagi untuk pengangkut udara.
  - (4) Tiket bagasi harus memuat:
    1. tempat dan tanggal pemberian;
    2. tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
    3. nama dan alamat pengangkut atau pengangkut-pengangkut;
    4. nomer tiket penumpang;
    5. pemberitahuan, bahwa bagasi akan diserahkan kepada pemegang tiket bagasi;
    6. jumlah dan berat barang-barang;
    7. harga yang diberitahukan oleh penumpang sesuai dengan ketentuan dalam pasal 30 ayat (2);
    8. pemberitahuan, bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk kepada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung-jawab yang diatur dalam ordonansi ini atau traktat. (Lvervoer 1, 25 dst.)
  - (5) Tidak adanya tiket bagasi, suatu kesalahan di dalamnya atau hilangnya tiket bagasi, tidak akan mempengaruhi adanya atau berlakunya perjanjian pengangkutan udara yang tetap akan tunduk kepada ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini. Akan tetapi bila pengangkut udara menerima bagasi untuk diangkut tanpa memberikan tiket bagasi, atau bila tiket ini tidak memuat keterangan yang dimaksud dalam ayat (4) huruf-huruf d, fdan h, ia tidak berhak menunjuk kepada ketentuan-ketentuan ordonansi ini yang menghapus atau membatasi tanggung jawabnya.
  - (6) Pasal-pasal 17-21 berlaku pula bagi bagasi. (Lvervoer, 25 3 , 29-31, 33, 35, 391,.; VWarschau 4.)

### Bagian 3. Surat Muatan Udara.

#### Pasal 7.

- (1) Setiap pengangkut barang berhak untuk meminta kepada pengirim untuk membuat dan memberikan surat yang dinamakan "surat muatan udara". Setiap pengirim berhak untuk meminta kepada pengangkut agar menerima surat tersebut.
- (2) Meskipun demikian, tidak adanya surat tersebut, suatu kesalahan di dalamnya atau hilangnya dokumen tersebut, tidak mempengaruhi adanya atau berlakunya perjanjian pengangkutan udara yang tetap tunduk kepada ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini, kecuali yang ditentukan dalam pasal 1<sup>1</sup>. (Lvervoer 25 dst.; VWarschau 5.)

#### Pasal 8.



- (1) Surat muatan udara asli dibuat oleh pengirim dalam rangkap tiga dan diserahkan bersama-sama dengan barang-barang. (Lvervoer 10, 12 dst.)
- (2) Lembar pertama memuat kata-kata "untuk pengangkut ", lembar ini ditandatangani oleh pengirim. Lembar kedua memuat kata-kata " untuk penerima ", lembar ini ditandatangani oleh pengirim dan pengangkut dan dikirim bersamasama dengan barang. Lembar ketiga ditandatangani oleh pengangkut dan diserahkan kepada pengirim, setelah barang-barang diterimanya.
- (3) Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterimanya.
- (4) Tanda tangan pengangkut dapat diganti dengan cap, tanda tangan pengirim dapat dicetak atau diganti dengan cap.
- (5) Jika pengangkut membuat surat muatan udara atas permintaan pengirim, ia dapat dianggap bertindak atas tanggungan pengirim, kecuali bila ada bukti yang menyatakan sebaliknya. (KUHPerd. 1916', 192 1; Lvervoer 1 1; VWarschau 6.)

#### Pasal 9.

Bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim untuk membuat beberapa surat muatan udara. (VWarschau 7.)

#### Pasal 10.

Surat muatan udara harus berisi:

- a. tempat dan tanggal surat muatan udara dibuat;
- b. tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
- c. pendaratan-endaratan - antara yang direncanakan di tempat-tempat antara kedua tempat tersebut, dengan tidak mengurangi hak pengangkut udara untuk mengajukan syarat, bahwa bila perlu ia dapat mengadakan perubahan dalam pendaratan-endaratan itu;
- d. nama dan alamat pengangkut pertama;
- e. nama dan alamat pengirim;
- f. nama dan alamat penerima, bila perlu;
- g. jenis barang;
- h. jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda khusus atau nomer barang-barang, bila perlu;
- i. berat, juga jumlah atau besar atau ukuran barang-barang; (Lvervoer II.)
- j. keadaan luar barang-barang dan pembungkusnya;
- k. biaya pengangkutan udara, bila ditetapkan dengan perjanjian, tanggal dan tempat pembayaran dan orang-orang yang harus membayar;
- l. jika pengiriman dilakukan dengan jaminan pembayaran (rembours), harga barang-barang dan jumlah biaya, bila ada;

- m. jumlah nilai barang-barang yang dinyatakan sesuai dengan ketentuan pasal 30 ayat (2);
- n. dalam rangkap berapa surat muatan udara dibuat; (Lvervoer 8')
- o. surat-surat yang diserahkan kepada pengangkut untuk menyertai barang-barang;
- p. lamanya pengangkutan udara dan peturduk ringkas tentangjalur penerbangan yang akan ditempuh, bila tentang hal ini telah diadakan, perjanjian;
- q. pemberitahuan, bahwa pengangkutan ini tunduk kepada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung-jawab yang diatur dalam ordonangi ini atau traktat. (Lver-voer 1, 11, 14, 23 2 , 25 dst., 28, 29 dst.; 32; VWarschau 8.)

#### Pasal 11.

Bila pengangkut menerima barang untuk diangkut tanpa dibuatkan surat muatan udara, atau bila surat muatan udara tidak memuat semua keterangan yang disebut dalam pasal 10 (huruf-huruf a sampai dengan i dan q), pengangkut tidak berhak untuk menunjuk kepada ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini yang menghapus atau membatasi tanggung jawabnya. (Lvervoer 7 2 , 34, 39';; VWarschau 9.)

#### Pasal 12.

- (1) Pengirim bertanggungjawab tentang kebenaran pemberitahuan-pemberitahuan dan keterangan-keterangan mengenai barang-barang, yang dinyatakan atau disuruhnya dinyatakan dalam surat muatan udara.
- (2) Pengirim bertanggungjawab untuk semua kerugian yang diderita oleh pengangkut atau pihak-pihak lain sebagai akibat dari pemberitahuan-pemberitabuannya dan keterangan-keterangannya yang kurang teliti, salah atau tidak tengkap. (KUHPerd. 1365; VWarschau 10.)

#### Pasal 13.

- (1) Pengirim wajib memberi keterangan-keterangan dan melampiri surat muatan udara dengan surat-surat yang diperlukan pada penyerahan barang-barang kepada penerima, untuk memenuhi syarat-syarat bea cukai, pajak-pajak setempat atau polisi. Pengirim bertanggungjawab terhadap pengangkut mengenai kerugian sebagai akibat dari tidak-adanya, tidak-lengkapinya atau tidak-telitinya keterangan-keterangan surat-surat, kecuali bila ada kesalahan pada pengangkut atau orang-orang yang dipekerjakan oleh pengangkut berhubung dengan pengangkutan barang-barang itu.
- (2) Pengangkut tidak wajib memeriksa kebenaran atau lengkap-tidaknya keterangan-keterangan dan surat-surat tersebut.

#### Pasal 14.



- (1) Surat muatan udara merupakan bukti tentang perjanjian pengangkutan, penerimaan barang-barang dan syarat-syarat pengangkutan, kecuali bila ada bukti sebaliknya. (Lvervoer 15 1.)
- (2) Keterangan-keterangan dalam surat muatan udara mengenai berat, ukuran-ukuran dan pengemasan barang-barangnya dan juga jumlah koli mempunyai kekuatan pembuktian, bila tidak ada pembuktian yang sebaliknya; yang mengenai jumlah, besar dan keadaan yang tampak dari barang-barang itu hanya menjadi bukti terhadap pengangkut, sejauh kebenaran hal itu didapatkan olehnya dalam kehadiran pengirim dan hal ini ditetapkan dalam surat muatan udara itu. (VWarschau II.)

#### Pasal 15.

- (1) Pengirim berhak untuk menguasai barang-barang, asalkan ia memenuhi kewajiban-kewajiban menurut perjanjian pengangkutan udara, baik dengan mengambil kembali barang-barang itu di lapangan udara tujuan, atau dengan menahan barang-barang itu pada suatu pendaratan selama perjalanan, atau menyuruh menyerahkannya di tempat tujuan atau selama perjalanan kepada seorang lain daripada penerima yang disebutkan dalam surat muatan udara, atau dengan meminta supaya barang-barang dikirim kembali ke lapangan terbang pemberangkatan, asalkan penguasaan hak ini tidak merugikan baik pengangkut, maupun pengirim-pengirim lain, dan ia mengganti biaya-biaya yang timbul karenanya.
- (2) Bila tidak mungkin melaksanakan perintah-perintah pengirim, pengangkut harus segera memberitahukannya kepada pengirim. (KUHPerd. 1800 dst.)
- (3) Bila pengangkut melaksanakan perintah-perintah pengirim sehubungan dengan penguasaan barang-barang tanpa meminta penyerahan kembali surat muatan udara yang diberikan kepadanya, ia bertanggungjawab atas kerugian yang timbul karenanya kepada pihak lain yang dengan cara yang sah memiliki surat muatan udara itu, dengan tidak mengurangi hak pengangkut untuk menuntut ganti rugi kepada pengirim. (KUHPerd. 1807; Lvervoer 20.)
- (4) Hak pengirim hilang pada saat hak penerima mulai, sesuai dengan pasal 16. Akan tetapi bila penerima menolak surat muatan udara atau barang-barang, atau bila ia tidak dapat dihubungi, penerima tetap mempunyai hak penguasaan. (Lvervoer 22 dst.; VWarschau 12.)

#### Pasal 16.

- (1) Kecuali dalam hal-hal yang tercantum dalam pasal di atas, penerima berhak untuk segera, setibanya barang di tempat tujuan, menuntut penyerahan surat muatan udara dan barang-barang dengan membayar jumlah-jumlah yang harus dibayarnya dan dengan mengindahkan ketentuan-ketentuan pengangkutan udara seperti yang dicantumkan dalam surat muatan udara. (Lvervoer 15', 20.)
- (2) Kecuali bila ada Perjanjian sebaliknya, pengangkut harus memberitahukan kepada penerima segera setibanya barang-barang.



- (3) Bila hilangnya barang-barang diakui oleh pengangkut, atau bila barang-barang tidak datang setelah lewat waktu 7 hari setelah barang-barang seharusnya tiba, maka penerima berhak menuntut pengangkut atas apa yang menjadi haknya berdasarkan perjanjian pengangkutan udara. (Lvervoer 22 dst.; VWarschau 13.)

#### Pasal 17.

- (1) Bila penerima tidak datang, bila ia menolak untuk menerima barang-barang atau untuk membayar apa yang harus dibayarnya, atau bila barang-barang tersebut disita, pengangkut wajib menyimpan barang-barang itu di tempat yang cocok atas beban dan kerugian yang berhak. (Rv. 443 dst., 477 dst., 714 dst., 728 dst., 757 dst., 971, 997; Lvervoer 18', 19.)
- (2) Pengangkut wajib memberitahukan kepada pengirim, dan dalam hal ada penyitaan, juga kepada penerima, secepat-cepatnya dengan telegram atau telepon, atas beban yang berhak tentang penyimpanan itu dan sebab-sebabnya. (KUHD 495.)

#### Pasal 18.

- (1) Bila barang yang disimpan sesuai dengan ayat (1) pasal yang lampau, tetapi bukan karena penyitaan, bersifat cepat busuk, dan pengirim dalam waktu 12 jam setelah pemberitahuan dikirim seperti yang dimaksud dalam ayat (2) pasal tersebut tidak mengurus barang itu, maka pengangkut wajib menjual barang itu seluruhnya atau sebagian dengan cara yang paling cocok dan memberitahukan hal itu dengan segera kepada pengirim.
- (2) Bila ada alasan-alasan yang sah, dapat juga dalam hal penyimpanan barang itu masing-masing orang yang berkepentingan diberi kuasa untuk menjualnya seluruhnya atau sebagian dengan cara yang ditentukan oleh pejabat yang memberikan kuasa untuk itu.
- (3) Kuasa itu diberikan oleh Ketua Raad van Justitie (Pengadilan Negeri) dari daerah, tempat barang itu disimpan, jika mungkin setelah mendengar atau memanggil sebagaimana mestinya mereka yang berkepentingan atau wakilnya.
- (4) Hasil penjualan, bila tidak dipergunakan untuk membiayai penyimpanan dan membayar pengangkut, disimpan oleh pengadilan yang bersangkutan. (KUHD 496.)

#### Pasal 19.

Pengangkut-yang menyerahkan barang yang disita secara bertentangan dengan pasal 17 ayat (1) dan penerima yang menerimanya, sedangkan mereka mengetahui bahwa barang-barang itu disita, bertanggung jawab secara pribadi atas kerugian yang timbul bagi orang yang melakukan penyitaan. Kecuali jika ada bukti yang menunjukkan sebaliknya, penerima dianggap mengetahui tentang adanya penyitaan itu dan jika barang disita karena alasan lain daripada penyitaan revindikasi, maka tuntutan dapat dibebankan atas barang itu. (KUHPerd. 19161, 1921; KUHD 499.)

#### Pasal 20.

- (1) Jika pengangkut menyerahkan barang, sedangkan biaya yang harus dibayar pada penyerahan belum dipenuhi kepadanya, atau tanpa diberikan jaminan kepadanya, maka pengangkut kehilangan haknya atas biaya tersebut dari pengirim, bila pengirim dapat menunjukkan, bahwa berdasarkan hubungan hukum antara pengirim dan penerima, biaya harus dipikul oleh penerima dan andaikata pengirim membayarnya, ia tidak dapat memintanya kembali dari penerima, disebabkan karena ketidakmampuan orang ini. (Lvervoer 16; KUHD 501.)
- (2) Dalam hal tersebut dalam ayat (1) di atas, tuntutan pengangkut kepada penerima mengenai pengangkutan udara itu akan kedaluwarsa dalam jangka waktu satu tahun. Jangka waktu itu berjalan mulai pada akhir perjalanan. (KUHD 741.) (3) Ketentuan dalam pasal 1973 Kitab Undang-undang Hukum Perdata berlaku bagi kedaluwarsa yang dimaksud dalam ayat yang lampau. (KUHD 747.)

#### Pasal 21.

Biaya-biaya penyortiran barang, jika diperlukan untuk penyerahan yang lancar, ditanggung oleh pengangkut udara. (KUHD 503.)

22. Pengirim dan penerima, masing-masing atas nama sendiri, dapat mempergunakan hak-hak masing-masing yang diberikan oleh pasal 15 dan pasal 16, baik untuk kepentingan sendiri maupun untuk kepentingan orang lain, dengan syarat, bahwa mereka memenuhi semua kewajiban yang timbul dari perjanjian pengangkutan mereka. (Lvervoer 23; VWarschau 14.)

#### Pasal 23.

- (1) Pasal-pasal 15, 16 dan 22 tidak mengurangi hubungan antara pengirim dan penerima, dan hubungan dengan pihak ketiga yang mempunyai hak-hak yang berasal dari pengirim, maupun penerima.
- (2) Setiap syarat untuk menyimpang dari pasal-pasal 15, 16 dan 22, harus dinyatakan dalam surat muatan udara. (VWarschau 15.)

### BAB III. TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT.



## Pasal 24.

- (1) Pengangkut bertanggungjawab untuk kerugian sebagai akibat dari luka atau cedera lain pada tubuh, yang diderita oleh seorang penumpang, bila kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya dengan pengangkutan udara dan terjadi di dalam pesawat terbang atau sel-a melakukan suatu tindakan dalam hubung- dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang. (VWa-chau 17.)
- (2) Bila luka tersebut mengakibatkan kematian, maka suami atau istri korban, anak-anaknya atau orang tua yang menjadi tanggungannya, dapat menuntut ganti rugi yang dinilai sesuai dengan kedudukan dan kekayaan mereka yang bersangkutan serta sesuai dengan keadaan. (Lvervoer 30, 33, 36.)

## Pasal 25.

- (1) Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang timbul sebagai akibat dari kehancuran, kehilangan atau kerusakan bagasi atau barang, bila kejadian yang menyebabkan kerugian itu terjadi selama pengangkutan udara.
- (2) Pengangkutan udara seperti yang dimaksud oleh ayat yang lain, meliputi juga waktu bagasi atau orang yang berada di bawah pengawasan pengangkut, baik di lapangan terbang atau di mana saja dalam hal pendaratan di luar Suatu lapangan terbang. udara tidak meliputi pengangkutan di darat, laut atau
- (3) Waktu pengangkutan udara tidak meliputi pengangkutan di darat, laut atau sungai yang dilaksanakan di luar lapangan terbang. Akan tetapi bila pengangkutan semacam itu dilakukan untuk melaksanakan suatu perjanjian pengangkutan udara dalam hubungan dengan pemuatan, penyerahan atau pemindahan muatan, maka pengangkut bertanggungjawab untuk semua kerugian, seakan-akan kerugian ini timbul sebagai akibat dari suatu kejadian selama pengangkutan udara, kecuali bila pengangkut dapat membuktikan, bahwa kerugian itu adalah kejadian yang tidak terjadi selama pengangkutan udara. (Lver-voer 33, 36; VWarschau 18.)

## Pasal 26.

Ganti rugi yang harus dibayar oleh pengangkut karena barang atau bagasi hilang seluruhnya atau sebagian, diperhitungkan dengan harga barang yang sama jenis dan sifatnya di tempat tujuan, pada waktu barang atau bagasi seharusnya diserahkan, dengan dikurangi jumlah uang yang karena kehilangan itu tidak perlu dibayarkan untuk biaya-biaya dan untuk pengangkutan. (KUHD 4721.)

## Pasal 27.



Pada kerusakan barang atau bagasi harus dibayarkan ganti rugi, jumlah uang yang diperoleh dengan mengurangi harga barang yang rusak dari harga yang dimaksud dalam pasal 26, dan selisih ini dikurangi dengan jumlah uang yang kerusakannya itu tak usah dibayarkan untuk biaya-biaya dan untuk **pengangkutan**. (KUHD 473.)

#### Pasal 28.

Bila tidak ada perjanjian lain, maka pengangkut bertanggung-jawab untuk kerugian yang timbul sebagai akibat dari kelambatan dalam **pengangkutan** penumpang, bagasi atau barang. (KUHPerd. 1244 dst.; Lvervoer 32 dst., 36; VWarschau 19.)

#### Pasal 29.

- (1) Pengangkut tidak bertanggung-jawab untuk kerugian, bila ia membuktikan, bahwa ia dan semua orang yang dipekerjakan olehnya berhubung dengan **pengangkutan** itu, telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau bahwa tak mungkin bagi mereka untuk mengambil tindakan-tindakan tersebut. Bila pengangkut membuktikan, bahwa kerugian itu disebabkan oleh kesalahan dari yang menderita kerugian itu atau kesalahan tersebut telah membantu terjadinya kerugian itu, hakim dapat mengesampingkan atau mengurangi tanggung jawab pengangkut. (VWarschau 20<sup>1</sup>, 21.)
- (2) Pada **pengangkutan** bagasi dan barang, pengangkut tidak bertanggungjawab, bila ia dapat membuktikan bahwa kerugian diakibatkan oleh suatu kesalahan pada pengemudian, pada pimpinan penerbangan pesawat terbang atau navigasi dan, bahwa dalam semua hal lain pengangkut dan semua orang yang dipekerjakan olehnya berhubung dengan **pengangkutan** itu telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian itu atau bahwa mereka tidak mungkin untuk dapat mengambil tindakan-tindakan tersebut. (Lvervoer 31; VWarschau 20<sup>2</sup>.)

#### Pasal 30.

- (1) Pada **pengangkutan** penumpang tanggungjawab pengangkut terhadap tiap-tiap penumpang atau terhadap keluarganya seluruhnya yang disebut dalam pasal 24 ayat (2), dibatasi sampai jumlah 12.500 gulden. Bila ganti rugi ditetapkan sebagai bunga, maka jumlah uang pokok yang dibungakan itu tak boleh melebihi jumlah tersebut di atas. Akan tetapi penumpang dapat mengadakan perjanjian khusus dengan pengangkut untuk meninggikan batas tanggung-jawab itu.
- (2) Pada **pengangkutan** bagasi dan barang-barang, tanggung-jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah 25 gulden tiap kg, kecuali 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 wajib

membayar sampai jumlah harga yang dinyatakan itu, kecuali bila ia dapat membuktikan bahwa harga itu melebihi harga sebenarnya bagi pengirim pada waktu penyerahan. (Lvervoer 6-4 huruf g, 10 huruf m.)

- (3) Mengenai barang-barang yang dimaksud dalam pasal 6 ayat (2), tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai 500 gulden tiap penumpang. (Lvervoer 32; VWarschau 22.)

#### Pasal 31.

Pengangkut harus membayar ganti rugi untuk kerugian yang ditimbulkan selama **pengangkutan udara** pada benda-benda yang dimaksud dalam pasal 6 ayat (2), bila ternyata bahwa penumpang telah mengambil tindakan seperlunya untuk menjaga barang tersebut, kecuali bila pengangkut dapat membuktikan bahwa ia dan mereka yang dipekerjakan olehnya pada **pengangkutan** itu telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian itu, atau bahwa tidak mungkin bagi mereka untuk mengambil tindakan-tindakan tersebut, atau bila berhubung dengan kerugian itu ia dapat memberikan bukti-bukti yang dimaksud dalam pasal 29 ayat (2). Pengangkut tidak bertanggung-jawab dalam hal apa pun juga tentang kerugian yang ditimbulkan oleh penumpang lain kepada benda-benda itu. (Lvervoer 32 dst.)

#### Pasal 32.

Kecuali yang ditentukan dalam pasal 2, setiap persyaratan 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 persyaratan itu tidak mengakibatkan batalnya perjanjian, yang tetap tunduk pada ketentuan-ketentuan dalam **ordonansi** ini. (VWarschau 23.)

#### Pasal 33.

Dalam hal-hal yang dimaksud dalam pasal-pasal 24, 25, 28 dan 31, tuntutan mengenai tanggungjawab atas dasar apa pun juga, hanya dapat diajukan dengan syarat-syarat dan batas-batas seperti yang dimaksud oleh **ordonansi** ini. (VWarschau 24'.)

#### Pasal 34.

Pengangkut tidak berhak untuk menunjuk kepada ketentuan-ketentuan peraturan ini yang meniadakan atau membatasi tanggungjawabnya, bila kerugian diakibatkan oleh pengangkut dengan sengaja atau oleh kesalahannya atau diakibatkan dengan sengaja oleh salah seorang dari mereka yang dipekerjakan olehnya pada **pengangkutan** itu, atau karena kesalahan salah seorang dari mereka itu. (Lvervoer 11, 36; VWarschau 25.)



## Pasal 35.

- (1) Bila penerima (orang kepada siapa barang dialamatkan) atau pemegang tiket bagasi menerima bagasi atau barang-barang tanpa protes, maka dianggap bahwa barang-barang itu diterima dalam keadaan baik dan sesuai dengan surat **pengangkutan**, kecuali bila dibuktikan sebaliknya. (KUHPerd. 19161, 1921.)
- (2) Dalam hal ada kerusakan, penerima atau pemegang tiket bagasi harus mengajukan protes kepada pengangkut segera setelah kerusakan diketahui dan selambat-lambatnya dalam jangka waktu tiga hari untuk bagasi dan tujuh hari untuk barang, terhitung mulai dari penerimaan bagasi atau barang itu. Dalam hal kelambatan, protes harus diajukan selambat-lambatnya dalam jangka waktu empat belas hari sesudah hari bagasi dan barang-barang diserahkan ke dalam kekuasaannya.
- (3) Setiap protes harus diajukan dengan suatu catatan di atas surat **pengangkutan udara** atau dengan surat lain yang dikirimkan dalam jangka waktu yang ditentukan itu.
- (4) Bila tidak ada protes dalam jangka waktu yang ditentukan, hak menuntut terhadap pengangkut terhapus, kecuali bila ada penipuan oleh pengangkut. (VWarschau 26.)

## Pasal 36.

Gugatan mengenai tanggung jawab pengangkut harus diajukan dalam jangka waktu dua minggu, terhitung dari saat tibanya pesawat **udara** di tempat tujuan, atau mulai dari hari seharusnya tiba, atau mulai dari **pengangkutan udara** diputuskan; bila tidak, maka hak untuk menuntut terhapus. (VWarschau 29.)

## Pasal 37.

- (1) Dalam hal-hal **pengangkutan udara** dikuasai oleh ketentuan-ketentuan dalam pasal 3 dan harus dilaksanakan berturut-turut oleh beberapa pengangkut, maka setiap pengangkut yang menerima penumpang, bagasi atau barang untuk diangkut, tunduk kepada ketentuan-ketentuan dalam **ordonansi** ini; ia dianggap menjadi satu pihak dalam perjanjian **pengangkutan**, sejauh mengenai bagian **pengangkutan udara** yang dilaksanakan di bawah pengawasannya.
- (2) Dalam hal demikian, penumpang atau orang yang memperoleh haknya hanya dapat menuntut pengangkut yang menyelenggarakan **pengangkutan udara** itu, kecuali bila pengangkut pertama dengan tegas telah menerima persyaratan, bahwa ia bertanggungjawab untuk seluruh perjalanan.
- (3) Bila mengenai bagasi atau barang, pengirim dapat menuntut pengangkut pertama, penerima (orang kepada siapa barang dialamatkan) atau pemegang tiket bagasi yang berhak atas penyerahan barang dapat menuntut pengangkut terakhir, kedua-duanya dapat pula menuntut pengangkut yang telah menyelenggarakan **pengangkutan udara** yang telah menimbulkan kemusnahan,



kehilangan, kerusakan atau kelambatan. Pengangkut-pengangkut ini masing-masing bertanggung jawab terhadap pengirim dan penerima atau pemegang tiket bagasi. (VWarschau 30.)

#### BAB IV. KETENTUAN-KETENTUAN MENGENAI PENGANGKUTAN CAMPURAN.

##### Pasal 38.

- (1) Dalam hal pengangkutan campuran yang dilaksanakan sebagian melalui udara dan sebagian dengan alat pengangkutan lain, ketentuan-ketentuan ordonansi ini hanya berlaku untuk pengangkutan udara.
- (2) Ordonansi ini tidak memuat ketentuan yang menghalangi pihak-pihak untuk dalam hal pengangkutan campuran memasukkan persyaratan-persyaratan dalam surat pengangkutan udara mengenai cara-cara pengangkutan yang lain, asal saja skuetentuan-ketentuan ordonansi ini yang mengenai pengangkutan udara diindahkan. (VWarschau 31.)

#### BAB V. KETENTUAN-KETENTUAN MENGENAI PENGANGKUTAN UDARA SEPERTI YANG DIMAKSUD DALAM PASAL 2 AYAT (1).

##### Pasal 39.

- (1) Bila dalam pengangkutan udara seperti yang dimaksud dalam pasal 2 ayat (1), ditimbulkan luka atau kerugian pada orang, bagasi atau barang, maka orang yang menyelenggarakan pengangkutan udara ini bertanggungjawab tentang kerugian, bila ditunjukkan bahwa ia atau salah seorang yang dipekerjakan olehnya pada pengangkutan udara itu, tidak mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindarkan kerugian itu, kecuali bila dapat dibuktikan bahwa mereka tidak mungkin untuk dapat mengambil tindakan-tindakan itu. Bila pengangkut membuktikan bahwa kesalahan orang y menderita rugi telah mengakibatkan kerugian yang timbul atau telah turut mengakibatkan timbulnya kerugian, hakim dapat mengesampingkan atau mengurangi tanggungjawab pengangkut. (Lvervoer 6<sup>5</sup>, 1<sup>1</sup>.)
- (2) Bila luka itu mengakibatkan kematian, maka suami atau istri dari korban, anak-anaknya atau orang tuanya yang menjadi tanggungan korban dapat menuntut dari orang yang menyelenggarakan pengangkutan udara itu ganti rugi yang dinilai sesuai dengan keadaan mereka dengan syarat-syarat yang ditentukan dalam ayat di atas.
- (3) Bila, sesuai dengan yang ditentukan dalam ayat (2), pengangkut bertanggungjawab untuk kerugian yang dimaksud dalam ayat-ayat di atas, maka tanggungjawabnya, kecuali yang ditentukan dalam ayat (4), dibatasi sampai jumlah-jumlah seperti berikut:

- a. terhadap setiap orang yang diangkut, yang menderita luka, atau terhadap mereka yang ditunjuk dalam ayat (2), seluruhnya, sampai sejumlah 12,500 gulden;
  - b. tentang kerugian yang timbul karena kehancuran, kehilangan atau kerusakan barang-barang yang diangkut, sampai jumlah 25 gulden tiap kg.
- (4) Bila kerugian timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan besar dari pengangkut atau dari salah seorang yang dipekerjakan olehnya pada **pengangkutan** itu, maka pengangkut bertanggungjawab dengan tidak terbatas atas kerugian itu.

#### Pasal 40.

**Ordonansi** ini dapat disebut "**Ordonansi Pengangkutan Udara Ordonansi** ini mulai berlaku pada waktu yang ditetapkan oleh Gubernur Jenderal dengan S. 1939-101 pada tanggal 1 Mei 1939.



Bentuk: UNDANG-UNDANG (UU)

Oleh: PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Nomor: 15 TAHUN 1992 (15/1992)

Tanggal: 25 MEI 1992 (JAKARTA)

Sumber: LN 1992/53; TLN NO. 3481

Tentang: PENERBANGAN

Indeks: ADMINISTRASI. PERHUBUNGAN. Udara.

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

Presiden Republik Indonesia,

Menimbang :

- a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945;
- b. bahwa penerbangan sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional, yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan dimasa depan, mempunyai karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat, berteknologi tinggi dan memerlukan tingkat keselamatan tinggi, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat;
- c. bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur penerbangan yang ada pada saat ini tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi;
- d. bahwa untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan penerbangan sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasil guna dan berdayaguna dipandang perlu menetapkan ketentuan mengenai penerbangan dalam Undang-undang;

Mengingat :

Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945;



Dengan persetujuan

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

UNDANG-UNDANG TENTANG PENERBANGAN.

## BAB I

### KETENTUAN UMUM

#### Pasal 1

Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan :

1. Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait;
2. Wilayah udara adalah ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia;
3. Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara;
4. Pesawat udara Indonesia adalah pesawat udara yang didaftarkan dan mempunyai tanda pendaftaran Indonesia;
5. Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaganya sendiri;
6. Helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, dapat terbang dengan sayap berputar, dan bergerak dengan tenaganya sendiri;
7. Pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dan pesawat udara instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
8. Pesawat udara sipil adalah pesawat udara selain pesawat udara negara;
9. Pesawat udara sipil asing adalah pesawat udara yang didaftarkan dan/atau mempunyai tanda pendaftaran negara bukan Indonesia;
10. Pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia adalah pesawat udara negara yang dipergunakan dalam dinas Angkatan Bersenjata Republik Indonesia;
11. Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi;

12. Pangkalan udara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dalam wilayah Republik Indonesia yang dipergunakan untuk kegiatan penerbangan Angkatan Bersenjata Republik Indonesia;
13. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara;
14. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran;
15. Kelaikan udara adalah terpenuhinya persyaratan minimum kondisi pesawat udara dan/atau komponen-komponennya untuk menjamin keselamatan penerbangan dan mencegah terjadinya pencemaran lingkungan.

## BAB II

### ASAS DAN TUJUAN

#### Pasal 2

Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri.

#### Pasal 3

Tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta memperlancar hubungan antar bangsa.

## BAB III

### KEDAULATAN ATAS WILAYAH UDARA

#### Pasal 4

Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia.

#### Pasal 5

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan

ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan, dan ekonomi nasional.

#### Pasal 6

- (1) Untuk kepentingan pertahanan dan keamanan n
- (2) egara serta keselamatan penerbangan, Pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang.
- (3) Pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang, dan terhadap pesawat udara yang melanggar larangan dimaksud dapat dipaksa untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara di dalam wilayah Republik Indonesia.
- (4) Ketentuan mengenai penetapan kawasan udara terlarang dan tindakan pemaksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### BAB IV

### PEMBINAAN

#### Pasal 7

- (1) Penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Penyelenggaraan penerbangan dilaksanakan berdasarkan ketentuan dalam Undang-undang ini.
- (3) Pembinaan penerbangan diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan penerbangan dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu, terwujudnya sarana dan prasarana penerbangan yang andal, sumber daya manusia yang profesional serta didukung industri pesawat terbang nasional yang tangguh, dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat untuk mewujudkan tujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.
- (4) Pembinaan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 8

Prasarana dan sarana penerbangan yang dioperasikan wajib mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.



## BAB V

PENDAFTARAN DAN KEBANGSAAN PESAWAT UDARA  
SERTA PENGGUNAANNYA SEBAGAI JAMINAN

## Pasal 9

- (1) Pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran.
- (2) Pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak didaftarkan di negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut :
  - a. dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;
  - b. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal dua tahun secara terus menerus berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya;
  - c. dimiliki oleh instansi Pemerintah;
  - d. dimiliki oleh lembaga tertentu yang diizinkan Pemerintah.
- (3) Ketentuan mengenai pendaftaran pesawat udara sipil sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan pendaftaran pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## Pasal 10

- (1) Selain tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1), pesawat terbang dan helikopter yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda kebangsaan.
- (2) Tanda kebangsaan Indonesia hanya diberikan kepada pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia.
- (3) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh dan mencabut tanda kebangsaan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan jenis-jenis pesawat terbang dan helikopter tertentu yang dapat dibebaskan dari kewajiban memiliki tanda kebangsaan, diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## Pasal 11

- (1) Dilarang memberi atau mengubah tanda-tanda pada pesawat udara sipil sedemikian rupa sehingga menyerupai pesawat udara negara.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya berlaku terhadap pesawat terbang dan helikopter.

## Pasal 12

- (1) Pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotek.
- (2) Pembebanan hipotek pada pesawat terbang dan helikopter sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus didaftarkan.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB VI

## PENGUNAAN PESAWAT UDARA

## Pasal 13

- (1) Pesawat udara yang dapat digunakan di wilayah Republik Indonesia hanya pesawat udara Indonesia.
- (2) Penggunaan pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral atau izin khusus Pemerintah.
- (3) Penggunaan pesawat udara negara asing dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan izin khusus Pemerintah.
- (4) Izin khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## Pasal 14

Jenis dan penggunaan pesawat udara sipil dan pesawat udara negara diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## Pasal 15

- (1) Setiap pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia, hanya dapat mendarat di atau tinggal landas dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku dalam keadaan darurat.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## Pasal 16

Dilarang menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain.

#### Pasal 17

- (1) Dilarang melakukan perekaman dari udara dengan menggunakan pesawat udara kecuali atas izin Pemerintah.
- (2) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### BAB VII

#### KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN

#### Pasal 18

- (1) Setiap personil penerbangan wajib memiliki sertifikat kecakapan.
- (2) Sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan.
- (3) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 19

- (1) Setiap pesawat udara yang dipergunakan untuk terbang wajib memiliki sertifikat kelaikan udara.
- (2) Untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
- (3) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara serta ketentuan mengenai pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 20

Setiap fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan wajib memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.

#### Pasal 21



- (1) Persyaratan keselamatan penerbangan dalam kegiatan rancang bangun, pembuatan, perakitan, perawatan, dan penyimpanan pesawat udara termasuk komponen-komponen, dan suku cadangnya ditetapkan oleh Pemerintah.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya berlaku terhadap pesawat terbang dan helikopter.

#### Pasal 22

- (1) Dalam rangka keselamatan penerbangan, pesawat udara yang terbang di wilayah Republik Indonesia diberikan pelayanan navigasi penerbangan.
- (2) Pemberian pelayanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dikenakan biaya.
- (3) Persyaratan dan tata cara pemberian pelayanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 23

- (1) Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Jenis dan bentuk tindakan yang dapat diambil untuk keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 24

Pencegahan dan penanggulangan tindakan yang dapat menimbulkan gangguan terhadap keamanan penerbangan termasuk yang membahayakan pertahanan dan keamanan negara diatur dengan Peraturan Pemerintah.

### BAB VIII

#### BANDAR UDARA

#### Pasal 25

- (1) Pemerintah menetapkan bagian wilayah darat dan/atau perairan Republik Indonesia untuk dipergunakan sebagai bandar udara.
- (2) Penentuan lokasi, pembuatan rancang bangun, perencanaan, dan pembangunan bandar udara termasuk kawasan di sekelilingnya wajib memperhatikan ketentuan keamanan penerbangan, keselamatan penerbangan, dan kelestarian lingkungan kawasan bandar udara.

- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 26

- (1) Penyelenggaraan bandar udara untuk umum dan pelayanan navigasi penerbangan dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Badan hukum Indonesia dapat diikutsertakan dalam penyelenggaraan bandar udara untuk umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) atas dasar kerja sama dengan badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan bandar udara untuk umum.
- (3) Pengadaan, pengoperasian, dan perawatan fasilitas penunjang bandar udara untuk umum dapat dilakukan oleh Pemerintah atau badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 27

- (1) Dalam rangka menunjang kegiatan tertentu dapat diselenggarakan bandar udara khusus.
- (2) Pembangunan dan/atau pengoperasian bandar udara khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan berdasarkan izin Pemerintah.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), perawatan dan pengoperasian serta pelayanan navigasi penerbangan di bandar udara khusus diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 28

Dilarang berada di bandar udara, mendirikan bangunan atau melakukan kegiatan-kegiatan lain di dalam maupun di sekitar bandar udara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

#### Pasal 29

Ketentuan mengenai status, kelas, dan penggunaan bandar udara untuk keperluan penerbangan internasional dan/atau domestik diatur dengan Peraturan Pemerintah.

- (1) Pasal 30

- (1) Penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran pelayanannya.
- (2) Tanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) yang wajib diasuransikan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 31

Struktur dan golongan tarif penggunaan fasilitas dan jasa yang diberikan di bandar udara ditetapkan oleh Pemerintah.

### BAB IX

#### PENCARIAN DAN PERTOLONGAN KECELAKAAN

#### SERTA PENELITIAN SEBAB-SEBAB KECELAKAAN

#### PESAWAT UDARA

#### Pasal 32

Pemerintah wajib melakukan pencarian dan pertolongan terhadap setiap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di wilayah Republik Indonesia.

#### Pasal 33

- (1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan pesawat udara.
- (2) Pengaturan mengenai pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 34

- (1) Pemerintah melakukan penelitian mengenai penyebab setiap kecelakaan pesawat udara yang terjadi di wilayah Republik Indonesia.
- (2) Setiap orang dilarang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan pesawat udara sebelum dilakukan penelitian terhadap penyebab kecelakaan tersebut.
- (3) Ketentuan mengenai penelitian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 35



Dalam hal pesawat udara asing mengalami kecelakaan di wilayah Republik Indonesia, wakil pemerintah tempat pesawat udara didaftarkan, wakil perusahaan angkutan udara yang bersangkutan, dan wakil pabrik pesawat udara yang bersangkutan dapat disertakan sebagai peninjau dalam penelitian.

## BAB X

### ANGKUTAN UDARA

#### Pasal 36

- (1) Kegiatan angkutan udara niaga yang melayani angkutan di dalam negeri atau ke luar negeri hanya dapat diusahakan oleh badan hukum Indonesia yang telah mendapat izin.
- (2) Kegiatan angkutan udara bukan niaga dapat dilakukan oleh Pemerintah atau badan hukum Indonesia, lembaga tertentu atau perorangan warga negara Indonesia yang telah mendapat izin.
- (3) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 37

- (1) Usaha angkutan udara niaga dilakukan secara berjadwal dan tidak berjadwal.
- (2) Ketentuan mengenai penetapan jaringan dan rute penerbangan dalam negeri untuk angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dengan mempertimbangkan keterpaduan antar moda angkutan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.
- (3) Penetapan jaringan dan rute penerbangan internasional diatur oleh Pemerintah berdasarkan perjanjian antar negara.

#### Pasal 38

- (1) Pemerintah menyelenggarakan angkutan udara perintis untuk melayani jaringan dan rute penerbangan yang menghubungkan daerah-daerah terpencil dan pedalaman atau yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain.
- (2) Penyelenggaraan angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 39

Perusahaan angkutan udara asing dilarang melakukan angkutan udara niaga di dalam negeri.

#### Pasal 40

Struktur dan golongan tarif angkutan udara niaga, ditetapkan oleh Pemerintah.

#### Pasal 41

- (1) Perusahaan angkutan udara niaga, wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakati perjanjian pengangkutan.
- (2) Tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah disepakati perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 42

- (1) Penyandang cacat dan orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam angkutan udara niaga.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 43

- (1) Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab 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.

#### Pasal 44

1. Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.
2. Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh ganti rugi dan batas jumlah ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 45

Pengangkutan udara yang dilakukan berturut-turut oleh beberapa perusahaan angkutan udara, dianggap sebagai satu pengangkutan udara, apabila oleh pihak-pihak yang bersangkutan diperjanjikan sebagai satu perjanjian pengangkutan udara.

#### Pasal 46

Dalam pengangkutan campuran yang sebagian dilaksanakan melalui angkutan udara dan sebagian melalui moda angkutan lainnya, ketentuan dalam Undang-undang ini hanya berlaku untuk tanggung jawab dalam rangka pengangkutan udara.

#### Pasal 47

Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan tanggungjawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 43 dan Pasal 44 ayat (1).

#### Pasal 48

Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan awak pesawat udara yang dipekerjakannya.

#### Pasal 49

- (1) Dalam keadaan tertentu pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dapat dipergunakan untuk keperluan angkutan udara sipil dan sebaliknya.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### BAB XI

### DAMPAK LINGKUNGAN

#### Pasal 50

- (1) Untuk mencegah terganggunya kelestarian lingkungan hidup, setiap pesawat udara wajib memenuhi persyaratan ambang batas tingkat kebisingan.
- (2) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mencegah terganggunya kelestarian lingkungan hidup sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal .51



Standar mengenai tingkat kebisingan pesawat udara di bandar udara dan sekitarnya diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB XII

### PENYIDIKAN

#### Pasal 52

- (1) Selain pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan, dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang penerbangan, kecuali tindak pidana yang diancam hukuman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54.
- (2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berwenang untuk:
  - a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan atau keterangan tentang adanya tindak pidana;
  - b. memanggil dan memeriksa saksi dan/atau tersangka;
  - c. melakukan penggeledahan, penyegelan dan/atau penyitaan alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana;
  - d. melakukan pemeriksaan tempat yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana;
  - e. meminta keterangan kepada saksi-saksi dan mengumpulkan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum sehubungan dengan tindak pidana;
  - f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
  - g. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana.
- (3) Pelaksanaan penyidikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### Pasal 53

Penyidikan terhadap pelanggaran wilayah udara termasuk kawasan udara terlarang yang mengakibatkan tindakan pemaksaan mendarat oleh pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia/Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara, dan penyelesaian hukumnya dilakukan sesuai dengan ketentuan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

## BAB XIII

## KETENTUAN PIDANA

## Pasal 54

Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara melalui kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).

## Pasal 55

Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

## Pasal 56

Barangsiapa mengoperasikan pesawat terbang dan helikopter yang tidak mempunyai tanda kebangsaan sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 10 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

## Pasal 57

Barangsiapa memberi atau mengubah tanda-tanda pada pesawat udara sipil sedemikian rupa sehingga menyerupai pesawat udara negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).

## Pasal 58

Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara asing dari, ke atau melalui wilayah Republik Indonesia dengan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).

## Pasal 59

Barangsiapa melakukan pendaratan atau tinggal landas dengan menggunakan pesawat udara tidak di atau dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1

(satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

#### Pasal 60

Barangsiapa menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk, atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).

#### Pasal 61

Barangsiapa tanpa izin Pemerintah melakukan perekaman dari udara dengan menggunakan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).

#### Pasal 62

Barangsiapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

#### Pasal 63

Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

#### Pasal 64

Barangsiapa mengoperasikan fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan yang tidak memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).



## Pasal 65

Barangsiapa membangun dan/atau mengoperasikan bandar udara khusus tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 100.000.000,- (seratus juta rupiah).

## Pasal 66

Barangsiapa tanpa hak berada di tempat-tempat tertentu di bandar udara, mendirikan bangunan atau melakukan kegiatan lain di dalam atau di sekitar bandar udara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).

## Pasal 67

Barangsiapa tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (1) walaupun telah diberitahukan secara patut oleh pejabat yang berwenang, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

## Pasal 68

(1) Barangsiapa tanpa hak merusak atau menghilangkan bukti-bukti atau mengubah letak pesawat udara, atau mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan pesawat udara, sebelum dilakukan penelitian terhadap penyebab kecelakaan tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).

(2) Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan tujuan untuk menghilangkan bukti-bukti mengenai penyebab kecelakaan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).

## Pasal 69

Barangsiapa melakukan kegiatan angkutan udara niaga atau bukan niaga tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) dan ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).

#### Pasal 70

Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara dan tidak mengasuransikan tanggungjawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

#### Pasal 71

Barangsiapa tidak mengasuransikan awak pesawat udara yang dipekerjakannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 terhadap resiko terjadinya kecelakaan pesawat udara, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

#### Pasal 72

Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi persyaratan ambang batas tingkat kebisingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

#### Pasal 73

(1) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 58, Pasal 60, Pasal 61, dan Pasal 68 ayat (2) adalah kejahatan.

(2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 59, Pasal 62, Pasal 63, Pasal 64, Pasal 65, Pasal 66, Pasal 67, Pasal 69 ayat (1), Pasal 69, Pasal 70, Pasal 71, dan Pasal 72 adalah pelanggaran.

### BAB XIV

#### KETENTUAN PERALIHAN

#### Pasal 74

Dengan berlakunya Undang-undang ini maka :

- a. Ordonansi Pengangkutan Udara (Luchtvervoer Ordonnantie Staatsblad Tahun, 1939 Nomor 100) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Undang-undang ini atau belum diganti dengan Undang-undang yang baru;
- b. semua peraturan pelaksanaan Undang-undang Nomor 93 Tahun 1958 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1958 Nomor 159, Tambahan Lembaran

Negara Nomor 1687) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

## BAB XV

### PENUTUP

#### Pasal 75

Pada saat mulai berlakunya Undang-undang ini, maka Undang-undang Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1958 Nomor 159, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1687), dinyatakan tidak berlaku.

#### Pasal 76

Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.





**Bentuk: PERATURAN PEMERINTAH (PP)**

**Oleh: PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA**

**Nomor: 40 TAHUN 1995 (40/1995)**

**Tanggal: 17 Nopember 1995 (JAKARTA)**

**Sumber: LN 1995/68; TLN NO. 3610**

**Tentang: ANGKUTAN UDARA**

**Indeks: PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,**

Menimbang :

1. bahwa undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan telah mengatur pokok-pokok ketentuan mengenai Angkutan Udara;
2. bahwa untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, dipandang perlu mengatur ketentuan mengenai Angkutan Pemerintah;

Mengingat :

- 1 Pasal REFR DOCNM="uud4" TGPTNM="ps5(2)">5 ayat (2) Undang Undang Dasar Tahun 1945;
- 2 Undang-undang REFR DOCNM="92uu015">Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN PEMERINTAH TENTANG ANGKUTAN UDARA.

## BAB I KETENTUAN UMUM

### Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

- a. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara;
- b. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran;
- c. Angkutan udara perintis adalah angkutan udara niaga yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan pedalaman atau daerah yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan;
- d. Perusahaan angkutan udara adalah perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran;
- e. Rute penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan;
- f. Jaringan penerbangan adalah kumpulan dari rute penerbangan yang merupakan satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan udara;
- g. Menteri adalah menteri yang bertanggung jawab di bidang penerbangan.

## BAB II PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UDARA

### Bagian Pertama Penggunaan Pesawat Udara

#### Pasal 2

Angkutan udara sipil di wilayah Republik Indonesia wajib menggunakan pesawat udara sipil yang mempunyai tanda kebangsaan Indonesia.

#### Pasal 3

- (1) Pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dapat digunakan untuk angkutan udara sipil dalam hal tidak tersedianya pesawat udara sipil untuk penyelenggaraan tugas pemerintahan.
- (2) Penggunaan pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memenuhi persyaratan yang berlaku untuk pesawat udara sipil.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penggunaan pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur oleh Menteri setelah mendengar pendapat Menteri yang bertanggung jawab di bidang pertahanan keamanan.

#### Pasal 4

Penggunaan pesawat udara sipil untuk angkutan udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia, diatur dengan Peraturan Pemerintah tersendiri.

#### Pasal 5

- (1) Penggunaan pesawat udara sipil asing oleh perusahaan angkutan udara asing dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia untuk kegiatan angkutan



udara niaga berjadwal luar negeri, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral.

- (2) Penggunaan pesawat udara sipil asing oleh perusahaan angkutan udara asing atau perorangan dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, selain untuk kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), hanya dapat dilakukan setelah mendapat izin terbang dari menteri.
- (3) Untuk mendapatkan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), pemohon menyampaikan permohonan kepada Menteri dilengkapi dengan data sebagai berikut :
  - a. nama perusahaan pemilik/penyewa pesawat udara;
  - b. jenis pesawat udara;
  - c. tanda kebangsaan, pendaftaran dan tanda panggilan;
  - d. sifat penerbangan; dan
  - e. rencana operasi.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara permohonan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) diatur oleh Menteri.

#### Pasal 6

1. Perusahaan angkutan udara asing yang melakukan kegiatan ke dan dari Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1), wajib menempatkan atau menunjuk perwakilannya di Indonesia untuk mengurus kepentingan di bidang operasi dan administrasi.
2. Untuk melakukan penjualan dan pemasaran jasa angkutan udara dari dan ke luar negeri, perusahaan angkutan udara asing sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1), wajib menunjuk agen di Indonesia untuk mewakili kepentingannya.

3. Ketentuan lebih lanjut mengenai penempatan atau penunjukan perwakilan, dan penunjukan agen di Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur oleh Menteri.

#### Pasal 7

- (1) Penggunaan pesawat udara negara asing untuk kegiatan angkutan udara dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilakukan setelah mendapat izin terbang dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang pertahanan keamanan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara permohonan dan persyaratan untuk mendapatkan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang pertahanan keamanan.

#### Bagian Kedua

#### Kegiatan Angkutan Udara

#### Pasal 8

- (1) Kegiatan angkutan udara terdiri atas :
  - a. angkutan udara niaga; dan
  - b. angkutan udara bukan niaga.
- (3) Angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, meliputi :
  - a. angkutan udara niaga berjadwal; dan
  - b. angkutan udara niaga tidak berjadwal.

#### Pasal 9

1. Untuk menunjang kegiatan angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) huruf a, dapat diselenggarakan kegiatan penunjang angkutan udara niaga.

2. Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan penunjang angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur oleh Menteri.

### Bagian Ketiga Jaringan dan Rute

#### Pasal 10

- a. Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf a dilakukan dalam jaringan penerbangan.
- b. Jaringan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
  - a. jaringan penerbangan dalam negeri; dan
  - b. jaringan penerbangan luar negeri.
- c. Jaringan penerbangan dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a, terdiri atas:
  - (a) rute utama;
  - (b) rute pengumpan; dan
  - (c) rute perintis.
- d. Jaringan penerbangan luar negeri sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b, merupakan kumpulan rute luar negeri.

#### Pasal 11

- (1) Rute utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3) huruf a, adalah rute yang menghubungkan antar bandar udara yang berfungsi sebagai pusat penyebaran.
- (2) Rute pengumpan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3) huruf b, merupakan penunjang rute utama yang menghubungkan :
  - a. bandar udara yang berfungsi sebagai pusat penyebaran dengan bandar udara yang berfungsi bukan sebagai pusat penyebaran; atau
  - b. antar bandar udara yang berfungsi bukan sebagai pusat penyebaran.



- (3) Rute perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3) huruf c, adalah rute yang menghubungkan daerah terpencil dan pedalaman serta daerah yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai rute sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur oleh Menteri.

#### Pasal 12

- a. Jaringan dan rute penerbangan dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3), ditetapkan oleh Menteri dengan memperhatikan keterpaduan intra dan antar moda.
- b. Jaringan dan rute penerbangan luar negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (4), ditetapkan oleh Menteri berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral.
- c. Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), dilakukan dengan memperhatikan sekurang-kurangnya permintaan jasa angkutan udara serta jaringan dan rute penerbangan dalam negeri.
- d. Ketentuan lebih lanjut mengenai hal-hal yang perlu diperhatikan dalam melakukan perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud ayat (3) diatur oleh Menteri.

#### Pasal 13

1. Pembukaan rute baru untuk angkutan udara berjadwal dalam negeri dilakukan dengan mempertimbangkan :
  - a. adanya permintaan jasa angkutan udara yang potensial dengan perkiraan faktor muatan yang layak, kecuali rute perintis;
  - b. tersedianya fasilitas bandar udara yang memadai.
2. Penambahan kapasitas angkutan udara berjadwal dalam negeri pada suatu rute dilakukan dengan mempertimbangkan :
  - a. kelayakan faktor muatan rata-rata;

- b. tersedianya fasilitas bandar udara yang memadai.

#### Pasal 14

- a. Menteri melakukan evaluasi terhadap potensi permintaan jasa angkutan udara dan kapasitas angkutan udara sebagai dasar untuk pembukaan rute baru dan penambahan kapasitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 serta mengumumkan hasil evaluasi sekurang-kurangnya sekali dalam 6 (enam) bulan.
- b. Ketentuan lebih lanjut mengenai evaluasi dan tata cara pengumuman sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur oleh Menteri.

#### Pasal 15

Jaringan dan rute penerbangan sebagaimana diatur dalam Bagian ini tidak berlaku bagi kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf b.

### BAB III ANGKUTAN UDARA NIAGA

#### Bagian Pertama Izin Usaha Angkutan Udara Niaga

#### Pasal 16

- (1) Kegiatan usaha angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan udara niaga tidak berjadwal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2), dapat dilakukan oleh :
  - a. Badan Usaha Milik Negara;
  - b. Badan Usaha Milik Swasta yang berbentuk badan hukum; atau
  - c. Koperasi.

- (4) Perusahaan yang melakukan kegiatan usaha angkutan udara niaga berjadwal atau angkutan udara niaga tidak berjadwal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib memiliki izin usaha angkutan udara niaga.
- (5) Izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan untuk jangka waktu selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan usahanya.

#### Pasal 17

Izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) terdiri atas :

- a. izin usaha angkutan udara niaga berjadwal;
- b. izin usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal;

#### Pasal 18

- (1) Untuk mendapatkan izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17, perusahaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) wajib :
  - a. menyampaikan studi kelayakan yang sekurang-kurangnya meliputi :
    - a) jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan;
    - b) rute penerbangan, bagi perusahaan angkutan udara niaga berjadwal;
    - c) aspek pemasaran;
    - d) sumber daya manusia, termasuk teknisi dan awak pesawat udara;
    - e) kesiapan atau kelayakan operasi;
    - f) analisis dan evaluasi dari aspek ekonomi dan finansial.
  - b. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur oleh Menteri.



## Pasal 19

Dalam melakukan penilaian terhadap permohonan izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 huruf a, Menteri memperhatikan :

1. kelangsungan usaha dari perusahaan angkutan udara niaga berjadwal;
2. keseimbangan antara permintaan dan penawaran jasa angkutan udara;
3. terlayannya seluruh rute yang telah ditetapkan.

## Pasal 20

1. Permohonan izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17, diajukan secara tertulis kepada Menteri.
2. Menteri memberikan izin usaha apabila pemohon memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) dan berdasarkan penilaian dinyatakan layak untuk melakukan kegiatan usaha sesuai jenis izin usaha yang dimohon.
3. Penolakan permohonan izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan oleh Menteri secara tertulis disertai alasan penolakan.
4. Pemberian atau penolakan atas permohonan izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3), diberikan dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
5. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara permohonan, pemberian dan penolakan izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diatur oleh Menteri.

## Pasal 21

- a. Pemegang izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 huruf a, melakukan kegiatan angkutan udara berjadwal sesuai dengan rute yang ditetapkan dalam izin usaha.

- b. Pemegang izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 huruf b, dapat melakukan kegiatan angkutan udara tidak berjadwal dalam negeri dan atau luar negeri.

#### Pasal 22

0. Perusahaan angkutan udara niaga yang telah mendapatkan izin usaha diwajibkan untuk :

- (1) melakukan kegiatan usahanya selambat-lambatnya 12 (dua belas) bulan setelah izin usaha diberikan;
- (2) mematuhi ketentuan wajib angkut sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- (3) melaporkan kepada Menteri apabila terjadi perubahan data sebagaimana tercantum dalam izin usaha;
- (4) melaporkan kegiatan angkutan udara setiap bulan kepada Menteri;
- (5) mematuhi ketentuan-ketentuan di bidang teknis, operasi dan keselamatan penerbangan.

1. Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur oleh Menteri.

#### Bagian kedua

#### Pencabutan Izin Usaha Angkutan Udara Niaga

#### Pasal 23

- (1) Izin usaha angkutan udara niaga dicabut apabila perusahaan angkutan udara melanggar salah satu ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22.
- (2) Pencabutan izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.

- (3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha untuk jangka waktu 1 (satu) bulan.
- (4) Apabila pembekuan izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, izin usaha dicabut.

#### Pasal 24

1. Izin usaha angkutan udara niaga dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan terbukti :
  - a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara; atau
  - b. memperoleh izin usaha dengan cara tidak sah.
2. Izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) berlaku selama masih menjalankan kegiatan sesuai dengan izin yang diberikan.

#### Pasal 28

- (1) Untuk mendapatkan izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2), pemohon wajib memenuhi persyaratan :
  - a. menyampaikan rencana kegiatan angkutan udara yang sekurang-kurangnya meliputi:
    - 1.kegiatan pokoknya;
    - 2.tujuan penggunaan pesawat udara;
    - 3.daerah operasi;
    - 4.jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan;
    - 5.kesiapan operasi;
  - b. memiliki izin dari instansi yang membina kegiatan pokoknya bagi pemohon yang berbentuk badan hukum Indonesia atau lembaga tertentu, dan tanda jati diri bagi pemohon perorangan;
  - c. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).



- c. Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur oleh Menteri.

#### Pasal 29

1. Pemohon izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2), diajukan secara tertulis kepada Menteri.
2. Menteri memberikan izin apabila pemohon telah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dan berdasarkan penilaian dinyatakan layak untuk melakukan kegiatan angkutan udara.
3. Penolakan permohonan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diberikan oleh Menteri secara tertulis disertai alasan penolakan.
4. Pemberian dan penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3), diberikan dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
5. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara permohonan, pemberian, dan penolakan izin kegiatan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diatur oleh Menteri.

#### Pasal 30

1. Pemegang izin kegiatan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2), diwajibkan :
  - a. melakukan kegiatan angkutan udara selambat-lambatnya 12 (dua belas) bulan setelah izin diberikan;
  - b. melaporkan apabila terjadi perubahan data sebagaimana tercantum dalam izin kegiatan angkutan udara;
  - c. melaporkan kegiatan angkutan udara setiap tahun kepada Menteri;
  - d. mematuhi ketentuan di bidang teknis operasi keselamatan penerbangan.

2. Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur oleh Menteri.

#### Pasal 31

- (1) Izin kegiatan angkutan udara bukan niaga dicabut apabila pemegang izin melanggar salah satu ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (1).
- (2) Pencabutan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing satu bulan.
- (3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin untuk jangka waktu satu bulan.
- (4) Apabila pembekuan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, izin dicabut.

#### Pasal 32

Izin kegiatan angkutan udara bukan niaga dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal pemegang izin yang bersangkutan terbukti:

1. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
2. memperoleh izin kegiatan angkutan udara dengan cara tidak sah.

#### BAB V TARIF

#### Pasal 33

- (1) Tarif angkutan udara niaga berjadwal terdiri atas :
  - 1) tarif penumpang; dan
  - 2) tarif kargo.
- (2) Tarif penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, terdiri atas :

- (3) tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri;
- (4) tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal luar negeri; dan
- (5) tarif penumpang angkutan udara perintis.

(3) Tarif angkutan kargo sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, terdiri atas :

- (3) tarif kargo angkutan niaga berjadwal dalam negeri;
- (4) tarif kargo angkutan niaga berjadwal luar negeri; dan
- (5) tarif kargo angkutan udara perintis.

#### Pasal 34

- (1) Golongan tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) huruf a, terdiri atas;
- (2) tarif pelayanan ekonomi, yang berorientasi pada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas;
- (3) tarif pelayanan non ekonomi, yang berorientasi pada kelangsungan dan pengembangan usaha angkutan.
- (4) Menteri menetapkan kriteria pelayanan dan besarnya perimbangan kapasitas tempat duduk dalam pesawat udara untuk pelayanan ekonomi dan non ekonomi, dengan mempertimbangkan :
  - a. kelangsungan usaha perusahaan angkutan udara berjadwal;
  - b. peningkatan mutu pelayanan;
  - c. pengembangan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang lebih luas.

#### Pasal 35

1. Struktur tarif pelayanan ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (1) huruf a, terdiri atas tarif dasar dan tarif jarak.



2. Struktur tarif pelayanan non ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (1) huruf b, terdiri atas tarif pelayanan ekonomi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan tarif pelayanan tambahan.
3. Ketentuan lebih lanjut mengenai struktur tarif sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur oleh Menteri.

#### Pasal 36

1. Tarif pelayanan ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35, ditetapkan oleh Menteri.
2. Tarif Pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (2), ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan.

#### Pasal 37

1. Tarif penumpang angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) huruf c, ditetapkan dengan memperhatikan kemampuan daya beli masyarakat pada daerah yang bersangkutan.
2. Struktur tarif penumpang dan kargo angkutan udara perintis terdiri atas tarif dasar dan tarif jarak.
3. Tarif penumpang dan kargo sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ditetapkan oleh Menteri.
4. Ketentuan lebih lanjut mengenai struktur tarif sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur oleh Menteri.

#### Pasal 38

1. Golongan tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal luar negeri terdiri atas tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan non ekonomi.
2. Tarif penumpang dan kargo angkutan udara niaga berjadwal luar negeri ditetapkan dengan berpedoman pada ketentuan dalam perjanjian bilateral atau

repository.ub.ac

multilateral dan kesepakatan para pihak yang telah mendapat persetujuan Menteri.

#### Pasal 39

Tarif kargo angkutan udara berjadwal dalam negeri dan tarif angkutan udara tidak berjadwal ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan.

### BAB VI

#### WAJIB ANGKUT

#### Pasal 40

Perusahaan angkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap calon pengguna jasa angkutan udara.

#### Pasal 41

1. Perusahaan udara niaga wajib mengutamakan pengangkutan calon penumpang atau barang yang pemiliknya telah melaksanakan kewajibannya sesuai perjanjian pengangkutan yang disepakati.
2. Dalam hal terjadi keterlambatan atau penundaan dalam pengangkutan karena kesalahan pengangkut, perusahaan angkutan wajib memberikan pelayanan yang layak kepada penumpang atau memberikan ganti rugi atas kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang atau pemilik barang.

## BAB VII TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

### Pasal 42

Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal 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.

### Pasal 43

- (1) Santunan untuk penumpang yang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan sebesar Rp 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah).
- (2) Santunan untuk penumpang yang menderita luka karena kecelakaan pesawat udara atau sesuatu peristiwa di dalam pesawat udara atau selama waktu antara embarkasi dan debarkasi berlangsung, ditetapkan sampai dengan setinggi-tingginya Rp 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah).
- (3) Santunan ganti rugi bagi penumpang yang menderita cacat tetap karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan berdasarkan tingkat cacat tetap yang dialami sampai dengan setinggi-tingginya Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tingkat cacat tetap serta besarnya santunan ganti rugi untuk masing-masing tingkat cacat tetap sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), ditetapkan oleh Menteri.



## Pasal 44

- a. Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi tercatat, termasuk kerugian karena kelambatan dibatasi setinggi-tingginya Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram.
- b. Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah) untuk setiap penumpang.
- c. Jumlah ganti rugi untuk kerugian kargo termasuk kerugian karena kelambatan karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram.
- d. Ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) hanya terhadap kerugian yang secara nyata dialami.

## Pasal 45

- (1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.
- (2) Santunan untuk pihak ketiga yang meninggal dunia sebagai akibat dari peristiwa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ditetapkan sebesar Rp 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah).
- (3) Santunan untuk pihak ketiga yang menderita luka sebagai akibat dari peristiwa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ditetapkan sampai dengan setinggi-tingginya Rp 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah).
- (4) Santunan ganti rugi bagi pihak ketiga yang menderita cacat tetap karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan berdasarkan tingkat cacat tetap yang dialami sampai dengan setinggi-tingginya Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

- (5) Ganti rugi untuk kerusakan barang milik pihak ketiga sebagai akibat dari peristiwa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), hanya terhadap kerugian yang secara nyata diderita berdasarkan penilaian yang layak.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tingkat cacat tetap serta besarnya santunan ganti rugi untuk masing-masing tingkat cacat tetap sebagaimana dimaksud dalam ayat (4), ditetapkan oleh Menteri.

## BAB VIII PELAYANAN UNTUK PENYANDANG CACAT DAN ORANG SAKIT

### Pasal 46

1. Perusahaan angkutan udara niaga wajib menyediakan fasilitas yang diperlukan dan memberikan pelayanan khusus bagi penumpang penyandang cacat atau orang sakit.
2. Fasilitas dan pelayanan khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi :
  - a. fasilitas kemudahan naik dan turun dari dan atau ke pesawat udara;
  - b. penyediaan tempat untuk kursi roda di dalam pesawat udara;
  - c. sarana bantu bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur;
  - d. pemberian prioritas tambahan tempat duduk.

### Pasal 47

Penambahan fasilitas dan pelayanan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2) dilakukan dengan mempertimbangkan aspek keselamatan penerbangan dan kelaikan udara.

## BAB IX KETENTUAN PERALIHAN

### Pasal 48

Pada tanggal mulai berlakunya Peraturan Pemerintah ini, semua peraturan perundang-undangan yang lebih rendah dari Peraturan Pemerintah yang mengatur ketentuan mengenai angkutan udara dinyatakan tetap berlaku, sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

## BAB X KETENTUAN PENUTUP

### Pasal 49

Peraturan Pemerintahan ini mulai berlaku sejak tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.



PENJELASAN  
ATAS  
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 40 TAHUN 1995  
TENTANG  
ANGKUTAN UDARA

UMUM

Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Udara ini merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang dimaksudkan untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan angkutan udara sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia, serta tuntutan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Sebagai salah satu komponen sistem transportasi nasional, pada hakekatnya angkutan udara mempunyai peranan yang penting dalam menyediakan jasa pelayanan angkutan di dalam negeri maupun di luar negeri, dan dalam rangka menghubungkan daerah-daerah yang sulit dijangkau dengan moda angkutan lain secara cepat dan efisien untuk jarak tertentu atau yang dikenal dengan angkutan udara perintis.

Dalam kedudukan dan peranan yang demikian sudah selayaknya pemerintah memberikan bimbingan dan pembinaan sehingga angkutan udara dapat diselenggarakan secara selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan efisien dengan biaya yang wajar serta terjangkau oleh daya beli masyarakat, dan mampu berperan dalam rangka menunjang dan mendukung sektor-sektor pembangunan lainnya.

Kegiatan angkutan udara sipil meliputi angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga. Dalam Peraturan Pemerintah ini ditegaskan kembali bahwa kegiatan

angkutan udara sipil di wilayah Indonesia hanya dilakukan oleh pesawat udara sipil berkebangsaan Indonesia.

Pengoperasian pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral, multilateral atau izin khusus Pemerintah.

Salah satu bentuk pembinaan yang dilakukan Pemerintah dalam kegiatan angkutan udara adalah pengaturan perizinan yang dititik beratkan kepada jaminan keselamatan dan kualitas pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos untuk angkutan udara niaga dan aspek keselamatan dalam pengoperasian untuk kegiatan angkutan udara bukan niaga serta upaya untuk menumbuhkan iklim usaha yang sehat.

Bagi usaha angkutan udara niaga diwajibkan memiliki izin usaha angkutan udara, sedangkan bagi angkutan bukan niaga, hanya diwajibkan memiliki izin kegiatan angkutan udara, karena izin usaha yang bersangkutan melekat pada izin usaha kegiatan pokoknya.

Selanjutnya dalam upaya menunjang kegiatan angkutan udara niaga diatur pula ketentuan mengenai kegiatan penunjang angkutan udara niaga yang merupakan satu kesatuan mata rantai dengan kegiatan angkutan udara yang antara satu sama lainnya saling terkait dan mendukung dalam rangka mewujudkan kelancaran dan kelangsungan pelayanan jasa angkutan udara. Demikian pula dalam rangka menjamin kelangsungan usaha di bidang angkutan udara serta kemampuan masyarakat pengguna jasa angkutan udara, dalam Peraturan Pemerintah ini diatur pula mengenai tarif penumpang yang meliputi tarif pelayanan ekonomi dan non ekonomi serta tarif kargo.

PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Angka 1

Pengertian mengangkut penumpang, kargo dan pos adalah menyangkut penumpang saja, kargo saja, pos saja atau gabungan.

Angka 2

Cukup Jelas

Angka 3

Cukup Jelas

Angka 4

Cukup Jelas

Angka 5

Cukup Jelas

Angka 6

Cukup Jelas

Angka 7

Cukup Jelas

Pasal 2

Cukup jelas





### Pasal 3

#### Ayat (1)

Yang termasuk dalam kegiatan "penyelenggaraan tugas pemerintah" antara lain penyelenggaraan angkutan udara untuk penanggulangan bencana alam dan angkutan udara untuk kegiatan transmigrasi.

#### Ayat (2)

Cukup jelas

#### Ayat (3)

Cukup jelas

### Pasal 4

Cukup jelas

### Pasal 5

#### Ayat (1)

Penggunaan pesawat udara sipil untuk kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri oleh perusahaan angkutan udara asing sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini tidak terikat pada ketentuan tentang tanda kebangsaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2.

#### Ayat (2)

Yang dimaksud dengan "selain untuk kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri" adalah kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal atau kegiatan angkutan udara untuk keperluan tertentu antara lain kegiatan kalibrasi, pameran, survei dan pemetaan, kegiatan pencarian dan pertolongan (SAR).

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan "pemohon" ialah pemilik, penyewa, kuasa, atau perwakilannya di Indonesia.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 6

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "mengurus kepentingan di bidang operasi dan administrasi" antara lain meliputi :

- (6) mengurus perizinan yang berkaitan dengan kegiatannya;
- (7) mengurus manajemen perkantoran dan keuangan;
- (8) mengurus operasi penerbangan antara lain teknis pesawat dan handling (sebagai supervisi).

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan agen dalam keputusan ini adalah kegiatan yang dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia untuk mewakili kepentingan perusahaan angkutan udara asing dalam melaksanakan pemasaran dan penjualan jasa angkutan udara.

Kegiatan keagenan tersebut dalam dunia penerbangan dikenal dengan General Sales Agent (GSA).

Ayat (3)

Cukup jelas

## Pasal 7

### Ayat (1)

Dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yang dimaksud dengan pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dan pesawat udara instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sehingga yang dimaksud dengan pesawat udara negara asing adalah pesawat udara negara yang dipergunakan oleh angkatan bersenjata negara asing dan pesawat udara instansi pemerintah asing yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum.

### Ayat (2)

Cukup jelas

## Pasal 8

### Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Yang dimaksud dengan kegiatan angkutan udara bukan niaga adalah kegiatan angkutan udara yang dilaksanakan oleh Badan Hukum Indonesia, yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara dan hanya untuk mendukung kegiatan pokok Badan Hukum tersebut atau perorangan.

Kegiatan angkutan udara bukan niaga dapat berupa :

- (4) angkutan udara untuk kegiatan keudaraan (aerial work) yaitu kegiatan yang menggunakan pesawat udara antara lain untuk penyemprotan, penyerbukan, pemotretan, survei, olah raga keudaraan atau kegiatan lainnya;



- (5) angkutan udara untuk kegiatan pendidikan awak pesawat udara yaitu kegiatan yang menggunakan pesawat udara khusus untuk kepentingan pendidikan awak kokpit pesawat udara;
- (6) angkutan udara bukan niaga lainnya yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara niaga.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Pada saat ditetapkannya Peraturan Pemerintah ini, angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri dan luar negeri dikenal dengan sebutan angkutan udara borongan.

Pasal 9

Ayat (1)

Kegiatan penunjang merupakan kegiatan yang secara langsung berhubungan dengan kegiatan angkutan udara niaga. Kegiatan penumpang angkutan udara niaga dapat berupa ekspedisi muatan pesawat udara (EMPU) atau Jasa Pengurusan Transportasi (JPT).

Dalam hubungan dengan kegiatan angkutan udara niaga, peranan kegiatan penunjang angkutan udara niaga adalah sebagai pemilik barang. Sedangkan hubungan dengan pemilik barang yang sesungguhnya, peranan kegiatan penunjang angkutan udara niaga adalah mewakili kepentingan pemilik barang sesuai dengan kesepakatan antara kedua belah pihak.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 10

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 11

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "bandar udara yang berfungsi sebagai pusat penyebaran" adalah bandar udara yang terletak di kota yang merupakan pusat zona ekonomi, dengan jumlah penumpang cukup tinggi dan atau berfungsi untuk menyebarkan penumpang ke bandar udara lain.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan "bandar udara yang berfungsi bukan sebagai pusat penyebaran" adalah bandar udara lainnya yang tidak termasuk dalam bandar udara yang berfungsi sebagai pusat penyebaran.

Huruf b

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan "rute perintis" adalah rute yang menghubungkan daerah terpencil dan pedalaman atau daerah yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain, yang turut berfungsi dalam mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah dalam rangka pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, serta mewujudkan stabilitas pertahanan dan keamanan negara.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 12 Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Dalam menentukan permintaan jasa angkutan udara antara lain dipertimbangkan pengembangan pariwisata atau potensi ekonomi daerah.

Ayat (4)

Cukup jelas





### Pasal 13

#### Ayat (1)

##### Huruf a

Yang dimaksud dengan "perkiraan faktor muatan yang layak" adalah perkiraan sebagai hasil perhitungan yang dilakukan terhadap potensi permintaan jasa angkutan udara pada suatu daerah tertentu yang belum dihubungkan oleh transportasi melalui udara, dengan mempertimbangkan efisiensi dan efektifitas dibukanya rute baru tersebut.

##### Huruf b

Yang dimaksud dengan "yang memadai" adalah memenuhi persyaratan minimal untuk dapat memenuhi kebutuhan pengoperasian pesawat udara yang meliputi aspek keselamatan penerbangan dan pelayanan jasa bandar udara.

#### Ayat (2)

##### Huruf a

Dengan berdasarkan kelayakan faktor muatan rata-rata dapat tetap diwujudkan iklim usaha yang sehat.

##### Huruf b

Cukup jelas

### Pasal 14

#### Ayat (1)

Ketentuan ini dimaksudkan untuk memberikan informasi kepada masyarakat mengenai pembukaan rute-rute baru atau penambahan kapasitas angkutan udara pada rute-rute tersebut dengan tetap memperhatikan upaya untuk mewujudkan iklim usaha yang sehat.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 15

Cukup jelas

Pasal 16

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 17

Cukup jelas

Pasal 18

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)Cukup jelas

Pasal 19

Cukup jelas

Pasal 20

Ayat (1)

Cukup jelas

UNIVERSITAS BRAWIJAYA



Ayat (2)

Penilaian sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini adalah dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan, kelangsungan usaha dan menciptakan iklim usaha yang sehat di bidang angkutan udara niaga.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 21

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

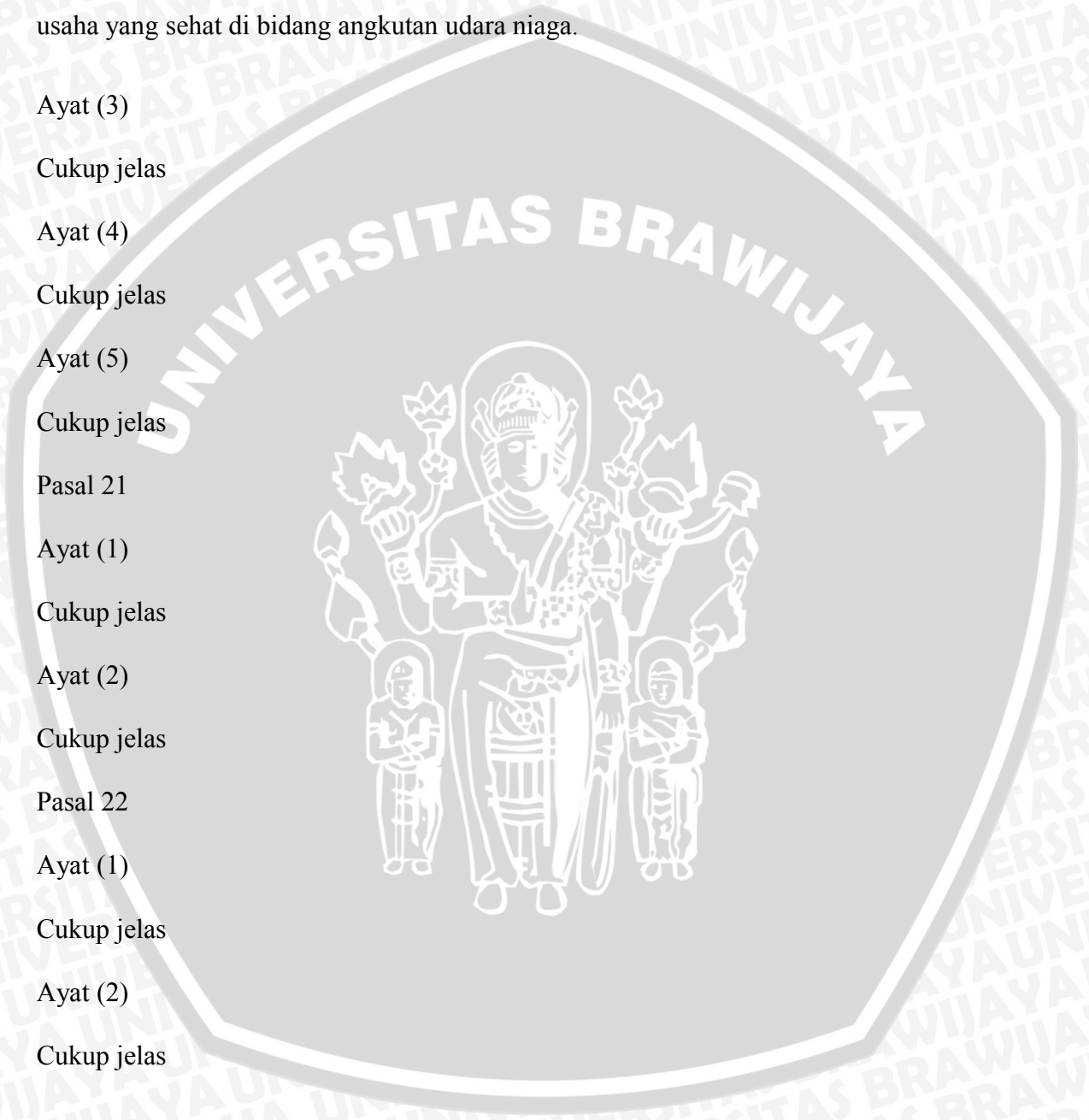
Pasal 22

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas





Pasal 23

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan "usaha perbaikan" adalah usaha-usaha yang nyata dilakukan oleh pemegang izin untuk memperbaiki kesalahan-kesalahan yang dapat berkaitan dicabutnya izin usaha angkutan udara niaga.

Pasal 24

Huruf a

Yang dimaksud dengan "membahayakan keamanan negara" antara lain melakukan kegiatan mata-mata untuk kepentingan negara lain, menyelundupkan senjata api atau bahan peledak.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "cara tidak sah" antara lain memberikan keterangan yang tidak benar pada waktu mengajukan permohonan izin usaha angkutan udara atau memperoleh izin usaha angkutan udara tanpa melalui prosedur yang ditetapkan.

Pasal 25

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Penunjukan perusahaan angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini tidak mengurangi tanggung jawab Pemerintah untuk menjamin kelangsungan pelayanan angkutan udara perintis.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 26

Ayat (1)

Kompensasi dalam ketentuan ini dapat berupa antara lain pemberian rute lain di luar rute perintis bagi perusahaan angkutan udara niaga berjadwal dengan mempertimbangkan kelayakan usaha yang bersangkutan dan bantuan biaya operasi atau kemudahan untuk mendapatkan bahan bakar di lokasi.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 27

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 28

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 29

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Penilaian sebagaimana dimaksud sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini antara lain terhadap jaminan keselamatan penerbangan dan kebutuhan angkutan udara untuk menunjang kegiatan pokoknya.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 30

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas



Pasal 31

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan "usaha perbaikan" adalah usaha-usaha yang nyata dilakukan oleh pegang izin untuk memperbaiki kesalahan-kesalahan yang dapat berakibat dicabutnya izin kegiatan angkutan udara.

Pasal 32

Huruf a

Lihat penjelasan Pasal 24 huruf a.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "cara tidak sah" antara lain memberikan keterangan yang tidak benar pada waktu mengajukan permohonan izin kegiatan angkutan udara tanpa melalui prosedur yang ditetapkan.

Pasal 33

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "tarif angkutan kargo" termasuk tarif angkutan pos.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 34

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 35

Ayat (1)

Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dengan besaran rupiah per penumpang kilometer.

Tarif jarak adalah tarif yang dibayar pemakai jasa atas dasar perkalian tarif dasar dengan jarak tempuh.

Ayat (2)

Tarif pelayanan tambahan adalah besaran tarif sesuai fasilitas dan tingkat pelayanan yang diberikan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 36

Ayat (1)

Cukup jelas



Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 37

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Tarif dasar angkutan udara perintis adalah tarif per penumpang kilometer yang perhitungannya didasarkan dengan memperhatikan kemampuan daya beli masyarakat pada daerah-daerah yang bersangkutan.

Tarif jarak adalah tarif yang dibayar pemakai jasa atas dasar perkalian tarif dasar dengan jarak tempuh.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 38

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan "kesepakatan para pihak" adalah kesepakatan antara perusahaan angkutan udara yang melayani rute yang bersangkutan.



Pasal 39

Cukup jelas

Pasal 40

Ketentuan ini dimaksudkan agar calon pengguna jasa angkutan udara niaga memperoleh pelayanan jasa angkutan sesuai dengan jenis jasa angkutan udara yang dikehendaki.

Pasal 41

Ayat (1)

Ketentuan ini dimaksudkan agar calon penumpang atau pemilik barang yang telah lebih dahulu melaksanakan kewajibannya sesuai perjanjian pengangkutan yang disepakati, mendapatkan prioritas utama untuk diangkut.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan memberikan pelayanan yang layak dalam ketentuan ini adalah memberikan pelayanan dalam batas kelayakan sesuai kemampuan pengangkut kepada penumpang selama menunggu keberangkatan antara lain berupa penyediaan tempat dan kosumsi secara layak selama menunggu keberangkatan atau mengupayakan mengalihkan angkutan ke perusahaan angkutan udara niaga lainnya sesuai perjanjian pengangkutan yang disepakati.

Pasal 42

Cukup jelas

Pasal 43

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 44

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 45

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

UNIVERSITAS BRAWIJAYA



Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Ketentuan ini dimaksud agar penetapan besaran jumlah ganti rugi didasarkan kepada pendapat ahli di bidangnya.

Ayat (6)

Cukup jelas

Pasal 46

Ayat (1)

Ketentuan ini dimaksudkan agar penyandang cacat dan orang sakit mendapatkan pelayanan secara layak dalam hal yang bersangkutan menggunakan jasa angkutan udara.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 47

Cukup jelas

Pasal 48

Cukup jelas





Pasal 49

Cukup jelas

---

