

**ANALISIS HUKUM TERHADAP PELAKSANAAN PERJANJIAN  
PENGANGKUTAN PADA PT. MERPATI NUSANTARA  
AIRLINES DI KOTA MAKASSAR**



**Skripsi Ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Meraih Gelar  
Sarjana Hukum**

**Oleh**

**Rahmadhany  
4504060082**

**Fakultas Hukum/Illmu-Ilmu Hukum  
Universitas 45 Makassar  
2010**

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

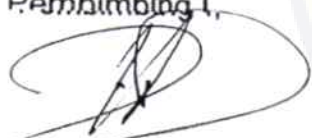
Usulan Penelitian dan Penulisan Hukum Mahasiswa:

Nama : Rahmadhany  
Nomor Stambuk : 4504060082  
Program Studi : Ilmu-Ilmu Hukum  
Minat : Hukum Perdata  
Nomor Pendaftaran Judul : A. 136/FH/U-45/X/2010  
Tanggal Pendaftaran Judul : 13 Oktober 2010  
Judul Skripsi : Analisis Hukum Terhadap Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Pada PT. Merpati Nusantara Airlines di Kota Makassar

Telah diperiksa dan diperbaiki untuk dimajukan dalam ujian Skripsi mahasiswa program strata satu (S-1)

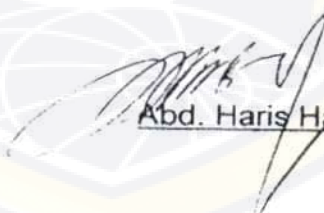
Makassar, 21/10/2011

Pembimbing I,



Yohanis Kundang, SH. MH

Pembimbing II,



Abd. Haris Hamid, SH., MH

Mengetahui,

Ketua Program Studi Ilmu-Ilmu Hukum  
Dekan Fakultas Hukum



DR. Baso Madiang, SH. MH

## PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Pimpinan Fakultas Hukum Universitas 45 memberikan persetujuan kepada:

Nama : Rahmadhany  
Nomor Stambuk : 4504060082  
Program Studi : Ilmu-Ilmu Hukum  
Minat : Hukum Perdata  
Nomor Pendaftaran Judul : A. 136/FH/U-45/X/2010  
Tanggal pendaftaran Judul : 13 Oktober 2010  
Judul Skripsi : Analisis Hukum Terhadap Pelaksana Perjanjian Pengangkutan pada PT. Merpati Nusantara Airlines di Kota Makassar

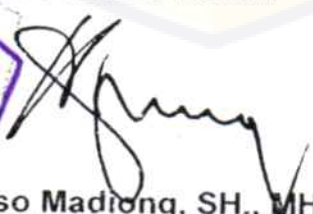
Telah diperiksa/ diperbaiki dan dapat disetujui untuk dimajukan dalam ujian skripsi mahasiswa program strata satu (S1)

Makassar, 5 Juli 2011

Ketua program studi Ilmu-Ilmu hukum

Dekan Fakultas Hukum



  
DR. Baso Madiang, SH., MH

## HALAMAN PENERIMAAN DAN PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu-ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas "45" Makassar, Bagian Hukum Pidana dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas "45" Nomor A.178/FH/U-45/VI/2011 tanggal 9 Juni 2012 tentang Panitia Ujian Skripsi, maka pada hari ini, Sabtu 9 Juni 2012, skripsi ini diterima dan disahkan setelah dipertahankan oleh **Rahmadhany** Nomor Stambuk **4504060082** dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang terdiri atas:

**Pengawas Umum**

Rektor Universitas 45 Makassar

**Prof. Dr. Abd. Rahman, S.H., M.H.**

**Panitia Ujian**

Ketua,

  
**Dr. Baso Madiung, SH., MH.**

Sekretaris

  
**Andi Tira, SH.,MH**

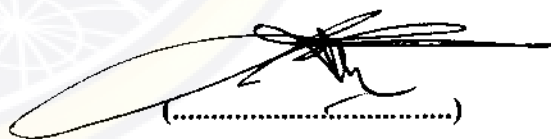
**Tim Penguji**

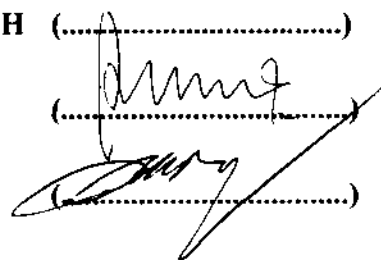
**Ketua : Zulkifli Makkawaru, SH., MH**

**Anggota : 1. Prof. Dr. H. Andi Muh. Arfah Pattenreng, SH,MH (.....)**

**2. Andi Tira, SH.,MH (.....)**

**3. Abd Haris Hamid, SH, MH (.....)**

  
(.....)

  
(.....)

## KATA PENGANTAR

Segenap puji dan syukur hanya milik Allah SWT semata, pencipta langit dan bumi, pembuat gelap dan terang, yang menjadikan manusia berpasang-pasangan, Shalawat dan salam semoga senantiasa tercurahkan kepada Rasul, keluarga, dan para sahabatnya yang senantiasa komitmen dengan ajarannya sampai hari kiamat.

Dimana dengan segala kenikmatan-Nya yang diberikan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Untuk memenuhi sebagai syarat dan tugas akhir untuk memperoleh gelar sarjana hukum pada universitas "45" Makassar.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam skripsi ini masih jauh dalam kesempurnaan yang diharapkan. Oleh karena itu, dengan lapang dada penulis sangat mengharapkan saran dan kritikan serta sumbangan pikiran yang sifatnya membangun dari pihak yang sempat membacanya.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menemukan banyak kendala yang harus dihadapi, namun dengan adanya bantuan dari para pihak, sehingga penulis dapat menyelesaikan dengan baik dan lancer. Sehubungan dengan itu melalui kesempatan ini sudah sewajarnya penulis menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada semua pihak yang turut serta membantu penulis dalam menyusun skripsi ini, terutama :

1. Bapak DR. Baso Madiung, SH.MH, selaku Dekan Fakultas Hukum
2. Ibu Andi Tira, SH.MH, selaku Pembantu Dekan I, Ibu Yulia Hasan, SH.MH, selaku Pembantu Dekan II
3. Basri Oner, SH.MH, selaku Ketua Bagian Hukum Privat Univ. 45 Makassar.

4. Bapak Yohanis Kundang, SH.MH, dan DR. Abd Haris, SH.MH, selaku Pembimbing I dan Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk mengarahkan penulis sehingga penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
5. Pihak Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah (BALIGBANDA) yang telah memberikan rekomendasi penelitian dan terima kasih penulis sampaikan atas kesantunan pelayanannya.
6. Staf PT. Merpati Nusantara Airlines, yang telah bersedia menjadikan instansinya sebagai tempat penelitian penulis.
7. Staf Dosen dan Pengajar dan Karyawan Fakultas Hukum Univ. 45 Makassar.
8. Kepada Ayahanda Tajuddin Z dan Ibunda Hasnah T, berkat jasa didikan, serta bimbingan dan do'anyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
9. Kepada Abd. Muis, SE yang telah memberikan dukungan dan dorongan secara materil dan non materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
10. Saudara penulis : Irwansyah, Sri Resky, Muh. Arif yang telah banyak membantu dengan selalu memberikan dukungannya dalam menyelesaikan skripsi ini.

Dengan penuh kesadaran yang tinggi dan secara jujur diakui bahwa semuanya itu dirasa tak mungkin ada kemampuan untuk membalasnya. Kalaupun ada, maka itu tidak sebanding. Untuk itu, semuanya hanya dapat diserahkan kepada Allah

Yang Maha Pemurah lagi Maha Bijaksana, sambil berdoa semoga kesemuanya itu mendapat pahala yang berlipat ganda dari-Nya.

Semoga skripsi ini dapat bermamfaat bagi kemasalahan umat manusia, Agama, Bangsa dan Negara, khususnya untuk kampus tercinta Universitas "45" Makassar (Almamater) yang senantiasa penulis junjung dan jaga yang senantiasanya mamfaat tersebut dapat memberikan pula rasa syukur bagi penulis Amin.

Makassar, 20 Juni 2012

Penulis

**BOSOWA**



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PENERIMAAN DAN PENGESAHAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	ix
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang masalah .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	6
1.3 Tujuan dan Kegunaan penelitian .....	7
1.4 Metode Penelitian .....	8
a. Lokasi penelitian .....	8
b. Jenis dan Sumber Data .....	8
c. Tehnik pengumpulan Data .....	9
d. Analisis Data .....	9
<b>BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>10</b>
2.1. Beberapa Pengertian .....	10
2.1.1 Pengertian Perjanjian .....	10
2.1.2 Pengertian pengangkutan .....	13
2.2 klasifikasi Pengangkutan .....	15
2.3 Bentuk-bentuk Kegiatan Pengangkutan udara .....	17
2.4 Hubungan Hukum antara Pengangkut dengan Penumpang dalam hal Pengangkutan Udara .....	19



2.5 Dasar Hukum Pengangkutan .....	23
2.6 Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Udara .....	31
2.7 Wanprestasi dan Risiko .....	36
<b>BAB 3 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>40</b>
3.1 Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Udara antara Penumpang dengan PT.Merpati Nusantara Airlines .....	40
3.2 Tanggung jawab PT.Merpati Nusantara Airlines .....	44
3.3 Upaya Penyelesaian bagi Penumpang yang Mengalami Kerugian Dalam Pengangkutan Udara pada PT. Merpati Nusantara Airlines ..	52
<b>BAB 4 PENUTUP .....</b>	<b>59</b>
4.1 Kesimpulan .....	59
4.2 Saran .....	60
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Indonesia adalah Negara kepulauan yang terdiri dari 13.677 pulau. Sebagai Negara kepulauan, Indonesia sangat membutuhkan peran Jasa pengangkutan udara untuk menghubungkan antara pulau yang satu dengan yang lainnya.

Dengan jumlah Konsumen yang begitu besar, usaha transportasi atau bisnis transportasi jasa pengangkutan udara merupakan salah satu usaha yang sangat menggiurkan untuk di dirikan, karena sangat diperlukan oleh pemakai jasa untuk menghubungkan antara pulau di Indonesia agar mempermudah dan mempercepat suatu perjalanan dengan lebih efisien.

Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan disatu sisi menguntungkan bagi para pengguna jasa transportasi udara (penumpang dan pemilik kargo) karena akan banyak pilihan. Perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Namun disisi lain, dengan tarif yang lebih murah tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan (service), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurang kualitas

pemeliharaan (*maintenance*) pesawat sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan konsumen.

Pada dasarnya dalam hukum pengangkutan udara niaga terdapat dua pihak, yaitu Pengangkut dalam hal ini adalah perusahaan atau maskapai penerbangan dan pihak pengguna jasa atau konsumen. Para pihak tersebut terikat oleh suatu perjanjian, yaitu perjanjian pengangkutan sebagaimana layaknya suatu perjanjian yang merupakan manifestasi dari hubungan hukum yang bersifat keperdataan, maka didalamnya terkandung hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan dan dipenuhi, yang biasa dikenal dengan istilah "prestasi".

Dalam hukum pengangkutan, kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan dengan baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian yang menimpa penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Sedangkan kewajiban penumpang adalah membayar ongkos pengangkutan yang besarnya telah ditentukan, menjaga barang yang berada dibawah pengawasannya, melaporkan jenis-jenis barang yang dibawa terutama barang-barang yang berkategori berbahaya, menaati ketentuan-ketentuan yang di tetapkan pengangkut yang berkenaan dengan

pengangkut. Dimana hak dan kewajiban para pihak dituangkan dalam suatu dokumen perjanjian pengangkutan.

Tetapi dalam Praktik kegiatan transportasi udara seringkali pengangkut tidak memenuhi kewajibannya secara baik dan benar atau dapat dikatakan telah melakukan "wanprestasi". Beberapa kasus atau fakta yang dapat dikategorikan sebagai bentuk "wanprestasi" oleh pengangkut adalah tidak memberikan keselamatan dan keamanan penerbangan pada penumpang yaitu, berupa terjadinya kecelakaan pesawat yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia dan atau cacat, penundaan penerbangan atau "*delay*", keterlambatan, kehilangan atau kerusakan barang bagasi milik penumpang, pelayanan yang kurang memuaskan, informasi yang tidak jelas tentang produk jasa yang ditawarkan dan lain-lain. Dalam hal ini bentuk-bentuk pengaduan yang sering dikeluhkan konsumen antara lain, yakni penundaan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan, kehilangan barang dibagasi, tiket hangus, tempat duduk, menolak booking lewat telepon, serta pengaduan lainnya seperti bagasi yang terlantar, pembatalan tiket (*refund*), sikap pramugara dan pramugari, keamanan dan kebersihan.

Bisnis penerbangan, membutuhkan modal yang sangat besar, teknologi tinggi, dan sumber daya manusia yang harus memenuhi kualifikasi tertentu, karena dalam bisnis ini faktor keselamatan haruslah dikedepankan.

Padahal saat ini bisnis penerbangan di Indonesia sangat ketat lantaran jumlah maskapai penerbangan yang berdiri semakin banyak.

Angkutan udara, sebagai salah satu komponen sistem transportasi nasional, pada hakekatnya mempunyai peranan yang sangat penting dalam penyediaan jasa layanan angkutan dalam negeri maupun diluar negeri. Terutama dalam rangka menghubungkan daerah-daerah yang sulit dijangkau dengan modal angkutan lain secara cepat dan efisien untuk jarak tertentu. Oleh karena itu, Transportasi udara merupakan salah satu sarana yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Dengan adanya transportasi udara mempermudah masyarakat dalam menjalankan kegiatannya dalam penggunaan dan pengiriman barang.

Pesawat udara merupakan salah satu alat pengangkutan yang mempunyai teknologi paling canggih yang pernah diciptakan manusia. Tetapi alat pengangkutan yang paling canggih teknologinya tersebut tidak selamanya mendatangkan rasa aman dan nyaman serta memuaskan bagi penggunanya karena akibat kesalahan-kesalahan manusia.

Terjadinya penundaan dan pembatalan penerbangan dapat merugikan bagi penggunaan jasa penerbangan dari segi waktu ataupun biaya. Dalam kenyataannya, akhir-akhir ini banyak perusahaan angkutan udara yang selalu melakukan penundaan dan pembatalan penerbangan

padahal mereka selalu membicarakan masalah ketepatan waktu atau *on time performance* dalam penerbangan untuk mempromosikan maskapainya.

Kita ketahui, bahwa terjadinya kecelakaan akhir-akhir ini membuat pengguna jasa penerbangan dapat berpikir dua kali untuk menggunakan jasa penerbangan. Karena sering terjadinya kecelakaan-kecelakaan tersebut dapat mengakibatkan timbulnya kerugian-kerugian baik materiil maupun immaterial terhadap pengguna jasa penerbangan dan hal tersebut dapat merugikan maskapai dengan sepiunya pengguna jasa penerbangan.

Penggunaan radio, radar dan alat-alat pengaman mutahir lainnya memang telah dapat mengurangi banyaknya angka kecelakaan pesawat udara pada abad ini, tetapi semuanya itu belumlah cukup meniadakan angka kecelakaan pesawat udara, karena secanggih apapun teknologi tersebut tidak akan menghilangkan resiko kecelakaan pesawat terbang baik yang bersifat kecil maupun fatal. Karena banyaknya kecelakaan pesawat udara yang terjadi maka perusahaan penerbangan dalam hal ini maskapai penerbangan yang bersangkutan tidak hanya dihadapkan pada kerugian dalam hancurnya pesawat udara tetapi juga dihadapkan pada ketentuan bahwa pengangkutan atau perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab atas kerugian akibat kecelakaan terhadap penumpang, seperti yang tercantum dalam Pasal 141 ayat 1 Undang-undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi ;

“pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara”

Dimana kasus-kasus penerbangan yang terjadi seperti kecelakaan pesawat, penundaan penerbangan, pembatalan penerbangan karena berbagai alasan, perlu diteliti dan dicari penyebabnya agar tidak terulang kembali dan dapat memberikan rasa keadilan bagi para pihak.

Setiap kecelakaan penerbangan selalu menimbulkan kerugian bagi penumpang yang tentu saja melahirkan permasalahan hukum, khususnya berkenaan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkut(carrier) terhadap penumpang dan pemilik barang sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan maupun sebagai konsumen.

Dari gambaran keadaan dan permasalahan maka penulis merasa tertarik untuk mengadakan penelitian dan mengkaji dalam bentuk karya ilmiah dengan judul : **“Analisis Hukum Terhadap Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan pada PT. Merpati Nusantara Airlines di Kota Makassar”**

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian di atas maka dalam penulisan ini dikemukakan permasalahan sebagai berikut :

- a. **Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan pada maskapai PT. Merpati Nusantara Airlines di kota Makassar?**

- b. Tanggung jawab PT. Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut?
- c. Bagaimana upaya penyelesaian terhadap penumpang yang mengalami kerugian dalam pengangkutan udara pada PT. Merpati Nusantara Airlines di kota Makassar?

### **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

Adapun tujuan yang hendak di capai dalam penelitian ini, adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian pengangkutan pada transportasi udara di kota Makassar.
- b. Untuk mengetahui upaya-upaya penyelesaian apa yang dapat ditempuh oleh penumpang yang mengalami kerugian dalam pengangkutan udara pada PT. Merpati Nusantara Airlines di kota Makassar.

Sedangkan kegunaan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat mengenai perlindungan hukum dalam menggunakan jasa pengangkutan udara
- b. Diharapkan dapat memberikan masukan dan menjadi referensi selanjutnya bagi mahasiswa hukum lainnya yang akan meneliti subtansi yang sama



- c. Diharapkan dapat bermanfaat untuk pengembangan ilmu hukum khususnya hukum perlindungan konsumen dan hukum pengangkutan udara

#### **1.4 Metode Penelitian**

Dalam rangka pengumpulan data guna melakukan penelitian, maka terlebih dahulu ditentukan metode penelitian sebagai berikut :

##### **a. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian dilakukan di Kota Makassar, yaitu pada kantor PT. Merpati Nusantara Airlines kota Makassar dan kantor Badan Penyelesaian sengketa Konsumen (BPSK) di kota Makassar

##### **b. Jenis dan Sumber Data**

Adapun jenis dan sumber data dalam penelitian ini, adalah sebagai berikut :

1. Data primer, yaitu data yang diperoleh secara langsung dari informan yakni pihak PT. Merpati Nusantara Airlines di kota Makassar dan pihak pada kantor Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) di kota Makassar
2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui studi kepustakaan dengan jalan menelaah berbagai literatur yang ada relevansinya dengan topik pembahasan.

### **c. Teknik Pengumpulan Data**

#### **1) Penelitian kepustakaan (*Library Research*)**

Penelitian kepustakaan dilakukan untuk mengumpulkan data sekunder yang merupakan kerangka dasar yang merupakan landasan teoritis sebagai pendukung data empiris. Penelitian ini dilaksanakan dengan cara menelaah dan mempelajari referensi berupa buku – buku ilmu hukum, dan perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan yang akan diteliti.

#### **2) Penelitian Lapangan (*Field Research*)**

Penelitian lapangan ini dilakukan untuk memperoleh data primer secara langsung dengan cara melakukan wawancara langsung dengan pihak PT.Merpati Nusantara Airlines dan pihak Badan Penyelesaian Sengketa Konsumem(BPSK).

### **d. Analisis Data**

Dalam penulisan ini penulis menggunakan analisis data secara kualitatif kemudian dideskripsikan dengan menggambarkan keadaan nyata dari objek yang akan diteliti.

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Beberapa Pengertian

##### 2.1.1 Pengertian Perjanjian

Dalam membahas suatu objek kajian, pengertian mempunyai peranan penting untuk memberi pemahaman tentang objek kajian tersebut, sebab dengan pengertian dapat diketahui arti, maksud dengan tujuan istilah yang bersangkutan sehingga mudah membahasnya.

Perjanjian berasal dari kata *janji* yang merupakan suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada orang lain untuk melakukan sesuatu hal yang telah disepakati bersama. Kesepakatan ini akan menimbulkan suatu hubungan hukum. Perjanjian merupakan suatu pernyataan yang mengandung suatu kesanggupan untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, Wiorjono Prodjodikoro (1989:50) menyatakan bahwa :

Janji adalah suatu sendi yang amat penting dalam hubungan perdata banyak mengandung peraturan-peraturan hukum yang berdasar atas janji seseorang.

Dalam hukum perdata perihal perjanjian itu yang merupakan hal yang penting sebab terjadinya suatu perikatan diawali suatu janji atau dapat dikatakan bahwa perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan

suatu perikatan. Di samping itu perjanjian, menurut Pasal 1313 KUHPerdara memberikan rumusan sebagai berikut:

Adalah suatu perbuatan yang mana satu orang lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Rumusan di atas tidak mencantumkan kata sepakat atau janji sebagai dasar para pihak mengikatkan diri untuk melakukan sesuatu hal yang merupakan hak dan kewajiban para pihak secara timbal balik.

Menurut Subekti (1996: 36), bahwa:

Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.

Dari peristiwa itu timbul suatu hubungan hukum antara dua orang tersebut yang dinamakan *perikatan*. Dimana perjanjian itu menimbulkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya yang dalam bentuknya, perjanjian itu berupa suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji kesanggupan yang diucapkan atau ditulis.

Menurut Abdulkadir Muhammad(1992:40), memberikan rumusan perjanjian sebagai berikut:

Perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengaitkan dirinya untuk melaksanakan sesuatu hal atas kekayaan atau hartanya.

Orang yang membuat perjanjian dari sudut keadilan akan terkait dengan perjanjian yang dibuatnya dan sadar dengan tanggung jawab yang dipikulnya, adapun dari sudut ketertiban umum seseorang yang membuat bersungguh-sungguh berhak berbuat bebas terhadap harta kekayaan itu.

Selanjutnya Tahir Tungadi (1987: 20), menyatakan bahwa:

Defenisi tersebut dalam Pasal 1313 KUHPerdata mengandung suatu kesalahan serta kekurangan, kesalahan yaitu terdapat pada kata "perbuatan", seharusnya "perbuatan hukum" sedangkan kekurangan dalam defenisi tersebut tidak mencakup perjanjian timbal balik yaitu perjanjian yang menimbulkan dan kewajiban para pihak.

Suatu perjanjian yang tidak mencakup perjanjian timbal balik maka perjanjian itu tidak melahirkan hak dan kewajiban para pihak yang mengadakan perjanjian. Oleh karena itu, perjanjian tersebut dianggap tidak sah kerana apabila ada perjanjian sudah pasti telah melibatkan hak dan kewajiban para pihak yang mengadakan perjanjian.

Dengan adanya kesalahan dan kekurangan tentang pengertian perjanjian , maka Tahir Tugandi (1987: 28) merumuskan apa yang di maksud perjanjian adalah:

Persetujuan atau sepakat menimbulkan, merubah atau menghapuskan hubungan hukum di lapangan hukum harta benda.

Apabila ditelah batasan tersebut, maka pada dasarnya persetujuan atau sepakat dalam suatu perjanjian merupakan suatu unsur yang esensial, oleh karena itu kata sepakat, sudah tentu menunjukkan dua pihak atau lebih

yang sepakat atau setuju, apakah persetujuan ini menimbulkan suatu hubungan hukum atau merubah hubungan hukum yang sudah ada.

Maka dapat menyimpulkan bahwa sesungguhnya perjanjian itu adalah suatu hubungan timbal balik antara seseorang atau lebih dimana satu pihak memperoleh hak dan pihak yang lain dibebani kewajiban dalam satu perjanjian yang mereka sepakati.

### 2.1.2 Pengertian Pengangkutan

Dalam kegiatan sehari-hari kata "pengangkutan" sering diganti dengan kata "Transportasi". Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut. Sedangkan secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti pengangkutan atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ketempat lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Menurut Abdulkadir Muhammad (1998:12) mendefinisikan Pengangkutan adalah:

Sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur Undang-Undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.

Selanjutnya ia menambahkan bahwa pengangkutan memiliki tiga dimensi pokok, pengangkutan sebagai usaha, pengangkutan sebagai perjanjian dan pengangkutan sebagai proses. Pengangkutan sebagai usaha memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Berdasarkan suatu perjanjian
- b. Kegiatan ekonomi di bidang jasa
- c. Berbentuk perusahaan
- d. Menggunakan alat angkut mekanik

Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter, seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jemaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagangan.

Pengangkutan sebagai suatu proses mengandung makna sebagai serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan kedalam alat angkut, kemudian dibawa menuju tempat yang telah ditentukan dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.

Sehingga menurut Purwosutjipto (2003:2) Pengangkutan adalah

perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan

barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan alamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Selain defenisi di atas ada yang menyatakan bahwa pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, dengan adanya perpindahan tersebut maka mutlak diperlukannya untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.

Secara yuridis defenisi atau pengertian pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Walaupun demikian, pengangkutan itu menurut hukum atau secara yuridis dapat didefinisikan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak yang diangkut atau pemilik barang atau pengirim, dengan memungut biaya pengangkutan.

## 2.2 Klasifikasi Transportasi atau Angkutan

Transportasi atau pengangkutan dapat dikelompokkan menurut macam atau jenis (*modes of transportation*) yang dapat ditinjau dari segi barang yang di angkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dari segi teknis serta dari sudut alat angkutannya. Secara rinci Rustam Kamaluddin (2003:15) mengklasifikasi transportasi sebagai berikut :

- a. Dari segi barang yang diangkut, transportasi meliputi :
  1. angkutan penumpang (*passanger*)
  2. angkutan barang (*goods*)



3. angkutan pos (*mail*)

b. Dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi menjadi :

1. angkutan antar benua: misalnya dari Asia ke Eropah
2. angkutan antar continental: misalnya dari Prancis ke Swis dan seterusnya sampai ke Timur Tengah
3. angkutan antar pulau: misalnya dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatra
4. angkutan antar kota: misalnya dari Jakarta Ke Bandung
5. angkutan Antar daerah: misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur
6. angkutan di dalam kota: misalnya kota Medan, Surabaya dan lain-lain

c. Dari sudut teknis dan alat pengangkutnya, jika dilihat dari sudut teknis dan alat angkutnya, maka transportasi dapat menggunakan truk, bus dan sedan yaitu:

1. Angkutan jalan raya atau *highway transportation (road transportation)* seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus dan sedan.
2. Pengangkutan rel (*rail transportation*), yaitu angkutan kereta api, trem listrik dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan pengangkutan rel kadang-kadang keduanya digabung dalam golongan yang disebut *rail and road transportation* atau *land transportation* (angkutan darat).

3. Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau dan sebagainya.
4. Pengangkutan pipa (*pipe line transportation*), seperti transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan minyak tanah, bensin dan air minum.
5. Pengangkutan laut dan samudra (*ocean transportation*), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera.
6. Pengangkutan udara (*transportation by air atau air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara.

### **2.3 Bentuk-bentuk Kegiatan Pengangkutan Udara Niaga**

Dalam Pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara, dinyatakan angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandara udara ke Bandara udara yang lain atau beberapa bandara udara. Dalam penyelenggaraan angkutan udara dibedakan menjadi dua yaitu *pertama*, angkutan udara niaga dan *kedua*, angkutan udara bukan niaga.

Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Sedangkan angkutan udara bukan niaga ciri

terpenting adalah tidak untuk kepentingan umum melainkan untuk keperluan-keperluan bersifat khusus misalnya dinas-dinas kenegaraan dan kepentingan militer. Kegiatan angkutan udara dilakukan oleh perusahaan angkutan udara yaitu, perusahaan yang mengoperasikan pesawat untuk digunakan untuk mengangkut penumpang, kargo dan pos dengan memungut pembayaran.

Selanjutnya dalam Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 Tentang Angkutan Udara membagi bentuk-bentuk kegiatan pengangkutan udara, menjadi dua yaitu angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga, secara lengkap dinyatakan sebagai berikut:

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

Penerbangan komersial atau angkutan udara niaga adalah pengangkutan dari penumpang-penumpang, barang-barang dan pos atau kegiatan keudaraan lainnya dengan memungut bayaran.

## **2.4 Hubungan Hukum antara Pengangkut dengan Penumpang dalam Pengangkutan Udara**

Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian. Pengangkutan merupakan bentuk perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pihak yang diangkut (penumpang dan/atau pengirim barang) dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang kesuatu tempat tujuan tertentu, dan pihak penumpang dan/atau pengirim barang mengikatkan dirinya pula untuk membayar sejumlah uang atau ongkos pengangkutan (H.M.N. Purwosutjipto 2003: 2).

Menurut pasal 1313 KUH Perdata yang dimaksud dengan persetujuan adalah "suatu perbuatan dimana satu orang/lebih mengikatkan diri terhadap satu orang/lebih (dalam pasal ini terlihat bahwa terdapat perjanjian yang sepihak, sedangkan kenyataannya, perjanjian seseorang lebih mengikatkan diri untuk melakukan prestasi), jadi perjanjian tersebut berisi tentang perikatan. "perikatan" merupakan suatu hubungan hukum dimana satu pihak timbul kewajiban dan pihak lain timbul hak".

Sedangkan mengenai syarat-syarat umum sahnya suatu perjanjian diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata, menurut ketentuan pasal tersebut perjanjian sah apabila:

1. Adanya kata sepakat antara pihak yang akan mengadakan perjanjian (kedua pihak harus setia-sekata)

2. Cakap untuk membuat perjanjian
3. Mengenai hal tertentu
4. Adanya sebab yang halal

Hukum perjanjian menganut “asas kebebasan berkontrak” dalam pasal 1338 KUH Perdata, setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya, hal ini mengandung makna bahwa setiap orang boleh membuat perjanjian apa saja asal tidak bertentangan dengan Undang-Undang disamping menganut “asas kebebasan berkontrak” juga menganut “asas konsensualisme/konsensualitas”. Sebagaimana dinyatakan pada Pasal 1320 KUH Perdata. Perjanjian itu sudah dianggap lahir sejak terjadinya kata sepakat kedua belah pihak.

Perjanjian pengangkutan terjadi setelah sebelumnya didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan penumpang/pengirim barang secara timbal balik.

Dalam peraturan perundang-undangan juga dijelaskan beberapa definisi yang berkenaan dengan kegiatan pengangkutan udara, yaitu antara lain dalam Pasal 1 Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan, menentukan beberapa ketentuan umum yaitu antara lain :

- a. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terkait atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan

udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dalam fasilitas umum lainnya

- b. 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
- c. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.

Sedangkan menurut Lestari Nigrum (2004:168) Perjanjian pengangkutan udara :

Adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dan pihak penumpang atau pihak pengirim udara, dengan imbalan bayaran atau suatu prestasi lain.

Dalam arti luas suatu perjanjian angkutan udara dapat merupakan sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan mempergunakan pesawat udara.

Berdasarkan rumusan perjanjian pengangkutan udara di atas, maka dapat disimpulkan bahwa dalam suatu perjanjian pengangkutan udara harus terdapat beberapa unsur di antaranya adanya para pihak atau subjek hukum, adanya alat atau sarana pengangkut, adanya prestasi yang harus dilaksanakan oleh pengangkut, kemudian adanya kewajiban membayar ongkos atau biaya pengangkutan.

Di dalam perjanjian pengangkutan udara terdapat beberapa pihak yaitu;

#### 1. Pihak Penumpang

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik angkutan darat, udara, laut dan kereta api. Ada beberapa ciri penumpang menurut Abdulkadir Muhammad (1998:51) yaitu:

- a) Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan
- b) Membayar biaya angkutan
- c) Pemegang dokumen angkutan

#### 2. Pihak Pengangkut

Pengangkut pada umumnya adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan menurut Abdulkadir Muhammad (1998:47) pengangkut memiliki dua arti yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkutan pada arti yang pertama masuk dalam subjek pengangkutan sedangkan pada arti pengangkut yang kedua masuk dalam kategori objek pengangkut. Pengangkutan memiliki arti yang luas yaitu tidak hanya terbatas atau dipertanggungjawabkan kepada

crew saja, melainkan juga perusahaan-perusahaan yang melaksanakan angkutan penumpang atau barang.

Pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut muatan yang serahkan kepadanya, selanjutnya menyerahkan kepada orang yang ditunjuk sebagai penerima dan menjaga keselamatan barang muatan tersebut. Pengangkut dalam melaksanakan kewajibannya yaitu mengadakan perpindahan tempat, harus memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan antara lain, yaitu sebagai berikut :

1. Menyelenggarakan pengangkutan dengan aman, selamat dan utuh
2. Pengangkutan diselenggarakan dengan cepat, tepat pada waktunya
3. Diselenggaraakan dengan tidak ada perubahan bentuk

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang. Dimana pengangkut dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN)/daerah, Badan Usaha Milik Swasta, Badan Usaha Koperasi, dan Perseorangan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan udara niaga. Ada beberapa ciri dan karakteristik pengangkut yaitu sebagai berikut;

- a. Perusahaan penyelenggara angkutan
- b. Menggunakan alat angkut mekanik
- c. Penerbit dokumen angkutan

## **2.5 Dasar Hukum Pengangkutan Udara**



Undang-Undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, diundangkan di Jakarta pada tanggal 20 April 1999 dalam Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 42 yang merupakan payung hukum terhadap undang-undang yang berkaitan dengannya

Sedangkan ketentuan-ketentuan menurut Undang-Undang nasional yang mengatur tentang angkutan udara, antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan
2. Ordonasi Pengangkutan Udara Nomor 100 Tahun 1939 (*luchtervoerordonantie*) tentang tanggung jawab pengangkutan udara disahkan pada tanggal 1 Mei 1939 dan diundangkan dalam *indische Staatsblad* 1939 No 100
3. Peraturan pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara diundangkan pada tanggal 17 November 1995 dalam Lembaran Negara Nomor 68
4. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan dikeluarkan untuk melaksanakan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, khususnya mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan

Selain hukum positif nasional yang mengatur mengenai angkutan udara juga terdapat beberapa ketentuan-ketentuan internasional. Di dalam tata urutan sumber hukum konvensi-konvensi internasional dan perjanjian multilateral/bilateral diletakkan di atas peraturan perundang-undangan

nasional. Beberapa sumber hukum angkutan udara yang bersifat Internasional, yang merupakan konvensi-konvensi internasional dalam bidang pengangkutan udara yaitu sebagai berikut:

a. Konvensi Warsawa (*Warsawa Convention*) 1929

Konvensi Warsawa ini nama lengkapnya adalah "*convention For The Unification Of The Certain Rules Relating to Internasional Carriage By Air*", ditandatangani pada tanggal 12 oktober 1929 di Warsawa dan berlaku di Indonesia mulai tanggal 29 September 1933. Konvensi ini antara lain mengatur hal pokok, yaitu pertama mengatur masalah dokumen angkutan udara dan yang kedua mengatur masalah tanggung jawab pengangkut udara.

Konvensi Warsawa penting artinya karena ketentuan-ketentuan yang terkandung di dalamnya dengan atau tanpa perubahan di beberapa Negara dipergunakan pula bagi angkutan udara domestik, seperti di Inggris, Negeri Belanda, dan Indonesia. Dengan demikian, maka setiap perubahan pada Konvensi Warsawa harus pula diikuti dengan seksama di Indonesia, karena perkembangan di dalam hukum udara perdata internasional akan berpengaruh pula pada hukum udara perdata nasional di Indonesia. Terutama ketentuan mengenai besarnya ganti rugi, baik untuk penumpang maupun barang harus sama besarnya, ini berlaku untuk penerbangan domestik maupun internasional.

b. Konvensi Geneva

Konvensi Geneva mengatur tentang "*International Recognition of Right in Aircraft*". Dalam konvensi Geneva Indonesia tidak turut serta. Namun demikian dari segi ilmu hukum konvensi ini penting sekali adanya, karena baik "mortgage" (dalam hukum Anglosaxon) maupun "hipotik" (dalam hukum Kontinental) atas pesawat udara dan peralatannya dapat diakui secara Internasional oleh negara-negara pesertanya.

c. Konvensi Roma 1952

Nama lengkap dari Konvensi ini adalah "*convention on damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*", ditandatangani di Roma pada tanggal 7 Oktober 1952 dan merupakan pengganti dari Konvensi Roma sebelumnya (tahun 1933). Konvensi Roma tahun 1952 ini mengatur masalah tanggung jawab operator pesawat terbang asing terhadap pihak ketiga di darat yang menderita kerugian yang ditimbulkan oleh operator pesawat terbang asing tersebut.

Peserta Konvensi Roma tahun 1952 tersebut pesertanya tidak begitu banyak, dan Indonesia pun tidak ikut serta didalamnya.

d. Protokol Hauge 1955

Nama lengkap dari Protokol Hauge adalah "*protocol to Amend the Convention For the Unification of Certain Rules Relating Internasional Carriage by Air, Signet at Warsawa 12 Oktober 1929*". Tetapi lazimnya disebut sebagai Hauge Protocol 1955.

Protocol Hauge 1955 yang ditandatangani pada tanggal 28 September 1955, berisi beberapa amandemen terhadap Konvensi Warsawa 1929 seperti masalah kenaikan limit ganti rugi untuk penumpang, penyederhanaan dan penyempurnaan tiket penumpang dan surat muatan udara.

Jumlah peserta Protokol Hauge ini sampai dengan tahun 1981 sebanyak 105 negara. Di dalam peserta Protokol Hauge ini Negara Indonesia tidak tercatat di dalamnya, tetapi sebenarnya Indonesia melalui piagam pernyataan Menteri Luar Negeri RI tanggal 12 Agustus 1960 untuk turut serta sebagai Negara peserta kepada pemerintah Polandia sebagai Depositary State Protokol Hauge ini melalui Kedutaan besar Indonesia di Moscow untuk diteruskan di Polandia.

e. Konvensi Guadalajara 1961

Nama lengkap dari pada Konvensi Guadalajara 1961 adalah *"Convention Suplementary to the Warsaw convention for the unification of Certain Rules Relating to Intemasional Carriage by Air Performed by a person other than the Contracting Carrier"*.

Konvensi Guadalajara ditandatangani pada tanggal 18 September 1961 dan mulai berlaku sejak tanggal 2 Mei 1964 setelah dratifikasi oleh 5 negara pesertanya. Konvensi Guadalajara 1961 merupakan suplemen atas Konvensi Warsawa, suplemen tersebut mengatur masalah tanggung jawab pengangkutan udara terhadap pihak-pihak tersangkut dalam mengadakan perjanjian pengangkutan udara, karena dalam praktek sering terjadi

pengangkut dalam mengadakan perjanjian pengangkut udara, karena dalam praktek sering terjadi pengangkut yang sebenarnya bukanlah pengangkut yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Hingga dengan demikian dalam konvensi dikenal adanya istilah *actual carrier* dan *contracting carrier*.

Pada pokoknya konvensi Guadalajara memperlakukan ketentuan konvensi Warsawa terhadap angkutan udara yang dilakukan oleh pengangkut yang bukan merupakan pengangkut yang mengadakan perjanjian pengangkutan udara. Sehingga dengan demikian sistem tanggung jawab yang dianut sama dengan konvensi Warsawa.

f. Protokol Guatemala

Protokol Guatemala yang ditandatangani pada tanggal 8 Maret 1971 memuat perubahan-perubahan asas beberapa penting atas beberapa ketentuan dalam Konvensi Warsawa dan Protocol Hauge, terutama dalam hal prinsip tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan bagasi. Dalam Protokol Guatemala ini ditentukan:

1. Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan bagasi digunakan sistem tanggung jawab yang prinsip *absolute liability* dengan *prinsip limitation of liability* dan untuk limit ganti ruginya ditetapkan sebesar 1.500.000, Gold Frace.
2. Tanggung jawab terhadap muatan digunakan kombinasi prinsip *presumption of liability* dengan *limitation of Liability*.

3. Tanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan kelambatan terhadap penumpang, bagasi dan barang digunakan kombinasi prinsip *presumption on non liability dengan limitation of Liabilit.* .

Dalam Protocol Guatemala ini, Indonesia ikut serta mengirimkan delegasinya tetapi tidak ikut menandatangani, karena delegasi Indonesia beranggapan bahwa limit tanggung jawab yang ditentukan oleh Protocol hauge ini terlalu tinggi.

#### g. Konvensi Tokyo

Konvensi tokyo yang disepakati pada tanggal 14 september 1963 yang mengatur tindak pidana dan perbuatan-perbuatan tertentu yang dilakukan di dalam pesawat udara yang sedang berada dalam penerbangan di atas laut lepas. Hal ini diatur dalam Pasal 1 Konvensi Tokyo yaitu:

1. Tindak pidana ini dilakukan di dalam pesawat udara
2. Pesawat udara tersebut harus didaftarkan di negara peserta konvensi
3. Pesawat udara berada dalam penerbangan di atas laut lepas
4. Pesawat udara berada di permukaan laut lepas

#### h. Konvensi Den Haag

Konvensi ini di sepakati pada tanggal 16 desember 1970 dimana konvensi ini diadakan karena timbulnya kelemahan pada konvensi tokyo terlebih lagi perkembangan tindak pidana seperti melebarinya dimensi perbuatan pembajakan terhadap pesawat udara yang dulunya sangat

terbatas menjadi suatu bentuk kejahatan yang sangat mengganggu dan membahayakan penerbangan sipil pada lingkungan internasional yang berhubungan dengan keamanan masyarakat internasional dengan ideologi dan politik yang berbeda-beda.

**i. Konvensi Montreal**

Konvensi ini disepakati pada tanggal 23 september 1971 sengaja ditujukan untuk menakuti mereka yang ingin melakukan kekerasan di dalam pesawat pada umumnya dan juga tindakan sabotase dimana pada Konvensi Den Haag tidak mengatur secara jelas karena lebih memfokuskan pada pembajakan pada pesawat udara.

Latar belakang terbentuknya konvensi antara lain disebabkan dua peristiwa sabotase terhadap pesawat sipil Swiss Air dan peledakan ruang kargo pesawat Austrian Airlines, yang pada pada Pasal 1 ayat 1 Konvensi Montreal mengatur tindak pidana sebagai berikut;

1. Dengan sengaja melakukan tindakan kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara yang sedang berada dalam penerbangan dan tindakannya itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut
2. Dengan sengaja dan secara melawan hukum merusakkan pesawat udara dalam dinas (in servis) atau menyebabkan pesawat udara tersebut tidak mampu untuk melakukan penerbangan dengan

sempurna sehingga membahayakan keselamatannya dalam penerbangannya

3. Menempatkan atau memungkinkan penempatan suatu bahan peledak atau suatu zat dalam pesawat udara dalam dinas, dengan cara bagaimanapun, sehingga dapat memusnakan atau menyebabkan pesawat udara tidak dapat terbang atau menyebabkan kerusakan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat dalam penerbangan
4. Memusnakan atau merusak fasilitas penerbangan atau turut campur secara melawan hukum dalam pengoperasiannya, sehingga dapat membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan
5. Memberikan informasi yang tidak benar yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan pesawat udara dalam penerbangan

Dimana Indonesia sudah meratifikasi ketiga konvensi tersebut yang telah mengambil ketentuan-ketentuannya sebagai dasar pembuatan Undang-Undang Nomor 2 dan Nomor 4 Tahun 1976 sehingga pelaku tindak pidana penerbangan atau terorisme udara tidak kebal hukum di negara kita.

## **2.7 Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Udara**

Dalam perjanjian pengangkutan udara terdapat hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan dengan baik. Hak dan kewajiban timbul karena adanya hubungan hukum antara para pihak. Berikut dipaparkan hak



dan kewajiban pengangkut dan penumpang pada perjanjian pengangkutan udara sebagai berikut:

a. Hak dan Kewajiban Pengangkut, adalah:

1) Hak Pengangkut:

Secara umum hak pengangkut adalah menerima pembayaran ongkos angkutan dari penumpang atau pengirim barang atas jasa angkutan yang telah diberikan. Akan tetapi di dalam ordonansi pengangkutan udara (OPU) 1939 ditentukan hak pengangkut, yaitu sebagai berikut:

- Pada Pasal 7 ayat (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.
- Pasal 9, bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim untuk membuat beberapa surat muatan udara.
- Pasal 17 ayat (1), bila penerima tidak datang, bila ia menolak ia menerima barang-barang atau untuk membayar apa yang harus dibayarnya, atau bila barang-barang tersebut disita, pengangkut wajib menyimpang barang-barang itu ditempat yang cocok atas beban dan kerugian yang berhak dan pada ayat (2) pengangkut wajib memberitahukan kepada pengirim, dan dalam hal ada penyitaan, juga kepada penerima, secepat-cepatnya dengan telegram dan telepon,

atas beban yang berhak tentang penyimpanan itu dan sebab-sebabnya.

Disamping hak-hak yang diatur dalam Ordonasi Pengangkutan Udara (OPU) 1939 tersebut diatas, masih ada hak-hak yang lain dari pengangkut seperti hak untuk menolak pelaksanaan atau pengangkut penumpang yang tidak jelas identitasnya. Hal tersebut dapat ditemukan di dalam tiket pesawat yang menyatakan bahwa hak pengangkut untuk menyerahkan penyelenggaraan atau pelaksanaan perjanjian angkutan kepada perusahaan lain, serta mengubah tempat-tempat pemberhentian yang telah disetujui.

## 2) Kewajiban pengangkut

Secara umum kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang beserta bagasinya dan menjaganya dengan sebaik-baiknya hingga sampai di tempat tujuan. Akan tetapi di dalam Ordonasi Pengangkutan Udara (OPU) 1939 ditegaskan kewajiban pengangkut pada transportasi udara, yaitu sebagai berikut:

- Pasal 8 ayat (3), pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterimanya
- Pasal 16 ayat (2), bila barang sudah tiba di pelabuhan udara tujuan, pengangkut berkewajiban untuk memberikan kepada penerima barang, kecuali bila ada perjanjian sebaliknya.
- Pasal 17 ayat (1), bila penerima tidak datang, bila ia menolak ia 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.

- Pasal 17 ayat (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.

Sedangkan menurut Lestari Nigrum (2004:151) ada beberapa kewajiban pokok pengangkut udara yaitu sebagai berikut :

- Mengangkut penumpang dan/atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan sebagai imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya angkutan
- Mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan pesawat udara niaga.
- Dapat menjual kiriman yang telah disimpan (bukan karena sitaan) yang karena sifat dari barang tersebut mudah rusak yang lebih dari 12 (dua belas) jam setelah pemberitahuan tidak diambil oleh penerima kiriman barang.
- Bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut,

keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

**b. Hak dan Kewajiban penumpang**

**1. Hak Penumpang**

Penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai haknya sebagai pemakai jasa yaitu:

- Berhak untuk diangkut ketempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan
- Penumpang atau ahli warisnya berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atau pesawat udara yang bersangkutan.
- Penumpang berhak untuk menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang
- Mendapatkan pelayanan yang baik, dan memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan dan lain-lain.

**2. Kewajiban Penumpang**

Sebagai salah satu pihak dalam perjanjian angkutan udara maka penumpang memiliki kewajiban-kewajiban sebagai berikut:

- Membayar uang angkutan, kecuali ditentukan sebaliknya
- Menghindarkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untuk itu

- Menunjukkan tiketnya kepada pegawai-pegawai pangangkut udara setiap saat apabila diminta
- Tunduk kepada peraturan-aturan pangangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya
- Memberitahukan kepada pangangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawah naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.

Apabila penumpang tidak melaksanakan kewajibannya itu, maka sebagai konsekuensinya pangangkut udara berhak untuk membatalkan perjanjian angkutan udara itu. Disamping itu juga apabila penumpang melalaikan kewajibannya yang kemudian menimbulkan kerugian sebagai akibat perbuatannya itu, maka ia sebagai penumpang harus bertanggung jawab atas kerugian tersebut.

## **2.8 Wanprestasi dan Risiko**

### **a. Wanprestasi**

Lahirnya suatu tanggung jawab hukum berawal dari adanya perikatan yang melahirkan hak dan kewajiban. Menurut Pasal 1233 KUHPerdara hak dan kewajiban (perikatan) bersumber dari perjanjian dan Undang-Undang. Perikatan yang bersumber dari Undang-Undang terbagi lagi menjadi perbuatan menurut hukum dan perbuatan melawan hukum, sedangkan

timbulnya perikatan yang lahir karena perjanjian membebankan pada pihak yang melakukan perjanjian untuk melaksanakan hak dan kewajiban atau yang dikenal dengan "prestasi", apabila salah satu pihak tidak melaksanakan prestasi maka dapat dikatakan telah melakukan wanprestasi

Menurut Subekti (2005:45) wanprestasi dapat didefinisikan sebagai berikut:

Yaitu keadaan dimana debitur ( pihak pengangkut) tidak melakukan apa yang dijanjikannya.

Sehingga wanprestasi (lalai/alpa) dapat timbul karena adanya kesengajaan atau kelalaian pihak pengangkut itu sendiri dan karena adanya keadaan memaksa(overmact/force majeure). Adapun yang menjadi kriteria seorang debitur(pengangkut) dikatakan telah melakukan wanprestasi apabila:

- a. Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali
- b. Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak sebagaimana mestinya
- c. Debitur memenuhi prestasi, tapi tidak tepat waktunya
- d. Debitur memenuhi prestasinya, tetapi tidak diwajibkan dalam perjanjian

Pada umumnya, wanprestasi baru terjadi jika debitur dinyatakan telah lalai memenuhi prestasi atau dengan kata lain wanprestasi ada kalau debitur tidak dapat membuktikan bahwa ia telah melakukan wanprestasi itu di luar kesalahannya atau karena keadaan memaksa. Wanprestasi yang telah

dilakukan oleh debitur tentu saja menimbulkan kerugian kepada pihak kreditur.

Prinsip-prinsip dari wanprestasi di atas juga dapat terjadi dalam perjanjian pengangkutan udara. Dengan demikian, pihak pengangkut wajib mengganti kerugian yang dialami penumpang. Lebih lanjut Subekti (2005:45), menyatakan bahwa debitur yang melakukan wanprestasi dapat dikenakan sanksi-sanksi sebagai berikut:

- a. Debitur di haruskan membayar ganti kerugian yang diderita oleh kreditur
- b. Pembatalan perjanjian disertai dengan pembayaran ganti kerugian
- c. Peralihan risiko kepada debitur sejak saat terjadinya wanprestasi
- d. Pembayaran biaya perkara apabila diperkarakan di muka hakim

Ganti rugi diperincikan dalam 3 unsur yaitu: biaya(kosten), rugi (schaden), dan bunga (intersten).Dimana biaya adalah segala pengeluaran/perongkosan yang nyata-nyata sudah dikeluarkan oleh satu pihak, dan rugi adalah kerugian karena kerusakan barang-barang kepunyaan kreditur yang diakibatkan oleh kelalaian debitur sedangkan, bunga adalah kerugian yang berupa kehilangan keuntungan(winstderiving) yang sudah dibayangkan/diperhitungkan oleh kreditur (Subekti,2005:47)

Pembatalan perjanjian sebagai salah satu sanksi atas kelalaian seorang debitur. Dengan adanya pembatalan perjanjian ini maka perjanjian

yang telah di buat tersebut dianggap tidak pernah ada, dengan demikian akibat hukum yang timbul atas perjanjian tersebut dibatalkan.

Peralihan risiko dimaksudkan bahwa karena adanya kelalaian dari debitur, maka risiko yang awalnya ditanggung oleh kreditur akan beralih kepada debitur

Pembayaran biaya perkara adalah tersimpul pada hukum acara, bahwa pihak yang dikalahkan di dalam persidangan wajib membayar biaya perkara.

#### b. Risiko

Subekti (2005:59) mendefinisikan risiko sebagai :

Suatu kewajiban memikul kerugian yang disebabkan karena suatu kejadian di luar kesalahan salah satu pihak

Jadi dari definisi di atas dapat diartikan bahwa beban untuk memikul tanggungjawab risiko itu hanyalah kepada salah satu pihak saja. Risiko sebagai tanggungan yang bertolak pangkal dari suatu keadaan memaksa (*overmact/force majeure*), tanggungan yang bersumber karena adanya peristiwa/ keadaan memaksa yang bukan karena kesalahan salah satu pihak.



## **BAB 3**

### **PEMBAHASAN**

#### **3.1 Pelaksanaan perjanjian pengangkutan udara pada PT. Merpati Nusantara Airlines di Makassar**

Seperti telah di ketahui bahwa suatu perjanjian merupakan suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain, atau dimana dua orang saling berjanji untuk melakukan sesuatu.

Demikian pula dalam perjanjian antara PT Merpati Nusantara Airlines di Makassar dengan penumpang dan/pengirim barang yang dapat di sebut perjanjian pengangkutan, dimana setiap perjanjian termasuk di dalamnya perjanjian pengangkutan yang dilakukan oleh PT.Merpati Nusantara Airlines Makassar harus di laksanakan dengan itikad baik oleh para pihak.

Perjanjian pengangkutan udara PT. Merpati Nusantara Airlines di Makassar, pada umumnya berbentuk tertulis dengan mempergunakan dokumen pengangkutan yaitu berupa : tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara yang telah dipersiapkan oleh PT.Merpati Nusantara Airlines sebagai pihak pengangkut dalam bentuk yang telah baku atau biasa dikenal dengan perjanjian standard

Menurut Abdul Rauf selaku staff PT Merpati Nusantara Airlines cabang Makassar (wawancara tanggal 19 mei 2011) bahwa:

"Perjanjian pengangkutan antara PT. Merpati Nusantara Airlines dengan penumpang atau pengirim barang tercantum syarat-syarat umum yang dapat dilihat dalam dokumen pengangkutan udara berupa tiket penumpang, tiket bagasi, surat muatan barang yang di terbitkan oleh pihak PT. Merpati Nusantara Airlines yang merupakan bukti adanya perjanjian pengangkutan udara".

Sehingga tiket penumpang pesawat sebagai contoh biasanya telah memuat syarat-syarat khusus pengangkut udara dalam hal ini PT. Merpati Nusantara Airlines karena dengan diterimanya tiket oleh penumpang maka terjadilah suatu perjanjian pengangkutan antara penumpang itu sendiri dengan pihak PT. Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut yang syarat-syaratnya telah diketahui oleh kedua belah pihak dan menjadi hukum bagi kedua belah pihak tersebut.

Adapun syarat-syarat tersebut sebagai berikut:

1. Perjanjian pengangkutan ini tunduk pada ketentuan-ketentuan ordonasi pengangkutan udara Indonesia sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, serta pada syarat-syarat pengangkutan ,tarif-tarif, peraturan-peraturan dinas kecuali waktu-waktu berangkat dan tiba yang tersebut didalamnya, dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut yang merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari perjanjian ini,yang dapat diperiksa dikantor-kantor patroli pengangkutan
2. Tiket penumpang hanya dapat digunakan oleh orang yang namanya tertera diatasnya, dan tidak dapat dipergunakan oleh orang lain. Penumpang menyetujui bahwa bila perlu PT. Merpati Nusantara Airlines

dapat memeriksa apakah tiket itu benar dipakai oleh orang yang berhak. Jika tiket ini dipergunakan atau dicoba untuk dipergunakan oleh orang lain daripada yang namanya tersebut di dalam tiket ini maka PT. Merpati Nusantara Airlines berhak menolak pengangkutan orang tersebut, serta hak pengangkutan dengan tiket ini oleh orang yang berhak dan tertera dalam tiket menjadi batal

3. Hak untuk menyelenggarakan perjanjian pengangkutan ini kepada perusahaan pengangkutan lain, serta hak untuk mengubah tempat-tempat pemberhentian yang telah disetujui tetap berada di tangan PT. Merpati Nusantara Airlines
4. PT. Merpati Nusantara Airlines tidak bertanggungjawab atas kerugian apapun juga yang ditimbulkan oleh pembatalan dan/atau kelambatan penyerahan bagasi
5. Bagasi yang tercatat yang diangkut berdasarkan perjanjian ini hanya akan diserahkan kepada penumpang, jika surat bagasinya dikembalikan kepada PT. Merpati Nusantara Airlines
6. PT. Merpati Nusantara Airlines bertanggungjawab atas kerugian-kerugian yang ditimbulkan pada penumpang dan bagasi dengan mengingat pada syarat-syarat dan batas-batas yang ditentukan didalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

7. Bila penumpang pada saat penerimaan bagasi itu tidak mengajukan protes maka dianggap bahwa bagasi itu telah diterima dalam keadaan lengkap dan baik
8. Semua tuntutan kerugian harus dibuktikan besarnya kerugian yang diderita. Tanggungjawab terbatas untuk kehilangan dan kerusakan bagasi ditetapkan sejumlah Rp.20.000(dua puluh ribu rupiah)per kilogram
9. PT. Merpati Nusantara Airlines tidak bertanggungjawab terhadap kerusakan-kerusakan barang-barang pecah belah/cepat busuk dan binatang hidup yang diangkut sebagai bagasi
10. PT. Merpati Nusantara Airlines tidak bertanggungjawab terhadap uang, perhiasan, dokumen-dokumen serta surat-surat berharga atau sejenisnya jika dimasukkan di dalam bagasi
11. Tidak seorangpun dari agen-agen, pegawai-pegawai atau wakil-wakil PT. Merpati Nusantara Airlines berhak mengubah atau membatalkan syarat-syarat pengangkutan, tarif-tarif, peraturan-peraturan dinas dan peraturan-peraturan lainnya dari PT. Merpati Nusantara Airlines yang berlaku baik sebahagian maupun seluruhnya

Berdasarkan syarat-syarat di atas, penulis berkesimpulan bahwa tidak terjadi keseimbangan hak dan kewajiban antara konsumen(pengguna jasa pengangkutan udara) dengan pengangkut dimana lebih banyak menguntungkan pihak PT. Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut daripada penumpang itu sendiri, seperti halnya tiket yang hanya dapat

dipergunakan oleh orang yang namanya tertera tiket dalam tersebut, sehingga akan memberikan perlindungan pembatasan tanggung jawab kepada PT.Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut bilamana tiket tersebut dipergunakan oleh orang lain..

Namun terlepas dari itu penumpang juga mempunyai hak mengajukan protes bilamana barang yang diterima dari bagasi tidak lengkap tetapi apabila penumpang tidak mengajukan protes itu maka barang dianggap sudah diterima dengan baik, maka PT.Merpati Nusantara Airlines tidak lagi dianggap bertanggung jawab.

### **3.2 Tanggung jawab PT. Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut**

Mengenai tanggungjawab PT.Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut maka dapat terjadi apabila terjadi kerugian yang dialami oleh pengguna jasa (konsumen) yang disediakan oleh pihak PT. Merpati Nusantara Airlines yaitu, penumpang, pemilik bagasi, pengirim atau penerima kargo.

Dimana kemungkinan kerugian yang dialami oleh konsumen(pengguna jasa) antara lain: kematian atau cacat atau luka-luka, kehilangan, musnah, atau rusaknya barang, dan keterlambatan penerbangan

Mengenai tanggung jawab pihak PT. Merpati Nusantara Airlines berdasarkan protocol Guatemala prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkut yaitu:

1. Prinsip presumption of liability principle (tanggung jawab atas dasar praduga untuk selalu bertanggung jawab)
2. Prinsip presumption of non liability principle (tanggung jawab atas dasar praduga untuk tidak bertanggung jawab)
3. Prinsip strict liability, absolute liability principle (tanggung jawab mutlak)
4. Prinsip limitation of liability

Dimana perbedaan prinsip tanggung jawab pengangkut tersebut pada umumnya didasarkan atau terletak pada pembebanan pembuktian, yaitu pihak mana yang harus membuktikan adanya unsur kesalahan.

Didalam pengangkutan udara terdapat hal-hal yang menjadi tanggungjawab pengangkut oleh karena itu penulis akan membahas tanggungjawab PT. Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut yaitu: tanggungjawab terhadap penumpang, tanggungjawab terhadap barang dan tanggungjawab terhadap keterlambatan

a. Tanggung jawab terhadap penumpang

Penumpang sebagai pemakai jasa didalam perjanjian pengangkutan dengan PT. Merpati Nusantara Airlines memiliki hak untuk mendapatkan pertanggungjawaban dari pihak PT. Merpati Nusantara Airlines apabila penumpang mengalami kerugian terhadap dirinya, seperti yang diatur didalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 141 ayat (1) yang berbunyi:

Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara didalam pesawat dan/atau naik turunnya pesawat udara

Dimana berdasarkan Pasal diatas maka bentuk tanggung jawab PT.Merpati Nusantara Airlines terdiri dari tanggung jawab terhadap kematian dan luka-luka penumpang, dan kecelakaan itu terjadi dalam hubungannya dengan pengangkutan udara. Sehingga menurut Abdul Rauf ( wawancara 19 mei 2011) yang menyatakan bahwa:

Ada 3 unsur penting yang harus dipenuhi agar Pihak PT. Merpati Nusantara Airlines dapat dikatakan bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang apabila :

1. Kerugian yang disebabkan adanya kecelakaan
2. Kecelakaan tersebut terjadi di dalam pesawat
3. Atau terjadi pada saat naik atau turun pesawat( embarkasi atau disembarkasi)

Lebih lanjut beliau mengungkapkan bahwa :

Syarat yang harus dipenuhi oleh penumpang jika terjadi kecelakaan pesawat udara sehingga pihak kami bertanggung jawab adalah penumpang harus membuktikan bahwa nama yang tertera pada tiket pesawat adalah namanya dengan menunjukkan identitas diri

Berdasarkan hal tersebut maka penulis menyimpulkan meskipun kerugian yang diderita oleh penumpang sebagai pengguna jasa(konsumen) yang berhubungan dengan kegiatan pengangkutan udara, asalkan diakibatkan oleh suatu kecelakaan dan terjadi dalam pesawat udara atau pada saat melakukan embarkasi atau disembarkasi maka PT.Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut harus bertanggung jawab berdasarkan tanggung jawab mutlak terbatas( *strict liability*) tanpa melihat

ada atau tidak adanya kesalahan dari pengangkut dan terbatas dari jumlah ganti kerugian yang harus dibayarkan PT. Merpati Nusantara Airlines.

Dan walaupun kecelakaan transportasi udara sering terjadi namun semakin banyak yang menggunakan jasa ini, disebabkan oleh faktor efisien, ketepatan waktu dan kenyamanan yang diperoleh dari jasa transportasi udara ini ( wawancara dengan salah satu penumpang, 2 juni 2011)

Sehingga apabila penumpang PT. Merpati Nusantara Airlines mengalami kerugian berupa luka-luka atau meninggal maka berhak mendapatkan santunan. Berdasarkan Pasal 171 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 Tentang dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang yaitu Pasal 3 yang menyatakan:

Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan yang disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan

Selanjutnya menurut Abdul Rauf , wawancara 19 mei 2011 :

Bahwa PT. Merpati Nusantara Airlines senantiasa mengasuransikan setiap penumpang melalui PT Asuransi Jasa Raharja yang melekat pada harga tiket pesawat

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 pada Pasal 43 mengenai santunan yang menyatakan:



1. Santunan untuk penumpang yang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan sebesar Rp. 40.000.000 (empat puluh juta rupiah)
2. Santunan untuk penumpang yang mengalami 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 (empat puluh juta rupiah)
3. Santunan ganti rugi bagi penumpang yang menderita cacat tetap karena kecelakaan pesawat udara di tetapkan berdasarkan tingkat cacat tetap yang dialami sampai dengan setinggi-tingginya Rp.50.000.000 (lima puluh juta rupiah)

Berdasarkan ketentuan diatas maka jumlah santunan yang dibayar oleh pihak PT.Merpati Nusantara Airlines terhadap penumpang yang mengalami luka-luka,cacat tetap dan meninggal. Dimana jika dilihat nilai jumlah ganti kerugian diatas sungguh sangat kecil dan tidak memadai untuk waktu saat ini.

Walaupun dana asuransi telah diberikan oleh PT Asuransi Jasa Raharja bukan berarti PT.Merpati Nusantara Airlines telah terbebas dari tanggung jawabnya sebagai pengangkut.

- b. Tanggung jawab terhadap barang

Hampir setiap penumpang menggunakan jasa transportasi udara membawa barang-barang keperluan atau barang yang dijual kembali, dimana barang-barang yang dibawa tersebut beraneka ragam jenisnya antara lain: pakaian, perhiasan, alat-alat elektronik dan lain-lain.

Sehingga dalam kegiatan penerbangan barang biasanya disebut bagasi, yang dapat dibedakan menjadi dua yaitu: bagasi tangan dan bagasi tercatat.

Tanggung jawab PT.Merpati Nusantara Airlines cabang Makassar terhadap barang yaitu; atas kehilangan barang bagasi, kerusakan barang, musnahnya barang. Besarnya ganti kerugian barang penumpang tersebut diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara pada Pasal 44 yang menyatakan :

1. Jumlah ganti kerugian untuk kerugian bagasi tercatat termasuk kerugian atas keterlambatan dibatasi setinggi-tingginya Rp.100.000 (seratus ribu rupiah) setiap kilogramnya
2. Jumlah kerugian untuk kerugian bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp.1.000.000 (satu juta rupiah) untuk setiap penumpang
3. Jumlah kerugian untuk kerugian kargo termasuk kerugian atas kelambatan karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp.100.000 (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogramnya

4. Ganti rugi sebagaimana yang di maksud diatas hanya kerugian yang secara nyata dialami

Berdasarkan ketentuan diatas bahwa besarnya nilai ganti rugi terhadap bagasi tercatat maksimal Rp. 100.000 (seratus ribu rupiah) perkilogram tapi praktinya ganti rugi tersebut hanya di bayar Rp.20.000 (dua puluh ribu rupiah) perkilogram sesuai yang tertera di dalam tiket penumpang dan barang yang dikeluarkan oleh PT. Merpati Nusantara Airlines.

Sehingga menurut penulis penentuan nilai maksimal ganti rugi sebesar Rp.20.000 (dua puluh ribu rupiah) bertentangan dengan ketentuan Peraturan Pemerintah No 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara yang menentukan nilai maksimalnya Rp. 100.000 (seratus ribu rupiah)

Namun berdasarkan kasus yang diterima oleh Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) menurut Qamaluddin Karim staff BPSK (wawancara 17 mei 2011) menyatakan bahwa:

Berdasarkan kasus yang diterima oleh Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen(BPSK) oleh konsumen yang kehilangan barangnya yang dikirim melalui jasa pengiriman barang (kargo) PT. Merpati Nusantara Airlines, dimana pihak PT.Merpati Nusantara Airlines sebagai tanggung jawabnya memberikan ganti rugi seharga dengan barang yang yang hilang tersebut

Berdasarkan hal tersebut pihak PT.Merpati Nusantara Airlines selalu berusaha dapat bertanggung jawab terhadap kerugian yang di derita oleh pengguna jasa (konsumen) mereka.

- c. Tanggung jawab terhadap keterlambatan

Keterlambatan berarti tidak tepat waktu atau tidak sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan, atau dapat juga diartikan kemunduran jadwal.

Menurut Abdul rauf (wawancara 19 mei 2011) yang menyatakan :

Bahwa keterlambatan penerbangan dapat disebabkan oleh faktor teknis yaitu kondisi atau kerusakan pesawat dan teknis operasional yang berupa: keterlambatan kru, groundhandling yang lama, serta penumpukan penumpang karena cuaca buruk dan faktor cuaca yang merupakan bersifat tak terduga (force majeure)

Sehingga keterlambatan penerbangan tentu akan menimbulkan konsekuensi bagi penumpang ,seperti menurut salah satu penumpang (wawancara, 2 juni 2011) yang menyatakan:

Dengan adanya keterlambatan penerbangan maka penumpang akan terlambat tiba di tempat tujuan sehingga harus menunggu untuk diberangkatkan, oleh karena itu akan menimbulkan kerugian terutama sekali perasaan jenuh menunggu, tertundanya aktifitas-aktifitas yang semestinya dapat dilakukan bahkan akan kehilangan kesempatan-kesempatan

Berdasarkan hal tersebut maka penulis berpendapat bahwa pihak PT.Merpati Nusantara Airlines cabang Makassar wajib memberikan pelayanan yang layak bagi calon penumpangnya apabila terjadi keterlambatan penerbangan, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 147 yang menyatakan:

1. Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang sesuai jadwal yang ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.
2. Tanggung jawab sebagaimana di maksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:

- a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan dan/atau
- b. Memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan

Berdasarkan hal tersebut diatas penulis berpendapat bahwa peraturan tersebut tidak secara jelas menentukan limitatif besarnya ganti rugi yang dapat dituntut oleh penumpang yang mengalami keterlambatan, yang sangat berbeda dengan tanggung jawab terhadap penumpang dan tanggung jawab terhadap barang. Serta pengangkut dalam melaksanakan tanggung jawabnya belum berjalan dengan baik dalam memberikan tanggung jawabnya khususnya terhadap keterlambatan angkutan udara.

### **3.3 Upaya Penyelesaian bagi Penumpang yang Mengalami Kerugian Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengkutan Pada PT. Merpati Nusantara Airlines Makassar**

Dalam penggunaan jasa perbangan khususnya jasa PT.Merpati Nusantara Airlines cabang Makassar hal-hal yang merugikan konsumen dimana hak-hak konsumen tidak terpenuhi sesuai dengan yang tertuang dalam dokumen perjanjian pengangkutan, sesuai dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 4 mengenai hak konsumen :

- c. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa

- d. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan
- e. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa
- f. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan
- g. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut
- h. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen
- i. Hak untuk diperlakukan dan dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif
- j. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya



Berdasarkan ketentuan di atas maka menurut penulis konsumen dalam hal ini penumpang berhak atas kenyamanan, keamanan, keselamatan dalam mengkonsumsi barang atau jasa yang di tawarkan oleh pihak PT. Merpati Nusantara Airlines cabang Makassar sehingga dengan itu maka Pihak PT. Merpati Nusantara Airlines cabang Makassar memiliki kewajiban untuk memenuhinya. Berdasarkan pasal diatas juga mengandung makna bahwa bahwa konsumen dapat mengunakanya juga dalam menuntut haknya

sebagai penumpang atau konsumen dalam pengguna jasa transportasi udara.

Selanjutnya dalam hal terjadinya keterlambatan penerbangan itu berarti bahwa pihak PT. Merpati Nusantara Airlines cabang Makassar telah melalaikan kewajibannya, yaitu tidak memberikan kenyamanan kepada konsumen. Padahal kewajiban Maskapai penerbangan adalah memberikan informasi yang jelas perihal adanya penundaan keberangkatan kepada penumpang, baik itu informasi penyebab keterlambatan maupun lamanya waktu tunggu, dan selama waktu tunggu maka penumpang berhak mendapatkan fasilitas pelayanan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, dalam pasal 7 mengenai kewajiban pelaku usaha yang menyatakan:

- a. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya
- b. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberikan penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan
- c. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminasi
- d. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku

- e. Memberikan kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberikan jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau diperdagangkan
- f. Memberikan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan
- g. Memberikan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian

Menurut Qamaluddin Karim, salah satu staff Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) (wawancara 17 mei 2011) yang menyatakan:

Selain mengatur mengenai hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha, tanggung jawab pelaku usaha, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen juga menentukan tata cara penyelesaian sengketa konsumen, dimana pengaturan mengenai penyelesaian sengketa pada pasal 45 yang dapat ditafsirkan sebagai upaya yang dapat ditempuh penumpang apabila mengalami kerugian yang diderita, akan tetapi yang pertama BPSK lebih mengutamakan pendekatan konsensus dan berusaha mempertemukan kepentingan pihak-pihak yang bersengketa serta bertujuan mendapatkan hasil penyelesaian sengketa kearah win-win solution

Penyelesaian sengketa dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen pada Pasal 45 yang menyatakan:

- 1) Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara



konsumen dan pelaku usaha atau melalui pengadilan yang berada dilingkungan peradilan umum

- 2) Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui jalur pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa
- 3) Penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) tidak menghilangkan tanggung jawab pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang
- 4) Apabila telah di pilih upaya penyelesaian sengketa konsumen diluar pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau para pihak yang bersengketa

Berdasarkan ketentuan diatas maka penumpang / pengirim barang yang merasa dirugikan dapat oleh PT. Merpati Nusantara Airlines cabang Makassar dapat mengajukan gugatan terhadap maskapai tersebut.

Penyelesaian di luar pengadilan yang dapat dilakukan oleh konsumen yang bermasalah terhadap produk yang dikonsumsi akan dapat memperoleh haknya secara lebih mudah dan efisien melalui peranan Badan Penyelesaian sengketa Konsumen(BPSK) yang memiliki fungsi sebagai institusi yang menyelesaikan permasalahan konsumen di luar pengadilan secara murah, cepat dan sederhana.

Berdasarkan hasil penelitian bahwa kasus yang masuk di BPSK dimana konsumen yang mengajukan komplain terhadap pihak PT. Merpati Nusantara Airlines cabang makassar terhadap barang yang dikirimnya melalui jasa pengiriman barang yang diterima oleh pihak BPSK dan yang terjadi di lapangan dimana pihak PT.Merpati Nusantara Airlines cabang Makassar selalu berupaya menyelesaikan permasalahan antara penumpang dengan maskapai PT.Merpati Nusantara Airlines secara damai dan kekeluargaan, hal ini juga dapat diketahui dengan jumlah kasus yang diterima oleh BPSK sangat sedikit(kasus terhadap PT.Merpati Nusantara Airlines cabang makassar hanya 1 kasus).

Sedangkan menurut Qamaluddin Karim (wawancara 17 mei 2011) yang menyatakan:

Tata cara penyelesaian yang dilakukan oleh pihak BPSK terhadap kasus yang diterima yaitu:

1. Melalui konsiliasi, yaitu BPSK membentuk sebuah badan sebagai pasif fasilitator; Badan yang membiarkan yang bermasalah untuk menyelesaikan masalah mereka secara menyeluruh oleh mereka sendiri untuk bentuk dan jumlah kompensasi; Ketika sebuah penyelesaian dicapai, itu akan dinyatakan sebagai persetujuan rekonsiliasi yang diperkuat oleh keputusan BPSK; Penyelesaian dilaksanakan paling lama 21 hari kerja.
2. Melalui mediasi, yaitu BPSK membentuk sebuah fungsi badan sebagai fasilitator yang aktif untuk memberikan petunjuk, nasehat dan saran kepada yang bermasalah; Badan ini membiarkan yang bermasalah menyelesaikan permasalahan mereka secara menyeluruh untuk bentuk dan jumlah kompensasinya; ketika sebuah penyelesaian dicapai, itu akan diletakkan pada persetujuan rekonsiliasi yang diperkuat oleh keputusan BPSK, Penyelesaian dilaksanakan paling lama 21 hari kerja.

Dan apabila kedua belah pihak tidak puas pada penyelesaian tersebut, kedua belah pihak dapat mengajukan keluhan kepada pengadilan negeri dalam 14 hari setelah penyelesaian di informasikan. Pengadilan negeri dari badan peradilan berkewajiban memberikan penyelesaian dalam 21 hari kerja, jika kedua belah pihak tidak puas dalam keputusan pengadilan/penyelesaian, mereka tetap memberikan kesempatan untuk mendapatkan sebuah kekuatan hukum yang cepat kepada pengadilan tinggi dalam jangka waktu 14 hari. Pengadilan Tinggi berkewajiban memberikan penyelesaian dalam jangka waktu 30 hari.



**BOSOWA**

## **BAB 4**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka di tarik beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan pada PT. Merpati Nusantara Airlines terjadi dengan adanya kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan PT.Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut yang tertuang dalam dokumen pengangkutan udara, yang di dalam pelaksanaannya belum adanya keseimbangan hak dan kewajiban antara para pihak
2. Tanggung jawab PT. Merpati Nusantara Airlines sebagai pengangkut terdiri dari tanggung jawab terhadap penumpang, tanggung jawab terhadap barang dan tanggung jawab terhadap keterlambatan.Dimana dalam pelaksanaannya tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan belum dapat berjalan dengan baik .
3. Upaya penyelesaian yang dapat ditempuh oleh penumpang yang merasa atau mengalami kerugian dapat mengajukan gugatan atau klaim pada perusahaan penerbangan, dimana penyelesaian gugatan dapat ditempuh melalui dua jalur yaitu jalur pengadilan

dan jalur di luar pengadilan. Dimana dalam prakteknya kasus yang ditangani oleh BPSK tidak sama jumlahnya dengan yang terjadi dilapangan.

## **B. Saran**

- 1. Diharapkan kepada Pihak PT. Merpati Nusantara Airlines sebagai pelaku usaha yang menyediakan jasa angkutan udara dalam dokumen pengangkutan yang disediakan tercantum hak dan kewajiban antara penumpang dan pihak pengangkut secara seimbang, serta apakah penumpang/ pengirim barang telah diasuransikan dengan jelas pada dokumen pengangkutan udara**
- 2. Diharapkan pemerintah dapat melakukan peninjauan kembali atas besarnya ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat udara didasari dengan pertimbangan bahwa nilai besarnya ganti rugi pada Peraturan Pemerintah nomor 40 Tahun 1995 sudah tidak cocok lagi untuk waktu saat ini**
- 3. Diharapkan pemerintah dapat memberikan sanksi yang jelas mengenai maskapai penerbangan yang melakukan penundaan penerbangan tanpa alasan yang benar menurut undang-undang, serta limitatif besarnya ganti rugi yang dapat di tuntut oleh penumpang/ pengirim barang apabila terjadi keterlambatan yang dilakukan oleh pihak Maskapai penerbangan**

## DAFTAR PUSTAKA

- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi: Korekteristik, Teori dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Muhammad, Abdul Kadir. 1992. *Hukum perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- ..... 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Citra Aditya Bakti, Bandung
- Nigrum, Lestari. 2004. *Usaha Perjanjian Wisata Dalam Persektif Hukum Bisnis*. Citra Aditya, Bandung.
- Prodgodikoro, Wirjono. 1969. *Asas-Asas Hukum Perjanjian*. PT. Bale, Bandung
- Purwosujipto, HMN. 2003. *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta.
- Subekti, R. 1995. *Aneka Perjanjian*. PT Citra Aditya Bakti. Bandung
- ..... 2005. *Hukum Perjanjian*. PT Citra Aditya Bakti. Bandung
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 *Tentang Penerbangan*
- Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 *Tentang Perlindungan Konsumen*. LNRI Tahun 1999 Nomor 42
- Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 *Tentang Angkutan Udara*, LNRI Nomor 68
- Ordonasi Pengangkutan Udara Nomor 100 Tahun 1939



Pemesanan anda: LZS747

Age: 12250  
 Date of Birth: 12/05/11  
 Phone: 01.001.636.8-051.000  
 Email: 621 6719140864



**Passenger**

Nama akhir	Nama awal	Jenis Kelamin	Tipe
HAFIFAH	DETINA	F	ADULT
HERLINA	LINA	M	ADULT
YUNUS	ABDMANNA	MRS	ADULT

**Flight**

Origin	Destination	Departure Date/Time	Arrival Date/Time	Class	Status
Makassar (UPG)	Jakarta, Cengkareng (CGN)	18/05/11 15:55	17:10	Economy class	CONFIRMED

**Seat**

Passenger Name	Ticket	Seat	Conditions
HAFIFAH/ DETINA	6212105429812	25D	Batas waktu 3 jam setelah Booking; No Show Fee 100% Pax bayar; Biaya Refund 80% Pax bayar; tdk dpt dialihkan ke Airlines lain
HERLINA/ LINA	6212105429813	25E	Batas waktu 3 jam setelah Booking; No Show Fee 90% Pax bayar; Biaya Refund 80% Pax bayar; tdk dpt dialihkan ke Airlines lain
YUNUS/ ABDMANNA	6212105429814	25F	Batas waktu 3 jam setelah Booking; No Show Fee 90% Pax bayar; Biaya Refund 80% Pax bayar; tdk dpt dialihkan ke Airlines lain

Unit	Cost	Amount	PPN	Total
3 Fare		1,500,000.00	150,000.00	1,650,000.00 IDR
EC		15,000.00		
IW		15,000.00		
Administration Fee		6,000.00		15,000.00 IDR
Administration Fee		6,000.00		
Administration Fee		6,000.00		
<b>Total</b>				<b>1,698,000.00 IDR</b>

**Payment**

Status, Tanggal	Kredit	Debit
& Fee	1,698,000.00 IDR	
Agency Account		1,698,000.00 IDR
Balance		1,698,000.00 IDR

Perjanjian pengangkutan ini kepada ketentuan- ketentuan dan ordonansi angkutan udara Indonesia dengan Undang-Undang No.1 Tahun tentang Penerbangan tunduk kepada syarat- syarat ketentuan umum PT. Nusantara Airlines sebagai Pengangkut.

Anda tersimpan secara elektronik di system kami dan kepada ketentuan- ketentuan Perjanjian.

Salah satu kartu identitas Anda perjalanan yang sewaktu- waktu diminta oleh petugas bandara/check-in/imigrasi nama yang tercantum di kartu sesuai dengan nama tercantum di kartu penumpang.

Perjalanan yang dibeli melalui B2C (Direct Booking) dengan menggunakan kartu kredit wajib menunjukkan kartu kredit yang valid pada saat check-in oleh petugas check-in.

Check-in akan ditutup 45 menit sebelum keberangkatan. Untuk menghindari penundaan atau tidak diinginkan, Anda harus berada di ruang tunggu keberangkatan atau Anda harus menunggu di ruang tunggu keberangkatan atau Anda harus menunggu di ruang tunggu keberangkatan.

### Cuma-Cuma

Perjanjian Cuma-Cuma akan berlaku sesuai dengan syarat- syarat ketentuan yang berlaku.

Syarat Jet : Kelas Bisnis maksimal 30kg dan untuk Kelas Ekonomi maksimal 25kg. Sedangkan untuk Kelas Ekonomi bagasi cuma- cuma maksimal 20 kg saja.

Syarat Propeller I : Bagasi cuma- cuma maksimal 15 kg.

Syarat Propeller II : Bagasi cuma- cuma maksimal 10kg.

Peraturan bawaan Anda di kabin pesawat tanggung jawab penumpang.

### Kelebihan Bagasi

8. Anda akan dikenakan biaya kelebihan bagasi sesuai dengan tarif yang berlaku jika melampaui batas maksimum yang telah ditentukan.

9. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kehilangan barang berharga seperti: uang, perhiasan, dokumen berharga/penting, barang elektronik (handphone, kamera, computer dll) apabila diangkut dalam bagasi tercatat.

10. Untuk kenyamanan dan keselamatan penerbangan diperbolehkan membawa barang (satu) bagasi kabin dengan ukuran yang bisa disimpan di bawah tempat duduk atau bagasi kabin (ukuran maksimal 23cm x 36cm) dengan berat maksimum 5 kg dan penumpang bertanggung jawab atas barang yang bersangkutan.

11. Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.

12. Pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan barang-barang pecah, mudah/cepat busuk dan binatang hidup jika diangkut sebagai bagasi.

13. Semua tuntutan ganti rugi harus dapat dibuktikan besarnya kerugian yang diderita. Tanggung jawab terbatas untuk kehilangan dan kerusakan bagasi ditetapkan sejumlah Rp. 20.000,- (dua puluh ribu Rupiah) per kilogram.

14. Perbaikan bagasi rusak/terluka/hilang harus dilaporkan pada saat pengambilan barang. Pengajuan tuntutan (claim) atas barang hilang dapat diajukan setelah jangka waktu 14 hari sejak pelaporan.

15. Petugas check-in Pengangkut berhak menolak bagasi tercatat jika dapat rusak karena pengepakan yang tidak semestinya serta bagasi yang

16. Pengangkut tidak bertanggung jawab apabila terjadi ketidaksesuaian jadwal pada penerbangan lanjutan apabila menggunakan perusahaan penerbangan lain.

### Barang-barang berbahaya.

17. Untuk alasan keselamatan barang-barang yang berbahaya seperti gas/benda yang mudah terbakar/tidak mudah terbakar/beracun/berkarat/asam/basa/dan batere basah/etilologi/bakteri/virus/yang menyebabkan ledakan/alat-alat kebakaran/suar/radio aktif/bahan-bahan yang mengandung oksidasi atau barang-barang berbahaya lainnya dilarang dibawa dalam bagasi.

18. Syarat dan ketentuan untuk re-book yang berlaku:  
 - < 48-6jam : charge 25% dari total harga (pax paid)  
 - > 48jam: diperbolehkan, tidak dikenakan biaya kecuali kelas L,M,N dikenakan biaya IDR 100.000

19. Pembatalan untuk refund:  
 - < 48-6jam :  Untuk kelas C,I,Y,S,W,B,H dikenakan refund charge sebesar 50% dari total harga (pax paid).  
 Untuk kelas H,K,L,M dikenakan refund charge sebesar 80% dari total harga (pax paid)  
 - > 48jam akan dikenakan refund charge sebesar IDR 200.000 untuk semua kelas.

Syarat dan ketentuan bisa dilihat melalui [www.merpati.co.id](http://www.merpati.co.id)