

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perjanjian Pengangkutan Udara

a. Pengertian Perjanjian pengangkutan Udara

Perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan dirinya terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis.⁵⁰ Mengenai pengertian perjanjian pengangkutan di dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak diberikan definisinya. Perjanjian pengangkutan itu sendiri bersifat konsensual, sehingga untuk terciptanya perjanjian pengangkutan tidak diperlukan adanya syarat tertulis, jadi hanya bersifat konsensual. Di dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata disebutkan tentang syarat sahnya perjanjian. Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

- a. Sepakat mereka yang mengikat dasarnya
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
- c. Suatu hal tertentu
- d. Suatu sebab halal

Di dalam Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 Perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau

⁵⁰. Republik Indonesia Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Pasal 1 angka 7 hal.7

pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

Perjanjian dalam hukum udara yang mengatur ruang udara dan penggunaannya untuk keperluan penerbangan, menyangkut pautkan hukum udara dalam pengangkutan karena sifat pengangkutan udara sendiri yang bersifat Internasional. Hukum udara bersumber dari perjanjian-perjanjian Internasional, Undang-Undang dan peraturan nasional serta yurisprudensi.

Beberapa perjanjian Internasional yang menjadi sumber hukum udara Internasional :

1. Perjanjian warsawa tahun 1929 (*Convention for the unification of certain rules relating to internasional carriage by air*) Mengatur mengenai dokumen angkutan dan tanggung jawab pengangkutan udara Internasional.
2. Perjanjian Roma tahun 1952 (*Conventio of damage cause by foreight aircraft to thirt parties on the surface*) Mengatur mengenai pertanggungjawaban dan asuransi wajib.

Menurut pendapat yang diungkapkan R. Subekti, yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi membayar ongkosnya.⁵¹

Sedangkan menurut pendapat H.M.N. Purwosutjipto, yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan

⁵¹. R. Subekti, 1979, *Aneka Perjanjian*, (Penerbit Alumni, Bandung), hal. 81.

pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁵²

Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke suatu tempat tujuan tertentu, dan pihak pengirim barang atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutannya.⁵³ Mengenai akibat dari perjanjian inipun secara lengkap diatur dalam Pasal 1313 sampai dengan 1351 KUH Perdata yaitu tentang Perikatan yang dilahirkan dari perjanjian.⁵⁴

Adapun definisi dari perjanjian angkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut dengan pihak penumpang, atau pihak pengirim barang untuk mengangkut barang atau penumpang dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau prestasi lain. Dalam arti yang lebih luas, perjanjian angkutan udara dapat merupakan sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan pesawat udara,⁵⁵ berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya.

⁵². H.M.N. Purwosutjipto, 1984, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, (Djambatan, cetakan II), hal. 1.

⁵³. Ibid hal 2

⁵⁴. Salim HS, dkk. 2008. *Perancangan Kontrak & Memorandum of Understanding (MoU)*. (Sinar Grafika: Jakarta), hal 4.

⁵⁵. E. Suherman, 1979, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, (Bandung. Offset Alumni).

Perjanjian Menurut Adijaya Yusuf dan John W. Head,⁵⁶ mengatakan bahwa perlindungan pengguna jasa penerbangan adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan perlindungan hukum yang diberikan kepada penumpang dalam usahanya untuk memenuhi kebutuhannya dari hal-hal yang dapat merugikan penumpang. Menurut Ali Mansyur kepentingan-kepentingan penumpang sebagai pengguna jasa pengangkutan udara dapat dibagi menjadi empat macam kepentingan, jika dikaitkan dengan dunia penerbangan yaitu sebagai berikut:⁵⁷

1. kepentingan fisik;
2. kepentingan sosial dan lingkungan;
3. kepentingan ekonomi
4. kepentingan perlindungan hukum.

Secara filosofis, maksud dan tujuan dikeluarkan suatu peraturan perundang-undangan adalah untuk melindungi kepentingan masyarakat, akan tetapi dalam pelaksanaannya sering ditemukan maksud dan tujuan tersebut tidak berjalan dengan semestinya, antara *das sollen* dengan *das sein* terdapat kesenjangan, begitupun dengan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi udara. Teori ini dikaitkan dengan kegiatan transportasi udara niaga maka dapat dikonstruksikan bahwa pihak maskapai penerbangan harus berhati-hati dalam menyelenggarakan kegiatan penerbangan sehingga tujuan penerbangan yaitu menyelenggarakan penerbangan yang aman dan nyaman bagi penumpang

⁵⁶. Setiawan, 2001, *Makalah Produsen atau Konsumen; Siapa Dilindungi Hukum*, (Jakarta) hal. 152

⁵⁷. M Ali Mansyur, 2007, *Penegakan Hukum Tentang Tanggung Gugat Produsen Dalam Perwujudan Perlindungan Konsumen*, (Yogyakarta: Penerbit GentaPress), hal. 81

dapat diwujudkan. Dalam doktrin ini dinyatakan bahwa pelaku usaha memiliki kewajiban untuk berhati-hati dalam memasyarakatkan produknya, baik berupa barang maupun jasa. Selama berhati-hati dengan produknya, Ia tidak dapat dipersalahkan, dikaitkan dengan hukum pembuktian di Indonesia dapat ditemukan pada Pasal 1865 KUH Perdata “*Setiap orang yang mengaku mempunyai suatu hak, atau menunjuk suatu peristiwa untuk meneguhkan haknya itu atau untuk membantah suatu hak orang lain, wajib membuktikan adanya hak itu atau kejadian yang dikemukakan itu*”. Pasal ini berlaku dalam hukum perdata, baik terhadap penumpang pesawat udara yang menggugat secara wanprestasi ataupun atas perbuatan melawan hukum. Realitanya bagi penumpang sulit untuk menghadirkan bukti-bukti guna memperkuat gugatannya. Sebaliknya, bagi pelaku usaha dengan berbagai keunggulannya (secara ekonomis, sosial, phisikologis), relative lebih mudah berkelit menghindari dari gugatan penumpang.⁵⁸ Berdasarkan hal-hal tersebut maka posisi pelaku usaha lebih kuat dari pengguna jasa (penumpang).

Transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefenisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ketempat lainnya.⁵⁹ Abdulkadir Muhammad mendefenisikan Pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan

⁵⁸. Shidarta, 2000, Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, (Jakarta: PT Grasindo), hal 63

⁵⁹. Rustian Kamaluddin, 2003, *Ekonomi Transportasi:Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia), hal 14

menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.⁶⁰ Selanjutnya Ia menambahkan bahwa pengangkutan memiliki tiga dimensi pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha, pengangkutan sebagai perjanjian dan pengangkutan sebagai proses.⁶¹ Pengangkutan sebagai usaha memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Berdasarkan suatu perjanjian;
2. Kegiatan ekonomi di bidang jasa;
3. Berbentuk perusahaan;
4. 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 dagang 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 ke dalam alat angkut, kemudian dibawa menuju tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.⁶² Sedangkan pendapat lain menyatakan pengangkutan niaga

⁶⁰. Abdulkadir Muhammad, 2007, *Arti Penting dan strategis multimoda pengangkutan niaga di Indonesia*, dalam perspektif hukum bisnis di era globalisasi ekonomi, (Yogyakarta:Penerbit Genta Press), hal 1.

⁶¹. Abdulkadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Penerbit Citra Aditya Bhakti), hal 12

⁶². Ibid hal 13

adalah rangkaian kegiatan atau peristiwa pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat pemuatan ke tempat tujuan sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang. Rangkaian kegiatan pemindahan tersebut meliputi :⁶³

a) Dalam arti luas, terdiri dari:

1. memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut
2. membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan
3. menurunkan penumpang atau membongkar barang-barang di tempat tujuan.

b) Dalam arti sempit, meliputi kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandar udara tempat tujuan.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁶⁴ Defenisi ini memiliki kesamaan dengan defenisi sebelumnya, dengan sedikit perbedaan yaitu adanya penekanan pada aspek fungsi dari kegiatan pengangkutan, yaitu memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan maksud untuk meningkatkan daya guna atau nilai. Selain defenisi di atas ada yang menyatakan bahwa Pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, dengan adanya perpindahan tersebut

⁶³. Lestari Ningrum, 2004, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, (Bandung: Citra Aditya Bakti), hal 134

⁶⁴. HMN. Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: Penerbit Djambatan), hal 2

maka mutlak diperlukannya untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.⁶⁵ Menurut Ridwan Khairindy, pengangkutan merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Ada beberapa unsur pengangkutan, yaitu sebagai berikut:⁶⁶

1. adanya sesuatu yang diangkut;
2. tersedianya kendaraan sebagai alat angkut
3. ada tempat yang dapat dilalui alat angkut.

Proses pengangkutan merupakan gerak dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan di mana angkutan itu diakhiri.⁶⁷

Menurut Soegijatna Tjakranegara, pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.⁶⁸ 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 didefenisikan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak yang diangkut atau pemilik barang atau pengirim, dengan memungut biaya pengangkutan.

⁶⁵. Sution Usman Adji, Dkk, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: PT.Rineka Cipta), hal 1

⁶⁶. Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso,1999, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, (Gama Media, Yogyakarta), hal. 195

⁶⁷. Muchtarudin Siregar, 1978, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, (Jakarta:Lembag Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia), hal.5

⁶⁸. Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Jakarta: Rineka Cipta), hal. 1

b. Pihak-Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan

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 :⁶⁹

- a. orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan;
- b. membayar biaya angkutan;
- c. pemegang dokumen angkutan.

2. Penumpang Angkutan Udara

E. Suherman menyatakan bahwa dalam penerbangan teratur (*schedule*) adalah “seseorang yang diangkut dengan pesawat terbang berdasarkan persetujuan pengangkutan udara”⁷⁰ dengan pesawat udara oleh pengangkut berdasarkan suatu perjanjian angkutan udara dengan atau tanpa bayaran. Tentang defenisi penumpang di mana disebutkan bahwa penumpang adalah setiap orang yang diangkut dalam pesawat udara, kecuali orang yang merupakan anggota awak pesawat, termasuk pramugara atau pramugari. Dengan defenisi tersebut, maka jelaslah semua yang termasuk awak pesawat sebagai pegawai pengangkut tidak tergolong sebagai penumpang, sedangkan pegawai darat pengangkut yang turut serta atau diangkut dengan pesawat udara baik untuk keperluan dinas pada perusahaan penerbangannya maupun untuk kepentingan pribadi dianggap sebagai penumpang biasa.

⁶⁹. Abdulkadir Muhamad, op.cit, hal. 51

⁷⁰. E.Suherman op cit.hal. 311

3. 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 Muhammad⁷¹ 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 pengangkutan.

Pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut muatan yang diserahkan 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. diselenggarakan dengan tidak ada perubahan bentuk;

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Pengangkut dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara/Daerah, Badan Usaha Milik Swasta, Badan Usaha Koperasi,

⁷¹. Ibid, hal. 47

atau Perseorangan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan niaga. Ada beberapa ciri dan karakteristik pengangkut yaitu sebagai berikut:

- a. perusahaan penyelenggara angkutan;
- b. menggunakan alat angkut mekanik;
- c. penerbit dokumen angkutan.

c. Fungsi Pengangkutan Udara.

Dalam ilmu ekonomi dikenal beberapa bentuk nilai dan kegunaan suatu benda, yaitu nilai atau kegunaan benda berdasarkan tempat (*place utility*) dan nilai atau kegunaan karena waktu (*time utility*). Kedua nilai tersebut secara ekonomis akan diperoleh jika barang-barang atau benda tersebut diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut "jasa pengangkutan".⁷² Menurut Sri Redjeki Hartono⁷³ pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asalnya, karena itu dikatakan pengangkutan memberi nilai kepada barang yang diangkut dan nilai ini lebih besar daripada biaya-biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan adalah berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Nilai tempat (*place utility*) mengandung pengertian bahwa dengan adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan barang dari suatu tempat, dimana barang tadi dirasakan kurang berguna atau bermanfaat di tempat asal, akan tetapi setelah adanya pengangkutan nilai barang tersebut bertambah, bermanfaat dan memiliki nilai guna bagi manusia, oleh karena itu apabila dilihat dari kegunaan dan manfaatnya

⁷². Muchtarudin Siregar, Op cit, hal 6

⁷³. Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan Dan Hukum Pengangkutan Darat, Seksi Hukum Dagang* (Semarang: FH UNDIP), hal 8.

bagi manusia, maka barang tadi sudah bertambah nilainya karena ada pengangkutan. Nilai Kegunaan Waktu (*time utility*), dengan adanya pengangkutan berarti bahwa dapat dimungkinkan terjadinya suatu perpindahan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dimana barang tersebut lebih diperlukan tepat pada waktunya. Sementara itu menurut Rustian Kamaludin⁷⁴ pada dasarnya, pengangkutan atau transportasi atau perpindahan penumpang atau barang dengan transportasi adalah dengan maksud untuk dapat mencapai tempat tujuan dan menciptakan atau menaikkan utilitas atau kegunaan dari barang yang diangkut, yaitu utilitas karena tempat dan utilitas karena waktu.

Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan memiliki nilai yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, hal tersebut didasari oleh berbagai faktor, yaitu antara lain:

- a) Keadaan geografis Indonesia yang berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah negara;
- b) Menunjang pembangunan di berbagai sektor
- c) Mendekatkan jarak antara desa dan kota
- d) Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.⁷⁵

⁷⁴. Rustian Kamaludin, Op cit, hal 14

⁷⁵. Abdulkadir Muhammad, Op cit, hal 8

2.2 Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Udara

Dalam perjanjian pengangkutan terdapat hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan dengan baik. Hak dan kewajibannya timbul karena adanya hubungan hukum diantara para pihak. Berikut dipaparkan hak dan kewajiban pengangkut dan penumpang pada transportasi udara:

1. Hak dan kewajiban Pengangkut

a. 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 1939 ditentukan hak pengangkut, yaitu sebagai berikut:

- a) 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.
- b) Pasal 9, Bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim untuk membuat beberapa surat muatan udara.
- c) Pasal 17 ayat (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. Dan pada 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 sebabsebabnya.

b. 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 OPU 1939 ditegaskan kewajiban pengangkut pada transportasi udara, yaitu sebagai berikut:

- a) Pasal 8 ayat (3), Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterimanya.
- b) Pasal 16 ayat(2), Bila barang sudah tiba di pelabuhan udara tujuan, pengangkut berkewajiban untuk memberitahu kepada penerima barang, kecuali bila ada Perjanjian sebaliknya.
- c) Pasal 17 ayat (1), Bila penerima tidak datang, bila ia menolak untuk menerima barangbarang 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.
- d) 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.

2. Hak dan Kewajiban Penumpang Pada Angkutan Udara

a. Hak Penumpang

Seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan. Di samping itu juga penumpang atau ahli warisnya berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan. Selain itu hak-hak penumpang lainnya adalah menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang, mendapatkan pelayanan yang baik, memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan dan lain-lain.

b. Kewajiban Penumpang

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

- a) Membayar uang angkutan, kecuali ditentukan sebaliknya
- b) Mengindahkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untuk itu
- c) Menunjukkan tiketnya kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta
- d) Tunduk kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya
- e) Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa 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 pengangkut udara berhak untuk membatalkan perjanjian angkutan udara itu.

c. Dokumen Pengangkutan Udara

Dokumen pengangkutan udara terdiri dari tiket penumpang (*passenger ticket*), tiket bagasi (*baggage ticket*), surat muatan udara (*air way bill*). Tiket penumpang merupakan alat bukti adanya perjanjian antara penumpang dengan perusahaan penerbangan. Namun demikian, bilamana tiket hilang atau rusak bukan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, karena alat bukti tersebut dapat dibuktikan dengan alat bukti lainnya misalnya bukti penerimaan uang oleh perusahaan penerbangan dari penumpang. Dalam ordonansi Penerbangan nomor 10 Tahun 1939, dinyatakan dokumen pengangkutan udara, yaitu sebagai berikut:

1. Tiket Penumpang
2. Tiket Bagasi (*Baggage Claim Tag*)
3. Surat Muatan Udara.

2.3 Asas-Asas Dan Tujuan Hukum Pengangkutan

Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip⁷⁶ yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu Undang-Undang dan peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas di kesampingkan, maka

⁷⁶. Menurut Wojowasito, kata “asas”(ialah dasar atau alasan); sedangkan kata “prinsip” merupakan sinonimnya. Lihat S Wojowasito, 1972, *Kamus Bahasa Indonesia*, (Bandung: Shinta Dharma), hal 17 dan 227

runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya.⁷⁷ Mertokusumo memberikan ulasan asas hukum sebagai berikut: “...*bahwa asas hukum bukan merupakan hukum kongkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang kongkrit yang terdapat dalam dan dibelakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat- sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan kongkrit tersebut.*⁷⁸ Sejalan dengan pendapat Mertokusumo tersebut, Rahardjo berpendapat bahwa asas hukum bukan merupakan peraturan hukum, namun tidak ada hukum yang bisa dipahami tanpa mengetahui asas-asas hukum yang ada di dalamnya, asas-asas hukum memberi makna etis kepada setiap peraturan-peraturan hukum serta tata hukum.⁷⁹

a. Asas-asas Hukum Pengangkutan Bersifat Publik

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat publik, yaitu sebagai berikut:

- a. Asas manfaat;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. Asas adil dan merata;
- d. Asas keseimbangan;
- e. Asas kepentingan umum;
- f. Asas keterpaduan;
- g. Asas kesadaran hukum;
- h. Asas percaya pada diri sendiri;
- i. Asas keselamatan Penumpang;

⁷⁷. Yusuf Shofie, 2002, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia), hal 25

⁷⁸. Sudikno Mertokusumo, 1996, *Penemuan Hukum: Suatu Pengantar*, (Jakarta: Liberty), hal 5-6

⁷⁹. Satjipto Rahardjo, 1986, *Ilmu Hukum*, (Bandung: Alumni), hal 87

b. Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Perdata

Dalam kegiatan pengangkutan terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang, hubungan hukum tersebut harus di dasarkan pada asas-asas hukum. Asas-asas hukum pengangkutan bersifat perdata terdiri dari; sebagai berikut:

- a. Asas konsensual ;
- b. Asas Koordinatif;
- c. Asas campuran ;
- d. Asas pembuktian dengan dokumen;

2.4 Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan

a. Pertanggungjawaban Pengangkut

Dalam Hukum Internasional, setiap perbuatan yang merugikan pihak lainnya harus bertanggung jawab dengan cara membayar ganti rugi atau kompensasi.⁸⁰ Dikalangan para ahli hukum, tanggung jawab sering diistilahkan dengan “*responsibility*” (*verantwoordelijkeheid*) atau terkadang disebut dengan “*liability*”.⁸¹ Tanggung jawab dalam arti *responsibility* adalah sikap moral untuk melaksanakan kewajibannya, sedang tanggung jawab dalam arti *liability* adalah sikap hukum untuk mempertanggungjawabkan pelanggaran atas kewajibannya atau pelanggaran atas hak pihak lain. Tanggung jawab menurut

⁸⁰. Huala Adolf, 2002, *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional* cetakan III, (Rajawali Pers, Jakarta), hal 87

⁸¹. Agus. M Tohar, 1990, *Tanggung Jawab Produk, Sejarah dan Perkembangannya, (Kerjasama Ilmu Hukum Belanda dengan Indonesia Proyek Hukum Perdata, Denpasar-Bali, 3-14 Januari)*, hal.1

pengertian hukum adalah kewajiban memikul pertanggung jawaban dan kerugian yang diderita bila dituntut baik dalam hukum maupun dalam administrasi.⁸²

Pada umumnya setiap orang harus bertanggung jawab (*aanspraklijk*) atas perbuatannya, oleh karena itu bertanggung jawab dalam pengertian hukum berarti suatu keterikatan. Dengan demikian tanggung jawab hukum (*legal responsibility*) sebagai keterikatan terhadap ketentuan-ketentuan hukum. Bila tanggung jawab hukum hanya dibatasi pada hukum perdata saja maka orang hanya terikat pada ketentuan-ketentuan yang mengatur hubungan hukum diantara mereka.⁸³ “Tujuan utama dari penerapan prinsip tanggung jawab dalam sistem hukum pada masyarakat primitif adalah untuk memelihara kerukunan antara individu-individu dengan cara penyelesaian yang dapat mencegah terjadinya pembalasan dendam. Namun, pada masyarakat modern ini dasar falsafah dan tujuan utama dari penerapan prinsip tanggung jawab adalah pertimbangan nilai-nilai dan rasa keadilan sosial secara luas baik dilihat dari segi moral maupun dari segi kehidupan sosial”⁸⁴

Terdapat dua kategori ganti rugi atas kerugian yang dialami antara lain :

1. Gugatan ganti kerugian berdasarkan wanprestasi Ganti kerugian yang diperoleh karena adanya wanprestasi merupakan akibat tidak dipenuhinya kewajiban utama atau kewajiban tambahan yang berupa kewajiban atas prestasi utama.

⁸² . Asrul Azwar, *Pengantar Adminitrasi Kesehatan*, Jakarta, (PT. Ina Pura Aksara), hal.1

⁸³. Bernadette M.Waluyo, 1997, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Bahan Kuliah Universitas Parahyangan), hal.15

⁸⁴. H.E Saefullah, (tanpa tahun), *Beberapa Masalah Pokok Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara*, (Pusat Penerbitan Universitas LPPM UNISBA, Bandung), hal.8

2. Gugatan ganti kerugian berdasarkan perbuatan melawan hukum Tidak harus terdapat hubungan perjanjian sebelumnya, untuk dapat menuntut ganti kerugian, maka kerugian tersebut harus merupakan akibat dari perbuatan melanggar hukum yang harus memenuhi unsur-unsur:⁸⁵
 - a. Ada perbuatan melanggar hukum
 - b. Ada kerugian
 - c. Ada hubungan kausalitas antara perbuatan melanggar hukum dan kerugian
 - d. Adanya kesalahan

Dalam tanggung jawab mutlak tidak harus ada hubungan antara subyek yang bertanggung jawab dan kesalahannya. Jika konsumen yang merasa dirugikan atas produk yang dihasilkan suatu produsen atau pelaku usaha, maka itu menjadi dasar untuk bisa menggugat produsen yang bersangkutan tanpa harus membuktikan kesalahan pelaku usaha atau produsennya.⁸⁶

Dari tanggung jawab pengangkut menurut OPU tersebut maka disini timbul adanya prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkut menurut OPU dan prinsip-prinsip tersebut adalah sebagai berikut :

- a. *Prinsip Presumption of Liability.*
- b. *Prinsip Limitation of Liability.*
- c. *Prinsip Presumption of non Liability.*

⁸⁵. Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, 2004, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta), hal. 127

⁸⁶. Sidharta, Op cit hal. 65

Prinsip Presumption of Liability mengandung pengertian bahwa pengangkut udara dianggap selalu bertanggung jawab pada penumpang, bagasi, dan barang atas kerugian yang timbul. Kebalikan dari prinsip ini adalah *Prinsip limitation of Liability*, yaitu prinsip tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah tertentu.

Ketentuan yang mengenai pembatasan tanggung jawab pengangkut udara selain yang diatur dalam pasal 30 OPU juga diatur dalam pasal 24 OPU yaitu pada pengangkutan penumpang, pengangkut udara dianggap bertanggung jawab terhadap kerugian apabila dipenuhi syarat-syarat berikut :

- a. Adanya kecelakaan yang terjadi.
- b. Kecelakaan ini harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara.
- c. Kecelakaan ini harus terjadi di atas pesawat terbang atau selama melakukan tindakan yang berhubungan dengan naik ke pesawat atau turun dari pesawat terbang.

b. Sumber-sumber Hukum Pengangkutan

Secara umum sumber hukum diartikan sebagai tempat dapat menemukan hukum atau tempat mengenali hukum. Sumber hukum dibagi menjadi dua, yaitu sumber hukum material (*a material sources of law*) dan sumber hukum dalam arti formal (*a formal sources of law*).⁸⁷ Sumber hukum materil adalah sumber dari mana diperoleh bahan hukum dan bukan kekuatan berlakunya, dalam hal ini keputusan resmi dari hakim/pengadilan yang memberikan kekuatan berlakunya,

⁸⁷. Burhan Ashsofa, Op cit, hal 7

Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang yang termasuk dalam bidang hukum perdata. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, hukum perdata merupakan sub sistem tata hukum nasional. Jadi hukum dagang atau perusahaan termasuk dalam sub sistem tata hukum nasional. Dengan demikian, hukum pengangkutan adalah bagian dari sub sistem hukum nasional.⁸⁸ Pengaturan pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan, tetapi pengaturan pengangkutan dibuat secara khusus menurut jenis-jenis pengangkutan.

Sebagai sumber hukum penerbangan di Indonesia persetujuan-persetujuan pengangkutan. Sebagai suatu organisasi internasional, dalam mana tergabung sebagian besar dari pada pengangkutan-pengangkutan udara seluruh dunia angkasa besar-besarnya, maka IATA (*International Air Transport Association*) mempunyai kekuasaan yang tidak sedikit terhadap anggota-anggotanya.

Sumber hukum terakhir ialah ilmu pengetahuan. Telah menjadi suatu pendapat yang umum dalam dunia ilmu hukum, bahwa ilmu pengetahuan merupakan suatu sumber hukum.

Ketentuan-ketentuan umum mengenai pengangkutan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapat ditemukan di dalam beberapa pasal, yaitu sebagai berikut:⁸⁹

- a. Buku 1 Bab V bagian 2 dan 3, mulai dari Pasal 90 sampai dengan Pasal 98 Tentang Pengangkutan darat Dan Pengangkutan Perairan Darat;

⁸⁸. Lestari Ningrum, Op cit, hal 34

⁸⁹. Achmad Ichsan, 1993, *Hukum Dagang*, (Jakarta; Pradnya Paramita), hal 407

- b. Buku II Bab V Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 Tentang Pencarteran Kapal, Buku II Bab V A Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 Tentang Pengangkutan Barang, dan Buku II Bab V B Pasal 521 sampai Pasal 544a Tentang Pengangkutan Orang;
- c. Buku I Bab V Bagian II Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 mengenai Kedudukan Para Ekspeditur sebagai Pengusaha Perantara;
- d. Buku I Bab XIII Pasal 748 sampai dengan Pasal 754 mengenai Kapal-Kapal yang melalui perairan darat.

Sedangkan ketentuan-ketentuan tentang pengangkutan di luar KUH Dagang terdapat dalam sumber-sumber khusus, yaitu antara lain:⁹⁰

- a) Konvensi-konvensi internasional;
- b) Perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral;
- c) Peraturan perundang-undangan nasional;
- d) Yurisprudensi;
- e) Perjanjian-perjanjian antara

Ketentuan peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur tentang angkutan udara, antara lain:

- a) Undang-undang dan peraturan-peraturan penerbangan yang nasional dalam arti dibuat oleh pembuat undang-undang nasional.(Undang-Undang No 15 Tahun 1992 dan Perubahan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan;

⁹⁰. Hartono Hadisuprpto Dkk, 1987, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara* (Yogyakarta: UII Press), hal 7

- b) Ordonansi Pengangkutan Udara Stbl. No 100 Tahun 1939 (*luchtervoerordonantie*) tentang tanggung jawab pengangkut udara;
- c) Peraturan Pemerintah Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara Peraturan Pemerintah Nomor 92 tahun 2011 tentang Perubahan atas peraturan Menteri Perhubungan NOMOR 77 TAHUN 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara;

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.

Karena hukum udara termasuk di dalamnya hukum pengangkutan udara yang lebih bersifat internasional, hukum udara dan hukum pengangkutan udara nasional di setiap negara pada umumnya telah diatur dalam hukum internasional yang terdiri atas Konvensi Warsawa 1929, Protocol The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Montreal Agreement Of 1966, Guatemala City Protocol 1971, Protocol Tambahan No.1,2,3 dan 4, Konvensi Montreal 1999, berdasarkan hukum nasional yang meliputi kitab undang-undang hukum perdata (KUHPerdata), ordonansi pengangkutan udara Stb.1939-100, Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.⁹¹ dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

⁹¹ . H.K.Martono dan Amad Sudiro, 2011, *Hukum Angkutan Udara*, (Rajawali Pers, Jakarta), hlm.213

2.5 Kerugian Dalam Pengangkutan Udara

Tanggung jawab pengangkut dapat didefinisikan sebagai kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga, sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, Pasal 1 ayat 3

Tanggung jawab pengangkut menurut KUHD diatur dalam:

a. Pasal 468 KUHD

Ayat 1 : “Persetujuan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut”.

Ayat 2 (a): “Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak”.

Ayat 2 (b): “Tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena:

1. suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari terjadinya.
2. sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
3. suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.

Ayat 3 : “Pengangkut juga bertanggung jawab kepada :

1. Segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkut itu.
2. Sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.

3. Segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.
- b. Selain itu disebutkan pula dalam pasal 477 KUHD bahwa :
 “Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diteruskannya barang yang diangkut kecuali apabila dibuktikan keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah atau dihindarinya .”
- c. Khusus untuk rusaknya barang, pengangkut bebas dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan rusaknya barang itu karena cacat barang atau karena kesalahan pengirim.

Besaran kerugian yang ditimbulkan jika terjadi kelalaian atau kecelakaan dalam penerbangan diatur dalam undang –undang Nomor 1 tahun 2009:

- a. Besaran Ganti Kerugian Pasal 165
 - (1) Jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap pada tubuh, luka-luka pada tubuh sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara dan Peraturan Pemerintah Nomor 92 tahun 2011 tentang Perubahan atas peraturan Menteri Perhubungan NOMOR 77 TAHUN 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 tahun 2012;

(2) Jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah jumlah ganti kerugian yang diberikan oleh badan usaha angkutan udara niaga di luar ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga asuransi yang ditetapkan oleh Pemerintah;

b. Pasal 166

Pengangkut dan penumpang dapat membuat persetujuan khusus untuk menetapkan jumlah ganti kerugian yang lebih tinggi dari jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 165 ayat (1).

c. Pasal 167

Jumlah ganti kerugian untuk bagasi kabin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 143 ditetapkan setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

d. Pasal 168

(1) Jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 dan Pasal 145 ditetapkan dengan Peraturan Menteri;

(2) Besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian atau seluruh bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 atau kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah, atau rusak;

(3) Apabila kerusakan atau kehilangan sebagian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan seluruh bagasi atau seluruh

kargo tidak dapat digunakan lagi, pengangkut bertanggung jawab berdasarkan seluruh berat bagasi atau kargo yang tidak dapat digunakan tersebut.

e. Pasal 169

Pengangkut dan penumpang dapat membuat persetujuan khusus untuk menetapkan jumlah ganti kerugian yang lebih tinggi dari jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1).

f. Pasal 170

Jumlah ganti kerugian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.

2.6 Aspek Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Di Pengangkutan Udara

1. Aspek keselamatan penerbangan

Tujuan utama kegiatan penerbangan komersil adalah keselamatan penerbangan. Aspek ini berkaitan erat dengan perlindungan keselamatan terhadap pengguna jasa transportasi udara, dalam konteks ini maka semua perusahaan penerbangan wajib untuk mengantisipasi segala kemungkinan yang dapat mencelakakan penumpangnya, oleh karena itu setiap perusahaan penerbangan komersil dituntut untuk menyediakan armada pesawatnya yang handal dan selalu dalam keadaan laik terbang. Keselamatan penerbangan berkaitan erat dengan fisik pesawat terbang serta aspek pemeliharaan (*maintenance*) sehingga terpenuhi persyaratan teknik penerbangan, selain itu aspek keselamatan penerbangan juga

berkenaan erat dengan faktor sumber daya manusia yang terlibat dalam kegiatan penerbangan. Keselamatan penerbangan merupakan hasil keseluruhan dari kombinasi berbagai faktor, yaitu faktor pesawat udara, personil, sarana penerbangan, operasi penerbangan dan badan-badan pengatur penerbangan.

2. Aspek Keamanan Penerbangan

Secara fisik aspek keamanan merupakan suatu aspek yang paling terasa oleh penumpang sebagai pengguna jasa angkutan udara di samping aspek kecelakaan pesawat udara. Keamanan penerbangan maksudnya adalah aman dari berbagai gangguan, baik secara teknis maupun gangguan dari perampokan, perampasan dan serangan teroris. Dalam aspek keamanan ini perusahaan penerbangan wajib menjamin keamanan selama melakukan penerbangan.

3. Aspek Kenyamanan selama penerbangan

Dalam aspek kenyamanan dalam penerbangan, terkandung makna bahwa Perusahaan penerbangan komersial wajib memberikan kenyamanan kepada penumpangnya. Aspek kenyamanan penerbangan berkaitan erat dengan kelengkapan pesawat udara seperti tempat duduk, kelengkapan fasilitas, pengatur suhu udara, fasilitas Bandar udara.

4. Aspek Pelayanan

Bisnis angkutan udara merupakan salah satu bentuk perdagangan jasa, sehingga pelayanan merupakan salah satu indikator sering dijadikan pilihan para calon konsumen, sehubungan dengan hal tersebut aspek pelayanan dalam transportasi udara berkaitan erat dengan prosedur pembelian tiket pesawat dan prosedur penentuan tempat duduk (*boarding pass*). Dalam konteks ini perusahaan

penerbangan harus mengatur dengan baik masalah penentuan tempat duduk bagi penumpang sehingga tidak terjadi tempat duduk yang double yang tentunya sangat merugikan penumpang.

5. Aspek Penentuan Tarif atau Ongkos Penerbangan

Secara sempit tarif merupakan kombinasi dari macam-macam komponen biaya dalam penyelenggaraan pengangkutan udara niaga. Dalam sistem penyelenggaraan transportasi udara niaga terdapat beberapa faktor yang sangat berperan dalam penentuan tarif angkutan, yaitu sistem angkutan udara, kompetisi dan tarif wajar⁹². Sistem angkutan udara system yang berdasarkan pada kebijakan pokok mengenai angkutan udara, yang kemudian menjabarkan kebijakan tersebut dalam bentuk pengaturan mengenai “*airline system*” di Indonesia, struktur rute-rute penerbangan dan pembinaan industri angkutan udara. Masalah tarif perlu diatur tidak membebankan penumpang.

6. Aspek Perjanjian Angkutan Udara

Salah satu unsur terpenting dalam rangka memberikan perlindungan bagi pengguna jasa transportasi udara niaga adalah menyangkut aspek perjanjian pengangkutan. Dalam konteks ini perusahaan penerbangan berkewajiban untuk memberikan tiket penumpang sebagai bukti terjadi perjanjian pengangkutan udara. Dalam praktiknya tiket atau dokumen perjanjian pengangkutan udara telah disiapkan oleh perusahaan dalam bentuk yang telah baku atau biasa dikenal dengan perjanjian standard. Berkenaan dengan telah bakunya dokumen

⁹². E. Suherman, Op cit, hal 195

pengangkutan tersebut maka harus adanya jaminan bahwa adanya keseimbangan hak dan kewajiban diantara para pihak, baik pengangkut maupun penumpang.

7. Aspek Pengajuan Klaim

Dalam kegiatan penerbangan sering kali terjadinya risiko kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang, sehubungan dengan hal tersebut diperlukan perlindungan konsumen bagi penumpang, yaitu adanya prosedur penyelesaian atau pengajuan klaim yang mudah, cepat dan memuaskan.⁹³

Prosedur yang mudah berarti bahwa penumpang atau ahli warisnya yang sudah jelas haknya, tidak perlu menempuh prosedur yang berbelit dan rumit dalam merealisasikan hak-haknya. Sedangkan prosedur yang murah berarti para penumpang atau ahli waris yang mengalami kecelakaan tidak perlu mengeluarkan biaya-biaya yang mahal untuk menyelesaikan ganti rugi. Penyelesaian sengketa yang cepat mengandung makna bahwa prosedurnya tidak memakan waktu yang lama, dalam kaitan ini dapat menggunakan penyelesaian sengketa di luar pengadilan, sebab biasanya penyelesaian sengketa melalui jalur pengadilan memakan waktu yang lama.

8. Aspek perlindungan melalui asuransi

Pada umumnya perusahaan penerbangan mengasuransikan dirinya terhadap risiko-risiko yang kemungkinan akan timbul dalam penyelenggaraan kegiatan penerbangannya, antara lain mengasuransikan risiko tanggung jawab terhadap penumpang. Di samping asuransi yang ditutup oleh perusahaan penerbangan tersebut, di Indonesia dikenal juga asuransi wajib jasa raharja.

⁹³. E. Suherman, Op cit, hal 201

Dalam asuransi ini yang membayar adalah penumpang sendiri, sedangkan perusahaan penerbangan hanyalah bertindak sebagai pemungut saja.

