

**TANGGUNG JAWAB PARA PIHAK
DALAM PERJANJIAN CHARTER PESAWAT
PADA PT. KURA-KURA AVIATION DI SEMARANG**



TESIS

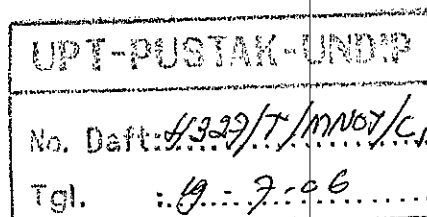
**Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Mencapai Derajat Sarjana S-2**

MAGISTER KENOTARIATAN

Disusun oleh :

SETYO BUDI UTOMO, S.H.
B4B 003 144

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2005**



HALAMAN PENGESAHAN

**TANGGUNG JAWAB PARA PIHAK
DALAM PERJANJIAN CHARTER PESAWAT
PADA PT. KURA-KURA AVIATION DI SEMARANG**

oleh :

SETYO BUDI UTOMO, S.H.
B4B 003 144

Telah disetujui untuk dipertahankan di depan tim penguji
Pada tanggal 19 Desember 2005 dan diterima sebagai tesis

Pembimbing Utama



HERMAN SUSETYO, S.H, M.Hum
NIP. 130702192

**Ketua Program Studi
Magister Kenotariatan**



MULYADI, S.H, M.S.
NIP. 130529429

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa tesis ini adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan di dalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar di suatu perguruan tinggi dan lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan di dalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, Desember 2005

Yang menyatakan,

SETYO BUDI UTOMO, S.H.

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan syukur alhamdulillah kehadiran Allah SWT, oleh karena hanya berkah dan karunia-Nya. Dapat diselesaikan penelitian dan penulisan tesis ini dengan judul: “TANGGUNG-JAWAB PARA PIHAK DALAM PERJANJIAN CHARTER PESAWAT PADA PT. KURA-KURA AVIATION DI SEMARANG”.

Tesis ini disusun untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan studi derajat Sarjana jenjang Strata 2 (S-2), pada program studi Magister Kenotariatan Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro Semarang.

Keberhasilan dalam penyusunan tesis ini tidak lepas dari dukungan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankan penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak H. Mulyadi, SH, MS, selaku ketua Program Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang.
2. Bapak Yunanto, SH, MHum, selaku sekretaris Program Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang.
3. Bapak Herman Susetyo, SH, Mhum, selaku pembimbing dalam penulisan tesis ini yang telah tulus ikhlas meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam memberikan pengarahan, masukan-masukan serta kritik yang membangun selama proses penulisan tesis ini
4. Bapak R. Suharto, SH, MHum, selaku dosen wali yang telah memberikan petunjuk selama penulis mengikuti perkuliahan.
5. Dosen-dosen Program Studi Magister Kenotariatan UNDIP, atas segala bimbingan ilmu dan pengalaman yang telah diberikan selama penulis mengikuti perkuliahan.
6. Tim Reviewer proposal penelitian serta tim penguji tesis yang telah meluangkan waktu untuk menilai kelayakan proposal penelitian penulis dan bersedia menguji tesis dalam rangka meraih gelar Magister Kenotariatan di UNDIP.
7. Staf Administrasi Program Studi Magister Kenotariatan UNDIP.

8. Bapak Rovianto, Mbak Lusiana, selaku manager operasional dan staf pemasaran PT. Kura-Kura Aviation Semarang yang telah memberikan informasi dan data yang diperlukan dalam penulisan tesis ini.
9. Ayahanda (Alm) Bapak H. Sahari Dwidjo. S dan Ibunda Hj. Sumiyati Sahari yang telah mendidik, membimbing, memberi semangat dan doa bagi penulis selama ini.
10. Kakak-kakakku tercinta atas doa, bantuan, bimbingan bagi penulis.
11. Papah dan Mamah (Ning Setyo Mulyo, SE) di Semarang yang telah memberikan doa, dukungan dan semangat bagi penulis.
12. Zenitha Sally Setyo, SH yang selalu dengan cinta kasih memberi semangat, bantuan dan doa bagi penulis.
13. Rekan-rekan Magister Kenotariatan UNDIP angkatan 2003.
14. Sahabat-sahabatku baik di Solo, Semarang terima kasih atas cinta, kasih dan persahabatan kalian.
15. Semua pihak yang telah membantu dalam penulisan tesis ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Namun demikian dalam penulisan tesis ini, pasti tidak lepas dari kesalahan dan kekurangan. Oleh sebab itu diharapkan saran dan masukan untuk perbaikan lebih lanjut. Akhirnya penulis mohon maaf atas kesalahan dan kekurangan tersebut semoga tesis ini bermanfaat.

Wassalam,

Semarang, Desember 2005

Setyo Budi Utomo, SH.

DAFTAR ISI

| | |
|---|------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | ii |
| HALAMAN PERNYATAAN..... | iii |
| KATA PENGANTAR..... | iv |
| ABSTRAKSI | vi |
| ABSTRACT | vii |
| DAFTAR ISI..... | viii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Perumusan Masalah | 6 |
| C. Tujuan Penelitian | 7 |
| D. Manfaat Penelitian | 7 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | |
| A. Perjanjian pada Umumnya | 9 |
| B. Pengangkutan Pada Umumnya | 15 |
| C. Perjanjian Angkutan Udara | 17 |
| D. Dokumen Angkutan Pada Pengangkutan Udara | 19 |
| E. Charter Pesawat Udara | 23 |
| F. Hak dan Kewajiban Para Pihak | 26 |
| G. Jenis-Jenis Charter Pesawat Udara | 29 |
| BAB III METODE PENELITIAN | |
| A. Metode Pendekatan | 34 |
| B. Spesifikasi Penelitian | 34 |
| C. Populasi dan Sampel | 35 |
| D. Teknik Pengumpulan Data | 35 |

| | |
|--|----|
| E. Metode Analisis Data | 36 |
| F. Sistematika Penulisan..... | 37 |
| BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | |
| A. Hasil Penelitian | 39 |
| 1. Prosedur Charter Pesawat pada PT.Kura-Kura Aviation | 39 |
| 2. Perjanjian Charter Pesawat pada PT.Kura-Kura Aviation | 40 |
| 3. Hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Perusahaan PT. Kura-Kura Aviation | 41 |
| B. Pembahasan | 42 |
| 1. Tanggungjawab perusahaan penerbangan PT.Kura-Kura Aviation sebagai pengangkut untuk kerugian yang timbul terhadap penumpang dan bagasi dalam pengangkutan udara dengan charter pesawat udara | 42 |
| 2. Hambatan-hambatan yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan swasta dalam pelaksanaan pengangkutan udara dengan charter pesawat udara | 57 |
| BAB V PENUTUP | |
| A. Kesimpulan | 64 |
| B. Saran | 65 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

ABSTRAKSI

Angkutan udara mempunyai karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat, berteknologi tinggi, dan memerlukan tingkat keselamatan tinggi, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat.

Dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan penerbangan PT. Kura-Kura Aviation sebagai pengangkutan untuk kerugian yang timbul terhadap penumpang dan bagasi dalam pengangkutan udara dengan charter pesawat udara, serta hambatan-hambatan yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan swasta dalam pelaksanaan charter pesawat udara.

Penelitian ini dilakukan di PT. Kura-Kura Aviation di Semarang, dengan subyek penelitian meliputi pimpinan PT. Kura-Kura Aviation, staf pemasaran, staf Hukum PT. Kura-kura Aviation yang ditentukan secara Non-random purposive sampling, data yang dipergunakan adalah data primer yaitu data yang diperoleh melalui penelitian di lapangan dengan menggunakan wawancara, serta data sekunder yang berupa studi kepustakaan. Analisis data yang dipergunakan adalah analisis kualitatif, selanjutnya hasil pengolahan disajikan secara deskriptif analisis.

Hasil penelitian yang diperoleh adalah prosedur charter pesawat pada PT. Kura-Kura Aviation, berlangsung sangat sederhana, antara konsumen dan perusahaan PT. Kura-Kura Aviation bisa bersepakat dalam suatu hubungan telephone dan penjelasan lebih lanjut diperoleh di Kantor PT. Kura-Kura Aviation.

Terhadap dokumen charter atau surat-surat persetujuan dalam charter pesawat PT. Kura-Kura Aviation tidak melangsungkan dalam dokumen tertulis hanya dituliskan dalam suatu agenda penerbangan mengenai tanggal sewa / terbang tujuan serta lamanya sewa dan nama penyewa.

Kendala-kendala yang dihadapi oleh PT. Kura-Kura Aviation dalam pelaksanaan charter pesawat terbang adalah bila ada permintaan terbang malam, terhadap permintaan tersebut PT. Kura-Kura Aviation tidak akan mereservasi charter tersebut, bila kendalanya karena cuaca biasanya akan dilanjutkan hari berikutnya.

Bila terjadi persoalan dalam charter pesawat pada PT. Kura-Kura Aviation antara perusahaan dan pencharter, maka jalan persuasive, musyawarah ditempuh dahulu, selama jalan penyelesaian tersebut dirasakan lebih efektif.

Charter pesawat yang dilakukan antara PT. Kura-Kura Aviation dan konsumen umumnya berlangsung secara baik. Persetujuan charter pesawat PT. Kura-Kura Aviation berlangsung melalui prosedur sederhana, persetujuan tidak diadakan secara tertulis.

ABSTRACT

Several characteristics of air transportation are capability to arrive at destinations in lesser times, high technologies and high requirements for safety. As a territorial link both nationally and internationally, as a supporting and a driving force for national development intended for improving the welfare of the societies, its potentials should be further developed and its regulations should be improved

This study was intended to get some insights about the responsibility of PT Kura-Kura Aviation, a charter-airline Company, concerning any damage experienced by the passengers and a lost of luggage transported by the chartered planes, and about some constraints faced by private airlines in their chartering services

This study was conducted in PT Kura-kura Aviation in Semarang. The respondents, taken by means of *non-random purposive sampling*, were the manager, the marketing staffs and the legal staffs of the Company. The data used in this study were primary data (obtained through direct field observations) and secondary data (obtained via literature readings). The data were then analyzed qualitatively and the results were presented descriptively

The study showed that the procedures for chartering planes from PT Kura-Kura Aviation were quite simple. Customers and PT Kura-Kura Aviation might arrive in an initial agreement through telephone while further details might be obtained in the Office of PT Kura-Kura Aviation

Concerning the chartering documents or the terms of agreement for the chartered planes, PT Kura-Kura Aviation didn't use a special document but used only an agenda book for writing down the chartering date, the destinations, the chartering periods and the name of the customers

A main constraint frequently faced was bad weather, particularly for night times. When there was a customer wanting to have a flight at a night time, the flight might not be executed when the weather was bad

When there was a problem between the customers and PT Kura-kura Aviation concerning the chartered planes, then persuasive ways and compromises would be taken as long as they were effective

Plane chartering businesses between PT Kura-Kura Aviations and its customers generally go well. The agreements for the chartered planes were executed in a simple fashion without any special written terms

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan udara sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional, yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan dimasa depan. Transportasi udara mempunyai karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat , berteknologi tinggi dan memerlukan tingkat keselamatan tinggi, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat.

Pada masa sekitar tahun 90 an, di Indonesia hanya dikenal beberapa perusahaan yang bergerak dalam pengangkutan udara, yang kesemuanya merupakan Badan Usaha Milik Negara seperti GIA (Garuda Indonesia Airlines), Bouraq dan Merpati, Dewasa ini angkutan udara telah mengalami perkembangan yang sangat pesat, ditandai dengan maraknya perusahaan swasta yang bergerak dalam bisnis pengangkutan udara dan beroperasi di Indonesia seperti Mandala Air, Lion Air, Jatayu Air, Celebes

Air, Adam Air bahkan beberapa daerah propinsi sudah memiliki maskapai penerbangan sendiri sebagai salah satu bentuk usaha dari daerah tersebut, seperti Sriwijaya Air milik Pemerintah Daerah Propinsi Palembang dan Batavia Air milik Pemerintah Daerah DKI Jakarta¹.

Angkutan udara sipil domestik diselenggarakan melalui penerbangan komersial dan non komersial. Jenis penerbangan komersial terdiri dari penerbangan yang diberi konsesi untuk melakukan penerbangan rute-rute tetap yang disebut sebagai penerbangan teratur atau berjadwal. Disamping itu penerbangan komersial dapat pula dilakukan dengan penerbangan tidak berjadwal.

Perusahaan penerbangan tidak berjadwal umumnya mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Penerbangan dilakukan untuk mengangkut barang, orang dan atau pos ke seluruh wilayah Republik Indonesia dengan tidak ada pembatasan rute tertentu secara tetap;
- b. Penerbangan tidak dilakukan sesuai dengan daftar perjalanan terbang (jadwal penerbangan);
- c. Penjualan karcis atau surat muatan udara secara sekaligus seluruh kapasitas pesawat udara tersebut;
- d. Penumpang merupakan suatu rombongan dan bukan merupakan penumpang umum yang dihimpun oleh pencharter atau biro perjalanan;
- e. Pesawat udara mengangkut penumpang, barang dan atau pos dari suatu tempat langsung ke tempat tujuan dengan tidak diperkenankan menurunkan dan atau menaikkan penumpang dalam perjalanan;
- f. Tidak boleh memasang iklan di surat khabar, majalah maupun media massa lainnya;

¹ Kompas 1 Juni 2005, *Wajah Penerbangan di Indonesia*.

- g. Tarif angkutan tidak berdasarkan surat keputusan pemerintah yang telah ditetapkan terlebih dahulu;
- h. Jenis penerbangan ini dimaksudkan untuk melayani masyarakat yang lebih mengutamakan nilai uang daripada nilai waktu. Mereka pada umumnya tidak terikat pada keterbatasan waktu. Mereka biasanya adalah pelancong atau perusahaan-perusahaan untuk menunjang usaha mereka yang tidak mempunyai pesawat sendiri².

Penerbangan komersial yaitu penerbangan dengan memungut bayaran yang dapat dibagi dalam 4 (empat) golongan yaitu :

1. Penerbangan teratur (*scheduled operation*)
2. Penerbangan tidak teratur (*non-scheduled operation*)
3. Penerbangan suplementer (dilakukan sebagai suplemen 1 dan 2 dengan pesawat berkapasitas maksimum 15 orang)
4. Kegiatan keudara (*aerial work*), seperti penyemprotan, survey udara dan sebagainya³.

Sedangkan penerbangan non komersil Menurut SK Menteri Perhubungan No.SK 31/U/1970 tanggal 10 Februari 1970, adalah merupakan penerbangan dengan menggunakan pesawat udara sipil, dan memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Bahwa dalam penerbangan non-komersial, penjualan seluruh atau sebagian dari kapasitas pesawat udara atau penyewaan maupun penggantian dengan uang untuk pemakaiannya dengan cara apapun tidak dibenarkan, kecuali ada izin khusus dari Menteri Perhubungan;

² K. Martono,SH ; Hukum Udara. Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa , Alumni, Bandung, 1987, halaman 66.

³Pasal 1 SK Menteri Perhubungan No.13/S/1971.

2. Penerbangan hanya dilakukan antara kantor pusat dan tempat-tempat di mana kegiatan usaha itu berada;
3. Dalam penerbangan termaksud (b) pasal ini hanya boleh diangkut pimpinan, karyawan/ pegawai/ petugas/ dan barang/ peralatan milik badan atau perusahaan yang memiliki pesawat udara tersebut.

Salah satu aspek penting dalam perlindungan hukum bagi pemakai jasa angkutan udara dan pihak ketiga, yang menderita kerugian sebagai akibat dari kegiatan penerbangan dan angkutan udara adalah menyangkut masalah tanggung jawab terhadap kerugian-kerugian yang timbul.

Peraturan mengenai pengangkutan udara dalam negeri adalah Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU), Stb. No.100 tahun 1939, yang merupakan hasil ratifikasi dari Perjanjian Warsawa Tahun 1929, yang mengatur masalah tanggung jawab pengangkutan udara dan masalah dokumen angkutan. Disamping itu ada beberapa Keputusan Menteri Perhubungan yang berkaitan dengan masalah charter pesawat udara yaitu :

1. Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. SK/31/U/1970, tentang syarat-syarat dan ketentuan mengenai penerbangan umum yang bersifat non komersil dalam wilayah RI.

2. Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. SK.20/S/1970, tentang izin khusus untuk penerbangan internasional tidak tetap ke dan / atau dari wilayah Indonesia.

PT. Kura-Kura sebagai salah satu perusahaan penerbangan komersil yang ada di Kota Semarang, baru beroperasi pada tahun 1999, dengan mengoperasikan dua jenis pesawat yaitu jenis Cessna 420 B yang serta jenis Cessna 172 M.

Sebagai perusahaan penerbangan komersil, PT. Kura-Kura dalam usahanya memungkinkan dilakukannya transaksi charter pesawat tanpa menggunakan awaknya, perjanjian charter yang terjadi selama ini dibuat secara lisan dengan dokumen *booking* yang cukup ditulis pada buku pesanan charter pesawat yang dilakukan antara PT. Kura-Kura dan konsumen umumnya berlangsung secara baik, walaupun pada kenyataannya terjadi beberapa perbedaan kepentingan di lapangan yang berkaitan dengan tanggungjawab para pihak, permasalahan yang timbul sering menyangkut jadwal keberangkatan yang tidak tepat waktu, penyebabnya bisa dari penyewa, seperti belum lengkapnya rombongan yang akan berangkat, dan juga dapat dari perusahaan penyewa pesawat, seperti lambatnya pemeriksaan mekanik layak terbang pesawat oleh teknisi PT.Kura-Kura.

Persoalan lain adalah menyangkut penyelesaian pembayaran, yang sering tidak terjadwal sebagaimana yang diperjanjikan atau pada kasus-kasus tertinggalnya barang di pesawat yang tidak diketahui baik oleh teknisi atau kru penerbangan PT. Kura-Kura, bahkan sampai pada persoalan tidak dapat dilanjutkan perjalanan karena cuaca buruk.

Perbedaan-perbedaan kepentingan tersebut, menjadi persoalan yang rutin antara PT.Kura-Kura dan konsumen, dari kenyataan-kenyataan tersebut, terlebih lagi pengaturan charter pesawat belum ada dasar hukum yang khusus mengaturnya, maka penulis tertarik untuk meneliti persoalan charter pesawat terbang dengan judul **Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Charter Pesawat Pada PT. Kura-Kura Aviation Di Semarang.**

B. Perumusan Masalah

Dari deskripsi/uraian di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah tanggungjawab perusahaan penerbangan PT.Kura-Kura Aviation sebagai pengangkut untuk kerugian yang timbul terhadap penumpang dan bagasi dalam pengangkutan udara dengan charter pesawat udara ?

2. Hambatan-hambatan apakah yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan swasta dalam pelaksanaan pengangkutan udara dengan charter pesawat udara ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian adalah untuk mengetahui dan menganalisis :

1. Tanggung jawab perusahaan penerbangan PT.Kura-Kura Aviation sebagai pengangkut untuk kerugian yang timbul terhadap penumpang dan bagasi dalam pengangkutan udara dengan charter pesawat udara.
2. Hambatan-hambatan yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan swasta dalam pelaksanaan pengangkutan udara dengan charter pesawat udara.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka manfaat penelitian adalah :

1. Dari segi Praktis, bagi PT.Kura-Kura hasil penelitian diharapkan dapat dijadikan bahan masukan dalam rangka pembuatan kesepakatan atau perjanjian pendahuluan dalam melakukan perjanjian charter pesawat terbang.

2. Dari segi Teoritis, bagi akademisi penelitian ini diharapkan memberi manfaat teoritis berupa sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum, khususnya bidang hukum perjanjian dalam charter pesawat terbang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perjanjian pada Umumnya

1. Pengertian Perjanjian

Jika kita membicarakan tentang definisi perjanjian, maka pertamanya harus diketahui pengertian perjanjian yang diatur dalam Pasal 1313 KUH Perdata yang berbunyi :

“Suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.”

Dengan adanya pengertian tentang perjanjian seperti ditentukan di atas, dapat diketahui bahwa kedudukan para pihak yang mengadakan perjanjian adalah sama dan seimbang.

Pengertian perjanjian seperti tersebut di atas secara mendalam, mempunyai arti yang luas dan umum sekali sifatnya, selain itu juga tanpa menyebutkan untuk tujuan apa perjanjian tersebut dibuat. Hal tersebut terjadi karena di dalam pengertian perjanjian menurut konsepsi Pasal 1313 KUHPerdata, hanya menyebutkan tentang pihak yang satu atau lebih mengikatkan dirinya pada pihak lainnya dan sama sekali tidak menentukan untuk tujuan apa suatu perjanjian tersebut dibuat.

Oleh karena itu suatu perjanjian akan lebih luas juga tegas artinya, jika pengertian mengenai perjanjian tersebut diartikan sebagai suatu persetujuan di mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan.⁴

2. Syarat-syarat sahnya suatu perjanjian

Menurut Pasal 1320 KUHPerdara, bahwa untuk sahnya suatu perjanjian harus memenuhi 4 (empat) unsur yaitu :⁵

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya ;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan ;
3. Suatu hal tertentu dan ;
4. Suatu sebab yang halal.

Syarat pertama dan kedua mengenai subyeknya atau pihak-pihak dalam perjanjian sehingga disebut syarat subyektif, sedangkan syarat ketiga dan keempat disebut syarat obyektif karena mengenai obyeknya suatu perjanjian.

Dalam hal ini harus dibedakan antara syarat subyektif dengan syarat obyektif. Dalam hal syarat obyektif tidak terpenuhi, maka perjanjian itu batal demi hukum. Artinya dari semula tidak pernah dilahirkan suatu perjanjian dan tidak pernah ada suatu perikatan. Tujuan para pihak yang mengadakan perjanjian tersebut untuk melahirkan suatu perikatan hukum, adalah gagal.

⁴ Abdul Kadir Muhammad, Hukum Perikatan, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992, hlm. 78.

⁵ Hasanudin Rahman, Legal Drafting, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hal. 5.

Dengan demikian, maka tiada dasar untuk saling menuntut didepan Hakim. Dalam Bahasa Inggris dikenal dengan *null and void*.⁶

Dalam hal syarat subyektif tidak terpenuhi, maka perjanjiannya bukan batal demi hukum, tetapi salah satu pihak mempunyai hak untuk meminta supaya perjanjian itu dibatalkan. Pihak yang dapat meminta pembatalan itu adalah pihak yang tidak cakap atau pihak yang memberikan sepakatnya secara tidak bebas. Jadi, perjanjian yang telah dibuat itu mengikat juga, selama tidak dibatalkan (oleh hakim) atas permintaan pihak yang berhak meminta pembatalan tadi.⁷

Nasib suatu perjanjian seperti di atas tidaklah pasti dan bergantung pada kesediaan suatu pihak untuk menaatinya. Perjanjian yang demikian dinamakan *voidable* (bahasa Inggris) atau *vernietigbaar* (bahasa Belanda) ia selalu diancam dengan bahaya pembatalan.⁸

3. Asas-asas Umum Perjanjian

Asas -asas umum dalam perjanjian meliputi :

a. Asas Konsensualisme;

Setiap perjanjian yang dibuat dengan sah berlaku sebagai Undang-undang bagi para pembuatnya. Rumusan ini dapat ditemukan dalam Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata, selanjutnya dipertegas kembali dengan ketentuan ayat 2 nya yang menyatakan bahwa perjanjian yang telah disepakati tersebut tidak dapat ditarik kembali secara sepihak oleh salah satu pihak dalam perjanjian tersebut tanpa adanya persetujuan dari lawan pihaknya dalam perjanjian atau dalam hal-hal di mana oleh Undang-undang dinyatakan cukup adanya alasan untuk itu⁹

⁶ *Ibid.* hal. 6

⁷ *Ibid.* hal. 6

⁸ *Ibid.* hal. 6

⁹ Mariam Darus Badruzaman, Aneka Hukum Bisnis. Alumni. Bandung.1994. Hal. 42.

Secara umum, kalangan ahli hukum menghubungkan dan memperlakukan ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata jo Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata sebagai asas kebebasan berkontrak dalam hukum perjanjian.¹⁰

b. Asas Kepercayaan

Seseorang yang mengadakan perjanjian dengan pihak lain harus dapat menumbuhkan kepercayaan diantara kedua pihak bahwa satu sama lain akan memenuhi prestasinya di kemudian hari. Tanpa adanya kepercayaan, maka perjanjian itu tidak mungkin akan diadakan oleh para pihak, dengan kepercayaan ini, kedua pihak mengikatkan dirinya kepada perjanjian yang mempunyai kekuatan mengikat sebagai undang-undang¹¹.

c. Asas Kekuatan Mengikat

Di dalam perjanjian terkandung suatu asas kekuatan mengikat. Terikatnya para pihak pada apa yang diperjanjikan dan juga terhadap beberapa unsur lain sepanjang dikehendaki oleh kebiasaan dan kepatuhan, dan kebiasaan akan mengikat para pihak¹².

Asas ini sejalan dengan Pasal 1338 KUHPerdata :

“semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

¹⁰ *Ibid.* hal.42.

¹¹ *Ibid.* hal.42.

¹² *Ibid.* hal.42.

Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu

Persetujuan-persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik”

d. Asas Persamaan Hak.

Asas ini menempatkan para pihak di dalam persamaan derajat, tidak ada perbedaan, walaupun ada perbedaan kulit bangsa, kepercayaan, kekuasaan, jabatan, dan lain-lain, masing-masing pihak wajib melihat adanya persamaan ini dan mengharuskan kedua pihak untuk menghormati satu sama lain sebagai manusia ciptaan Tuhan¹³.

e. Asas Keseimbangan.

Asas ini menghendaki kedua pihak untuk memenuhi dan melaksanakan perjanjian itu, asas keseimbangan ini merupakan kelanjutan dari asas persamaan, kreditur mempunyai kekuatan untuk menuntut pelunasan prestasi melalui kekayaan debitur, namun kreditur memikul pula beban untuk melaksanakan perjanjian itu dengan itikad baik, dapat dilihat disini bahwa kedudukan kreditur yang kuat diimbangi dengan kewajibannya untuk memperhatikan itikad baik, sehingga kedudukan kreditur dan debitur seimbang.¹⁴

f. Asas Moral.

Asas ini terlihat dalam perikatan wajar, dimana suatu perbuatan sukarela dari seseorang tidak menimbulkan hak baginya untuk menggugat kontraprestasi dari pihak debitur. Juga hal ini terlihat di dalam *zaakwaarneming*, dimana seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sukarela (moral) yang bersangkutan mempunyai kewajiban (hukum) untuk meneruskan dan menyelesaikan perbuatannya, asas ini

¹³ *Ibid.* hal. 42.

¹⁴ *Ibid.* hal. 43.

terdapat dalam Pasal 1339 KUH Perdata. Faktor-faktor yang memberikan motifasi pada yang bersangkutan untuk melakukan perbuatan hukum adalah berdasarkan pada "kesusilaan" (moral), sebagai panggilan dari hati nuraninya.¹⁵

g. Asas Kepatutan.

Asas ini dituangkan dalam Pasal 1339 KUH Perdata, asas kepatutan disini berkaitan dengan ketentuan mengenai isi perjanjian.¹⁶

h. Asas Kebiasaan.

Asas ini diatur dalam Pasal 1339 jo. 1347 KUH Perdata, yang dipandang sebagai bagian dari perjanjian. Suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang diatur secara tegas, tetapi juga hal-hal yang dalam keadaan dan kebiasaan yang diikuti.¹⁷

i. Asas Kepastian Hukum.

Perjanjian sebagai suatu figure hukum harus mengandung kepastian hukum. Kepastian ini terungkap dari kekuatan mengikat perjanjian itu, yaitu sebagai undang-undang bagi para pihak.¹⁸

¹⁵ *Ibid.* hal. 43

¹⁶ *Ibid.* hal. 44

¹⁷ *Ibid.* hal. 44

¹⁸ *Ibid.* hal. 44

B. Pengangkutan Pada Umumnya

1. Pengertian Pengangkut

Pengertian pengangkut pada umumnya adalah orang atau badan yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang, dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat¹⁹.

Dari pengertian di atas dapat dikenali adanya unsur perikatan dalam suatu pengangkutan udara, perikatan ini tertuang dalam suatu bentuk perjanjian pengangkutan udara.

Dalam suatu pengangkutan melalui udara yang dimaksud dengan pengangkut adalah orang atau badan yang mengadakan persetujuan untuk mengangkut penumpang, bagasi atau barang dengan pesawat udara.

Dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, dipergunakan istilah "pengangkut" dan dalam Perjanjian Warsawa istilah "*carrier*" untuk maksud yang sama. Baik OPU 1939 maupun Perjanjian Warsawa tidak memberikan suatu defenisi mengenai pengangkut atau *carrier*. Pengangkut udara atau *carrier* adalah setiap orang, yang menjadi pemilik, penyewa atau pengemudi dari suatu pesawat udara, yang mempergunakannya, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain, untuk mengangkut penumpang dan barang²⁰.

Jadi jelas yang dimaksud dengan pengangkutan udara tidak hanya meliputi kegiatan pengangkutan atas orang tetapi juga meliputi kegiatan pengangkutan terhadap barang perjanjian pengangkutan dapat diadakan terhadap orang perorangan ataupun kelompok tertentu.

¹⁹ H.M.N., Purwosutjipto, Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia, Djambatan, Jakarta, hal.2.

²⁰ E.Suherman, Naskah Ilmiah Rancangan UU Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara, BPHN, 1979, hal. 39.

2. Pengangkutan dan Perusahaan Pengangkutan

a. Pengangkutan

Pengangkutan adalah kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang (muatan) dan/atau orang (penumpang) dari suatu tempat (asal) ketempat tujuan²¹.

Sedangkan Hukum Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan²².

b. Perusahaan Pengangkutan Udara

Penyelenggara pengangkutan udara pada umumnya merupakan badan hukum, dalam kenyataannya yang melakukan tindakan dalam rangka usaha pengangkutan udara adalah pegawai-pegawainya. Disamping itu terdapat juga orang-orang yang meskipun tidak terikat oleh suatu perjanjian khusus, yaitu perjanjian keagenan. Terhadap orang-orang tersebut dalam Ordonansi Pengangkutan Udara disebut sebagai "mereka yang dipekerjakan oleh pengangkutan berhubung dengan pengangkutan udara tersebut" sedangkan Konvensi Warsawa dan serta protokol-protokol amandemennya mempergunakan istilah "agen".

Dalam kaitannya dengan tanggung jawab pengangkut udara, yang penting adalah "dalam Ordonansi dan perjanjian-perjanjian lainnya ditetapkan bahwa pengangkut hanya bertanggung jawab kalau pegawai bertindak dalam batas wewenangnya"²³.

²¹Much. Sarudin Siregar, Management Pengangkutan, Berdikari Student, Jakarta, 1968, hal.13.

²²H.M.N.Purwosutjipto.*Op Cit.*hal. 10.

²³E.Suherman, *Op Cit.* hal.43.

C. Perjanjian Angkutan Udara

Perjanjian angkutan udara menurut Mr. Kist adalah :
 "merupakan perjanjian campuran yaitu perjanjian
 pentimpangan"²⁴. Pendapat tersebut disetujui oleh Prof.
 Soekardono dan HMN Purwosutjipto. Dengan alasan bahwa dalam
 perjanjian pengangkutan mengandung unsur yaitu :

1. Pelayanan berkala, sebagaimana diatur dalam Pasal 1601 huruf b KUHPerdara sebagai satu-satunya pasal yang khusus mengenai pelayanan berkala (Perjanjian pemborongan atau melakukan pekerjaan).
2. Unsur penyimpanan, yang diatur dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD yang berbunyi "perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga dengan baik keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya dan hingga saat diserahkan barang tersebut.
3. Unsur pemberian kuasa, hal ini diatur dalam beberapa Pasal di KUHD diantaranya adalah Pasal 371 ayat (1) KUHD yang berbunyi "Nahkoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para pemilik muatan, mengambil tindakan-tindakan tertentu yang diperlukan, untuk itu jika perlu menghadap di muka Hakim"²⁵.

Seperti halnya pada perjanjian umumnya, perjanjian pengangkutan bersifat konsensual, artinya pembuat perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus dengan tertulis, cukup dengan lisan, asal ada suatu persetujuan kehendak.

²⁴Mr.Kist dalam buku Soekardono, Hukum Dagang Indonesia II dalam bagian I, 1980, hal.12.

²⁵ *Ibid.* hal.14-15.

Dari pengertian mengenai pengangkutan di atas maka dapat diketahui fungsi dari pengangkutan, yaitu berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud sesuai dengan keperluannya, karena fungsi yang demikian itu tidak hanya berlaku pada satu bidang saja misalnya bidang perdagangan, tetapi juga berlaku di bidang pemerintahan, sosial, politik, pendidikan, pertahanan dan juga keamanan, serta bidang yang lain. Sebagai contoh di bidang perdagangan, pengangkutan mempunyai peranan yang penting yaitu selain berfungsi untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, juga dimaksudkan untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Dalam hal ini meningkatnya daya guna dan nilai merupakan suatu tujuan dari pengangkutan, yang berarti apabila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak bertambah, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab hanya merupakan perbuatan yang merugikan bagi si pedagang.

D. Dokumen Angkutan Pada Pengangkutan Udara

Pada perjanjian pengangkutan penerbangan berjadwal tidak dijumpai suatu perjanjian tertulis. Dokumen angkutan seperti tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara bukan merupakan suatu perjanjian angkutan udara, tetapi hanya merupakan suatu bukti adanya perjanjian angkutan udara, karena menurut ketentuan dalam Pasal 5 ayat (2), Pasal 6 ayat (5) dan Pasal 7 ayat (2) OPU 1939, Stb. No. 100 tahun 1939, tanpa diberikannya dokumen angkutan pun tetap ada suatu perjanjian pengangkutan. Ketentuan bahwa dokumen angkutan hanya merupakan bukti adanya suatu perjanjian pengangkutan, lebih dipertegas dalam Pasal III Protokol Hague tahun 1955 yang merubah Pasal 3 ayat (2) di dalam Konvensi Warsawa tentang tiket penumpang, juga ada dalam Pasal IV dan VI Protokol Hague tentang tiket bagasi dan surat muatan udara²⁶.

Dokumen angkutan di dalam perjanjian pengangkutan hanya merupakan bukti, namun dari ketentuan-ketentuan di dalam bab II Ordonansi Pengangkutan Udara maupun dalam Konvensi Warsawa, dapat disimpulkan bahwa dokumen angkutan tersebut mempunyai arti penting yaitu dalam hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut, karena itu kalau pengangkut menerima penumpang atau barang untuk diangkut tanpa memberikan tiket atau surat muatan udara, dia tidak berhak mempergunakan ketentuan-ketentuan di dalam

²⁶ Joko Sulisty Mungiwidodo, Aspek Yuridis Terhadap Tanggungjawab Pengangkutan Udara, FH Slamet Riyadi, Surakarta, 1993, hal. 31.

OPU 1939 atau Konvensi Warsawa yang memindahkan atau membatasi tanggung jawabnya.

Dokumen-dokumen angkutan yang dimaksudkan itu adalah tiket penumpang, tiket bagasi, surat muatan udara, izin menumpang pesawat, dan izin mengangkut barang.

1. Tiket

Tiket penumpang adalah surat tanda pengesahan seseorang untuk menjadi penumpang dengan telah dipenuhinya biaya angkutan untuk satu kali angkutan atau perjalanan.

Menurut ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara suatu tiket penumpang harus memuat keterangan-keterangan sebagai berikut :

- a. Tempat dan tanggal pemberian;
- b. Tempat pemberangkatan dan tujuan;
- c. Pendaratan di tempat-tempat diantara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
- d. Nama dan alamat pengangkut atau pengangkut-pengangkut;
- e. Pemberitahuan bahwa pengangkutan udara tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab, yang diatur oleh Ordonansi Pengangkutan Udara.

2. Tiket bagasi

Tentang tiket bagasi Ordonansi Pengangkutan Udara menentukan bahwa tiket bagasi harus memuat keterangan-keterangan sebagai berikut :

- a. Tempat dan tanggal pemberian;

- b. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
- c. Nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut-pengangkut;
- d. Nomor dari tiket penumpang;
- e. Pemberitahuan bahwa bagasi akan diserahkan kepada pemegang tiket bagasi;
- f. Jumlah dan beratnya barang-barang;
- g. Harga yang diberitahukan oleh penumpang sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 30 ayat 2 (OPU 1939);
- h. Pemberitahuan bahwa pengangkutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara.

3. Surat muatan udara

Surat muatan udara diatur dalam bab II bagian III Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU 1939), ditentukan dalam Pasal 7 bahwa setiap pengangkut barang berhak untuk meminta pada pengirim untuk membuat dan atau memberikan suatu surat yang dinamakan "Surat Muatan Udara". Dari bunyi Pasal 7 tersebut dapat diketahui bahwa seakan-akan pengangkut itu tidak diharuskan untuk memberi suatu surat muatan udara. Tetapi hal itu bukan merupakan kebebasan bagi pengangkut, karena di dalam Pasal 11 ditentukan bahwa kalau pengangkut menerima barang untuk diangkut tanpa dibuat suatu surat muatan udara, pengangkut tidak berhak mempergunakan ketentuan-ketentuan dalam ordonansi yang meniadakan atau membatasi tanggungjawabnya.

Menurut Pasal 8 dan Pasal 10 OPU 1939 ditentukan, bahwa surat muatan udara harus dibuat dalam rangkap tiga, semua asli dan harus berisi yaitu :

- a. tempat dan tanggal surat muatan udara dibuat
- b. tempat pemberangkatan dan tempat tujuan
- c. pendaratan-endaratan yang direncanakan di tempat-tempat diantara kedua tempat tersebut dengan mengingat hak pengangkut udara untuk mengajukan syarat bahwa bila perlu dapat mengadakan perubahan dalam pendaratan-endaratan itu.
- d. Nama dan alamat pengangkut pertama
- e. Nama dan alamat pengirim
- f. Nama dan alamat penerima, bila diperlukan
- g. Jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa atau nomor barang-barang bila ada
- h. Berat, jumlah seluruhnya, ukuran barang
- i. Pemberitahuan bahwa pengangkutan ini tunduk pada ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dan Konvensi Warsawa²⁷.

Dalam praktek, surat muatan udara memuat ketentuan bahwa surat muatan udara tidak dapat diperdagangkan. Mengenai ketentuan tersebut bagi pengangkut sangat diperlukan, karena apabila surat muatan udara dapat diperdagangkan, maka ia akan dibebani tanggung jawab lebih berat lagi, yaitu terlalu lama menahan barang kiriman, menunggu lakunya surat muatan udara, dengan kemungkinan besar kerusakan-kerusakan akan lebih besar pula. Selain itu Ordonansi Pengangkutan Udara maupun Konvensi

²⁷ Ketentuan Pasal 8 dan Pasal 10 OPU.

Warsawa tidak tegas menentukan surat muatan udara dapat diperdagangkan atau tidak.

E. Charter Pesawat Udara

1. Pengertian Charter Pesawat Udara.

Dalam bahasa sehari-hari perkataan charter dipergunakan dalam arti yang luas, dan meliputi setiap jenis penggunaan pesawat di luar penerbangan dan angkutan udara

Secara yuridis pemakaian perkataan charter harus dipergunakan dengan lebih hati-hati, karena mungkin yang dimaksud bukan charter yang bersifat perjanjian angkutan, tetapi pemakaian jasa lain yang tidak merupakan jasa angkutan, atau mungkin merupakan suatu perjanjian sewa menyewa barang²⁸.

Dalam hubungannya dengan angkutan udara, charter berarti usaha untuk menggunakan kapasitas pesawat terbang kepunyaan orang lain, untuk sesuatu keperluan atau maksud, dengan penyerahan imbalan sejumlah harga charter yang ditentukan dalam perjanjian²⁹.

Secara umum dapat diketahui bahwa pengertian dari charter pesawat udara (Air Charter) adalah pemanfaatan suatu pesawat udara, oleh

²⁸ E.Suherman, Masalah-Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah lain Dalam Bidang Penerbangan, Alumni, Bandung, 1980, hal.96.

²⁹ G.Kartasapoetra dan F.Roekasih, Segi-Segi Hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkutan Udara, Armico, Bandung, 1982, hal. 1.

pihak yang bukan pihak yang mempunyai hak atas pesawat udara, dengan pembayaran kepada pemilik atau pihak lain yang berhak, untuk keperluan sendiri berupa jasa angkutan atau jasa lainnya, atau untuk menjual kembali jasa-jasa tersebut kepada pihak ketiga.

2. Pengaturan Charter Pesawat Udara

Sampai sejauh ini belum ada ketentuan atau peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur masalah charter pesawat udara. Sehingga segala sesuatu yang berhubungan dengan charter pesawat udara masih didasarkan pada peraturan yang berlaku untuk pengangkutan udara pada umumnya atau pengangkutan udara secara teratur.

Peraturan pengangkutan udara dalam negeri adalah Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU), Stb.No. 100 tahun 1939, yang merupakan hasil ratifikasi dari perjanjian Warsawa 1929, mengatur masalah tanggung jawab pengangkutan udara dan masalah dokumen angkutan dan juga Undang-Undang No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

3. Perjanjian Charter Pesawat Udara

Suatu perjanjian charter merupakan perjanjian untuk menggunakan seluruh atau sebagian kapasitas pesawat udara, untuk keperluan

pencharteran berupa jasa angkutan atau jasa lainnya atau untuk menjual kembali jasa-jasa tersebut kepada pihak ketiga.

Dari pengertian iri dapat dibedakan antara mencharter untuk mengangkut pencharter itu sendiri, dengan mencharter tidak untuk mengangkut pencharter tetapi pencharter bermaksud menjual kembali kapasitas dari pesawat udara itu kepada pihak ketiga.

Pada umumnya setiap perusahaan penerbangan yang menyediakan pesawat udara untuk d charter telah mempunyai suatu "*Standard Charter Agreement*" yaitu akta persetujuan penggunaan penyediaan pesawat udara yang memuat antara lain, jenis pesawat, nomor penerbangan, route, dan lain lainnya. Kadang-kadang "*Standard Charter Agreement*" ini dibedakan untuk perjanjian charter yang mengangkut pencharter sendiri dengan bentuk perjanjian charter yang akan dijual kembali oleh pencharter kepada pihak ketiga³⁰.

³⁰ E. Suherman, *Op Cit.* hal. 88.

F. Hak dan Kewajiban Para Pihak

1. Hak dan Kewajiban Pemilik Pesawat Udara

Dalam hal memenuhi perjanjian charter yang telah disepakati maka pemilik pesawat udara atau pihak yang mencharterkan memperoleh hak-hak disamping harus memenuhi kewajibannya.

Adapun pihak pemilik pesawat atau yang mencharterkan pesawat udara akan mendapatkan hak-hak antara lain :

- a. Menerima sejumlah harga charter yang telah ditentukan dan disepakati bersama dalam perjanjian.
- b. Hanya menerbangkan penumpang atau barang-barang pencharter ke tempat tujuan sesuai dengan perjanjian charter yang telah disepakati.
- c. Berhak untuk menggunakan ruangan dan daya muat yang tidak dipakai oleh pencharter.
- d. Jika penerbangan yang dimulai dengan pesawat udara, karena sebab-sebab dalam bidang teknik terhalang atau tidak dapat diselenggarakan seluruhnya, maka pihak yang mencharterkan berhak menyediakan pesawat udara lain sebagai gantinya atau pesawat udara yang sama jenisnya.
- e. Berhak membatalkan perjanjian secara sepihak jika pencharter tidak memenuhi kewajibannya atau pailit.
- f. Dalam charter untuk dijual kembali, berhak mendapatkan ganti rugi atas pembayaran-pembayaran karena denda berhubung dengan pelanggaran-pelanggaran Peraturan Pemerintah dari barang yang diangkut yang bukan milik pencharter sendiri.
- g. Dalam "*dry lease charter*" berhak menuntut ganti rugi jika waktu yang ditentukan untuk charter dilewati oleh pencharter. Dan berhak memperoleh pesawat udara sejenis sebagai ganti jika pesawat udara yang d charter mengalami kecelakaan.
- h. Dalam hal terjadinya musibah, berhak untuk tunduk kepada segala ketentuan perjanjian internasional dan ketentuan-ketentuan hukum nasional, sehingga memperoleh hak yang seadil-adilnya baik dalam hal

mengganti atau tidak mengganti kerugian sesuai dengan pertanggung jawaban³¹.

Disamping mendapatkan hak-hak seperti tersebut diatas, pihak yang mencharterkan mempunyai kewajiban-kewajiban antara lain :

- a. Dalam hal menyediakan pesawat udara, maka pihak yang mencharterkan berkewajiban menyediakan, untuk charteren atau pencharter pesawat udara atau pesawat udara yang telah ditentukan jenisnya, serta kelengkapan-kelengkapan lain untuk penerbangan tersebut, sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati bersama.
- b. Dalam "*dry lease charter*", wajib menyediakan pesawat udara sesuai dengan yang diperjanjikan.
- c. Baik dalam charter untuk pemakaian sendiri maupun "*dry lease charter*", wajib mengganti pesawat udara lain yang sejenis, jika pesawat udara yang d charter itu saat akan diterbangkan mengalami kerusakan dalam bidang teknis.
- d. Kewajiban untuk bertanggung jawab, maka pihak yang mencharterkan dalam bertindak sebagai pengangkut bertanggung jawab sesuai dengan syarat-syarat umum tentang pengangkutan internasional dalam arti kata sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Warsawa 1929. Sedangkan pada pengangkutan dalam negeri tunduk pada ketentuan yang ditetapkan dalam OPU 1939 dan Undang-Undang No.15 1992 tentang Penerbangan. Dalam kewajiban ini, termasuk kewajiban untuk menyampaikan para penumpang dan atau barang selamat sampai pada tujuan³².

2. Hak dan kewajiban pencharter

Seperti telah dikatakan diatas bahwa perjanjian charter pesawat udara itu adalah merupakan perjanjian timbal balik, sehingga para pihak

³¹ G.Kertasapoetra dan E. Roekasih, *Op Cit.* hal. 18

³² *Ibid.* hal.19

secara timbal balik pula akan mendapatkan hak disamping harus memenuhi kewajiban sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

Hak-hak pencharter dalam perjanjian charter pesawat udara antara lain :

- a. Memperoleh sebagian atau seluruh kapasitas ruangan pesawat udara sesuai dengan isi perjanjian yang telah disepakati.
- b. Dalam hal "*time charter*" atau "*voyage charter*", berhak atas pengangkutan penumpang atau barang muatannya ke tempat tujuan yang dimaksud dengan aman dan selamat.
- c. Dalam hal "*dry lease charter*" berhak mendapatkan pesawat udara sesuai dengan yang telah diperjanjikan.
- d. Jika terjadi musibah dan musibah tersebut akibat kesalahan dari pihak pengangkut, maka pencharter berhak untuk mendapatkan ganti kerugian dari pengangkut sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku³³.

Disamping hak-hak diatas, pencharter mempunyai kewajiban-kewajiban yaitu:

- a. Dalam perjanjian ini kewajiban yang paling penting atau paling pokok adalah membayar harga charter sesuai dengan harga yang telah disepakati.
- b. Dalam hal pembatalan perjanjian, maka pencharter harus membayar biaya pembatalan, yang besarnya telah ditentukan dalam perjanjian. Misalnya harus membayar 20 % dari harga charter, jika pembatalan dilakukan dalam jangka waktu antara 15 hari sampai 30 hari sebelum rencana pemberangkatan, atau harus membayar 100 % dari harga charter jika pembatalan dilakukan 8 hari sebelum rencana pemberangkatan.
- c. Dalam hal melebihi batas waktu dan jam terbang, yaitu apabila karena sesuatu hal yang disebabkan oleh pencharter, misalnya tidak adanya surat-surat yang diperlukan, atau sebab lain yang mengakibatkan batas waktu lamanya charter atau jumlah jam terbang dilewati, maka pencharter berkewajiban untuk membayar uang tunggu dan uang kelebihan jam terbang.

³³*Ibid.* hal.19.

- d. Pencharter berkewajiban untuk tidak menyewakan lagi sebagian atau seluruh kapasitas ruangan yang telah d charter, kepada pihak ketiga tanpa persetujuan pihak yang mencharterkan.
- e. Pencharter berkewajiban untuk tidak menawarkan atau menjual kapasitas ruangan yang d charternya lebih rendah daripada yang telah ditentukan oleh *International Air Transport Association (IATA)*.
- f. Dalam charter untuk dijual kembali, pencharter wajib menjamin bahwa pengirim barang akan membayar ganti rugi, jika ada denda dari barang yang diangkut karena pelanggaran Peraturan Pemerintah dan telah dibayar terlebih dahulu oleh pengangkut.
- g. Dalam hal "*dry lease charter*", jika terjadi kecelakaan, pencharter wajib mengganti pesawat udara yang d charternya dengan pesawat udara lain yang sejenis.
- h. Pencharter wajib memberi bantuan mengenai pemberian dan pengisian surat-surat pengangkutan untuk para penumpang dan barang-barang muatan.
- i. Pencharter wajib menjamin bahwa penumpang atau pengirim barang yang melalui salurannya mematuhi dan memenuhi kewajiban yang tercantum dalam dan timbul dari syarat pengangkutan yang telah ditentukan oleh pengangkut³⁴.

G. Jenis-Jenis Charter Pesawat Udara.

Pengangkutan udara dengan charter pesawat udara dapat di bedakan dalam 4 jenis yaitu :

1. Charter tanpa awak pesawat (*bare hull charter, dry charter*).

Antara pemilik pesawat udara dengan pihak pencharter tidak ada persetujuan pengangkutan sehingga dengan demikian pemilik pada dasarnya tidak mempunyai tanggung jawab apa-apa sebagai pengangkut (meskipun mungkin punya tanggung jawab sebagai operator). Charter jenis ini pada prinsipnya bukanlah suatu persetujuan pengangkutan (hanya merupakan persetujuan sewa benda bergerak) maka pemilik bukanlah pengangkut udara. Sebagaimana dimaksudkan oleh Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, sehingga dalam hal ini Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 tidak berlaku bagi charter jenis

³⁴ *Ibid.* hal. 21

ini, dan pengangkutan bukanlah berdasarkan suatu charter tetapi pada suatu persetujuan pengangkutan biasa.

2. Charter dengan awak pesawat, untuk suatu jangka waktu tertentu (*time charter*) dan yang mencharter sendiri tidak diangkut.

Dalam hal ini ada tiga pihak yang terlibat yaitu : pemilik pesawat, pihak yang mencharter, pihak yang diangkut. Charter jenis ini bukanlah merupakan suatu persetujuan pengangkutan. Pemilik pesawat udara bukan merupakan pengangkut udara dalam pengertian Ordonansi Pengangkutan Udara 1939. Umumnya juga pihak yang mencharter pesawat udara bukan pengangkut udara, kecuali jika ia dapat memenuhi semua syarat-syarat yang dapat disimpulkan dari Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 mengenai pengangkut udara. Dalam hal demikian hubungan antara pihak yang mencharter dengan pihak yang diangkut merupakan persetujuan pengangkutan udara.

3. Charter dengan awak pesawat untuk perjalanan atau perjalanan-perjalanan tertentu (*voyage charter*) dan yang mencharter sendiri tidak diangkut

Sepintas charter jenis ini hampir mirip dengan charter jenis kedua, dengan perbedaan penting, bahwa perjalanan perjalanan telah ditentukan dari semula. Dalam hal pihak yang *mencharter* bertindak sendiri sebagai pengangkut udara, terutama dengan memberikan dokumen pengangkutan sendiri, maka persetujuan charter antara pemilik dengan pencharter bukanlah suatu persetujuan pengangkutan. Persetujuan pengangkutan ada antara pihak *pencharter* dengan pihak yang diangkut. Sedangkan awak pesawat dapat dianggap sebagai agent dari pihak yang menyewakan pesawat.

Pemilik pesawat juga mempunyai kemungkinan untuk bertindak sebagai pengangkut udara, dengan memberikan dokumen-dokumen pengangkutan udara secara lengkap dan normal, dengan segala tanggung jawabnya.

Persetujuan charter merupakan persetujuan pengangkutan udara dan ordonansi Pengangkutan Udara 1939 berlaku sepenuhnya. Dengan demikian peranan yang dimainkan oleh pihak yang mencharter semata-mata hanyalah terletak pada bidang ekonomis, yang dapat dikatakan bahwa pihak yang mencharter tersebut membeli ruangan pesawat terbang dari pemilik dan dijualnya kembali dengan laba dalam sesuatu bentuk lain kepada pihak yang diangkutnya.

4. Charter dengan awak pesawat dan yang diangkut adalah pihak yang mencharter sendiri. Persetujuan charter jenis ini merupakan juga suatu

persetujuan pengangkutan, dengan demikian pemilik sebagai pengangkut udara yang tunduk pada ketentuan Ordonansi Pengangkutan udara 1939. Sehingga pemilik pesawat sebagai pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pencharter³⁵.

³⁵E.Suherman, Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia, Eresco, Bandung. Bandung. 1982, hal.45-49.

BAB III

METODE PENELITIAN

Menurut Soerjono Soekanto metode adalah proses, prinsip-prinsip dan tata cara memecahkan suatu masalah, sedangkan penelitian adalah pemeriksaan secara hati-hati, tekun dan tuntas terhadap suatu gejala untuk menambah pengetahuan manusia, maka metode penelitian dapat diartikan sebagai proses, prinsip-prinsip dan tata cara untuk memecahkan masalah yang dihadapi dalam melakukan penelitian.³⁶

Menurut Sutrisno Hadi penelitian atau *research* adalah usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan, usaha mana dilakukan dengan menggunakan metode-metode ilmiah.³⁷ Sedangkan menurut Maria S.W. Sumardjono penelitian merupakan proses penemuan kebenaran yang dijabarkan dalam bentuk kegiatan yang sistematis dan berencana dengan dilandasi oleh metode ilmiah.³⁸

Dengan demikian penelitian yang dilaksanakan tidak lain untuk memperoleh data yang telah teruji kebenarannya ilmiahnya. Namun untuk

³⁶ Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, UI Press, Jakarta, 1986, hlm. 6.

³⁷ Sutrisno Hadi, Metodologi Research Jilid I, Penerbit ANDI, Yogyakarta, 2000, hlm. 4.

³⁸ Maria S.W. Sumardjono, Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian (sebuah Panduan Dasar), PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1997, hlm. 42.

mencapai kebenaran ilmiah tersebut ada dua buah pola berpikir menurut sejarahnya, yaitu berpikir secara rasional dan berpikir secara empiris atau melalui pengalaman.

Penelitian hukum menurut Ronny Hanitijo Soemitro : "Dapat dibedakan menjadi penelitian normatif dan sosiologis. Penelitian normatif dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang merupakan data sekunder dan disebut juga penelitian hukum kepustakaan, sedangkan penelitian hukum sosiologis atau empiris terutama meneliti data primer."³⁹

Penelitian hukum dengan hanya mempergunakan metode normatif saja mempunyai kemampuan dan jangkauan yang terbatas⁴⁰. Dalam penelitian hukum yang normatif biasanya hanya dipergunakan sumber-sumber data sekunder saja, yaitu peraturan perundang-undangan, keputusan-keputusan pengadilan, teori-teori hukum dan pendapat para sarjana hukum terkemuka.

³⁹ Ronny Hanitijo Soemitro, Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm. 9.

⁴⁰ Ronny Hanitijo Soemitro, Metodologi Penelitian Hukum, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1985, hlm. 9.

A. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis empiris, yang terutama berupa penelitian tentang berlakunya hukum positif (aspek yuridis), serta tentang pengaruh berlakunya terhadap masyarakat.

Penelitian yuridis dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang merupakan data sekunder dan juga disebut penelitian kepustakaan.

Penelitian hukum sosiologis atau empiris dilakukan dengan cara meneliti di lapangan yang merupakan data primer.

Pendekatan yuridis digunakan untuk menganalisa berbagai peraturan tentang Tanggung Jawab Para Pihak dalam perjanjian charter pesawat pada PT. Kura-Kura Aviation di Semarang.

Sedangkan pendekatan empiris digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat dari perilaku masyarakat, berbagai temuan dari lapangan.

B. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian dengan spesifikasi penguraian secara deskriptif analitis, yaitu dimaksudkan untuk memberi data seteliti mungkin tentang suatu keadaan atau gejala-gejala lainnya.⁴¹

⁴¹ Soerjono Soekanto, *Op.cit*, hlm. 10.

Dikatakan deskriptif, karena penelitian ini diharapkan mampu memberi gambaran secara rinci, sistematis dan menyeluruh mengenai segala hal yang berhubungan dengan perjanjian charter pesawat terbang. Istilah analitis mengandung makna mengelompokkan, menghubungkan, membandingkan dan memberi makna atau definisi terhadap perjanjian charter pesawat terbang.

C. Populasi dan Sampel

Populasi adalah seluruh obyek atau seluruh gejala atau seluruh unit yang akan diteliti, populasi dalam penelitian ini seluruh unit yang berkaitan dengan charter pesawat terbang.

Dalam penelitian ini metode penentuan sampel yang digunakan adalah *Non Random sampling* dengan teknik *Puposive Sampling* (sampel bertujuan).

Sampel yang akan diambil dalam penelitian ini adalah :

1. Pimpinan PT. Kura-Kura Aviation di Kota Semarang.
2. Staf Hukum PT. Kura-Kura Aviation di Kota Semarang dua orang.
3. Staf Pemasaran PT. Kura-Kura Aviation di Kota Semarang dua orang.

D. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, akan diteliti data primer dan data sekunder. Dengan demikian ada dua kegiatan utama yang akan dilakukan dalam melaksanakan penelitian ini, yaitu studi kepustakaan (*Library Research*) dan studi lapangan (*Field Research*).

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sampel dan responden melalui wawancara/*interview* dan penyebaran angket/*questionere*⁴². Data primer dalam penelitian diperoleh dengan menggunakan wawancara. Wawancara dilakukan terhadap subyek penelitian sebagai informan/responden guna melengkapi analisis terhadap permasalahan yang dirumuskan dalam penelitian ini.

E. Metode Analisis Data

Analisis data pada penelitian inii dilakukan secara kualitatif, yaitu dari data yang diperoleh kemudian disusun secara sistematis kemudian dianalisa secara kualitatif untuk mencapai kejelasan terhadap masalah yang akan dibahas. Analisis data kualitatif adalah suatu cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif analisis, yaitu apa yang dinyatakan oleh

⁴² Ronny Hanitijo Soemitro, Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm. 10.

responden secara tertulis atau lisan dan juga perilakunya yang nyata, diteliti dan dipelajari secara utuh.

Pengertian analisis disini dimaksudkan sebagai suatu penjelasan dan penginterpretasian secara logis, sistematis. Logis sistematis menunjukkan cara berfikir deduktif dan mengikuti tata tertib dalam penulisan laporan penelitian ilmiah. Setelah analisis data selesai maka hasilnya akan disajikan secara deskriptif, yaitu dengan menuturkan dan menggambarkan apa adanya sesuai dengan permasalahan yang diteliti⁴³.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika dalam penulisan ini tersusun sebagai berikut :

BAB I merupakan bab Pendahuluan, yang tersusun atas sub bab Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian.

BAB II merupakan bab Tinjauan Pustaka ; adalah bab yang tersusun dari teori-teori umum yang berkaitan dengan judul penelitian dan permasalahan dalam penelitian ini, teori-teori yang digunakan merupakan kerangka pikir yang akan menjadi landasan dalam analisis pada bab Hasil Penelitian dan Pembahasan.

BAB III merupakan bab Metode Penelitian yang tersusun atas sub-sub bab Metode Pendekatan, Spesifikasi Penelitian, Populasi dan Sampel,

⁴³ H.B. Sutopo. Metodologi Penelitian Hukum Kualitatif Bagian II, UNS Press, Surakarta. 1998. Hal. 37.

Teknik Pengumpulan Data, Analisis Data dan Sistematika Penulisan.

BAB IV merupakan bab Hasil Penelitian dan Pembahasan, adalah bab yang berisi hasil-hasil penelitian dan analisis dari penulis terhadap permasalahan.

BAB V merupakan bab Penutup yang terdiri dari sub bab Kesimpulan dan Saran.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Prosedur Charter Pesawat pada PT.Kura-Kura Aviation

Prosedur charter pesawat pada PT. Kura-Kura Aviation, berlangsung sangat sederhana, antara konsumen dan perusahaan PT. Kura-Kura Aviation bisa saja bersepakat dalam suatu hubungan telephone dan penjelasan lebih lanjut dapat diperoleh di kantor PT. Kura-Kura Aviation⁴⁴.

Dalam suatu prosedur charter pesawat ini juga akan disepakati sejak awal adalah jenis pesawat, *seat* , jarak tempuh dan harga charter, charter pesawat pada PT. Kura-Kura Aviation adalah charter pesawat harus dengan *crew* dari PT. Kura-Kura Aviation. Biasanya pesawat di charter untuk kepentingan bisnis, wisata dan membawa orang sakit⁴⁵.

Terhadap dokumen charter atau surat-surat persetujuan dalam charter pesawat ternyata PT. Kura-Kura Aviation tidak melangsungkannya dalam dokumen tertulis, hanya dituliskan dalam

⁴⁴ Wawancara pribadi, Sri Lestari, Staff pemasaran PT.Kura-Kura Aviation, tgl 06 Oktober 2005.

⁴⁵ Wawancara pribadi, Sri Lestari, Staff pemasaran PT..Kura-Kura Aviation, tgl 06 Oktober 2005

suatu agenda penerbangan mengenai tanggal sewa/terbang, tujuan kemana serta lamanya sewa dan nama penyewa.

2. Perjanjian Charter Pesawat pada PT.Kura-Kura Aviation⁴⁶

Kenyataan di lapangan dimana pada umumnya persetujuan charter pesawat pada PT. Kura-Kura Aviation berlangsung melalui prosedur yang sangat sederhana, demikian juga pola perjanjian yang ada antara penumpang/pencharter dengan perusahaan PT. Kura-Kura Aviation ternyata tidak diadakan secara tertulis.

Perjanjian tersebut dianggap sudah terjadi pada saat pencharter telah membayar sebagian uang charter, sehingga jadwal terbang dan persiapan terbang sudah akan di dokumenkan dan diberikan jadwal terbang, menyangkut isi perjanjiannya, sepanjang hasil wawancara yang dilakukan di lapangan staff hukum PT. Kura-Kura Aviation berpandangan bahwa pencharter umumnya sudah mengetahui batas hak dan kewajibannya.

Adapun kekhawatiran mengenai kelebihan limit bagasi dari pihak pencharter, hal tersebut oleh PT. Kura-Kura Aviation diserahkan kepada

⁴⁶ Wawancara pribadi, Iskandar, staff Hukum PT.Kura-Kura Aviation, tgl 11 Oktober 2005.

pengelola bandara Ahmad Yani Semarang untuk menimbang jumlah bagasi yang diizinkan oleh pencharter.

Dari pelaksanaan perjanjian yang demikian, selama ini tidak ada hal yang dianggap mengganggu atau menimbulkan keberatan dari pihak pencharter.

3. Hambatan-hambatan yang dihadapi oleh perusahaan PT. Kura-Kura Aviation⁴⁷

Kendala-kendala yang dihadapi oleh PT. Kura-Kura Aviation dalam pelaksanaan charter pesawat terbang adalah bila ada permintaan terbang malam, terhadap permintaan tersebut PT. Kura-Kura Aviation tidak akan mereservasi charter tersebut, namun bila kendalanya karena cuaca biasanya akan dilanjutkan hari berikutnya apabila penyewa menghendaki.

Mengenai adanya keterlambatan pelunasan padahal perjalanan charter sudah selesai, menurut PT. Kura-Kura Aviation hal tersebut jarang terjadi, juga yang sering terjadi adalah pihak penyewa lupa, dan bukan karena tidak mau membayar. PT. Kura-Kura Aviation tidak pernah merasa persoalan teknis berupa ketidaksiapan mesin pesawat menjadi

⁴⁷ Wawancara pribadi, Evi, pihak yg mewakili pimpinan PT. Kura-Kura Aviation, tgl 12 Oktober 2005.

hambatan dalam penerbangan, karena jauh sebelum jadwal terbang tiba, teknis perlengkapan dan persiapan sudah dilakukan minimal seminggu sebelum penerbangan.

Bila terjadi persoalan dalam charter pesawat pada PT. Kura-Kura Aviation antara perusahaan dan pencharter, maka jalan persuasif/musyawarah ditempuh dahulu, selama jalan penyelesaian tersebut dirasakan lebih efektif. Hambatan yang lebih terasa adalah menyangkut perijinan dan harga bahan bakar pesawat terbang yang mahal.

B. Pembahasan

- 1. Tanggungjawab perusahaan penerbangan PT.Kura-Kura Aviation sebagai pengangkut untuk kerugian yang timbul terhadap penumpang dan bagasi dalam pengangkutan udara dengan charter pesawat udara.**

Salah satu jenis usaha dalam bidang angkutan udara yang ada dewasa ini adalah kegiatan penerbangan yang digolongkan dalam bidang charter pesawat udara (*Air taxi / Air Charter*). Sebagai perusahaan yang melakukan kegiatan dalam bidang charter pesawat udara, tentu saja tidak terlepas dengan masalah tanggungjawabnya sebagai pengangkut untuk kerugian yang timbul terhadap penumpang, bagasi

dan barang atau terhadap pihak ketiga di darat. Keadaan seperti ini terjadi karena kegiatan dalam bidang charter pesawat udara meskipun sudah merupakan kegiatan yang lazim dilakukan, namun aspek-aspek hukum yang ditimbulkannya belum mendapatkan pengaturan yang tegas. Berbeda halnya dengan charter kapal laut yang telah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Dalam bahasa sehari-hari perkataan charter dipergunakan dalam arti yang luas, dan meliputi setiap jenis penggunaan pesawat diluar penerbangan dan angkutan udara teratur. Secara yuridis pemakaian perkataan charter harus dipergunakan dengan lebih hati-hati, karena mungkin yang dimaksud bukan charter yang bersifat perjanjian angkutan, tetapi pemakaian jasa lain yang tidak merupakan jasa angkutan, atau mungkin merupakan suatu perjanjian sewa menyewa barang.

Dalam suatu perjanjian, dikenal adanya asas kebebasan berkontrak atau *freedom of contract*. Maksud asas tersebut adalah bahwa setiap orang pada dasarnya bebas membuat perjanjian yang berisi dan macam apa saja, asal tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan atau ketertiban umum. Dengan pengertian lain asas kebebasan berkontrak memberikan kebebasan yang seluas-luasnya kepada masyarakat, untuk

mengadakan perjanjian yang berisi apa saja dan dalam bentuk apa saja, sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum.⁴⁸

Selanjutnya dalam suatu perjanjian, pasal-pasal yang mengatur tentang perjanjian tersebut, biasa dinamakan dengan *optional law*, karena ketentuan dari pasal-pasal yang mengaturnya boleh dikesampingkan oleh pihak yang membuat suatu perjanjian.

Suatu pertanggungjawaban, baik oleh pihak pencharter (penumpang) maupun pihak perusahaan charter, baru akan dapat diukur batas-batas kewajibannya dari klausul-klausul dalam perjanjian charter yang dibuat diantara mereka.

Perjanjian angkutan udara menurut Mr. Kist adalah :
"merupakan perjanjian campuran yaitu perjanjian pentimpangan"⁴⁹. Pendapat tersebut disetujui oleh Prof. Soekardono dan HMN Purwosutjipto. Dengan alasan bahwa dalam perjanjian pengangkutan mengandung unsur yaitu :

1. Pelayanan berkala, sebagaimana diatur dalam Pasal 1601 huruf b KUHPerdara sebagai satu-satunya pasal yang khusus mengenai pelayanan berkala (Perjanjian pendorongan atau melakukan pekerjaan).

⁴⁸ R. Subekti, Hukum Perjanjian, PT. Intermasa, Jakarta, 1987, hlm. 13.

⁴⁹ Mr. Kist dalam buku Soekardono, Hukum Dagang Indonesia II dalam bagian I, 1980, hal.12.

2. Unsur penyimpangan, yang diatur dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD yang berbunyi "perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga dengan baik keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya dan hingga saat diserahkan barang tersebut.
3. Unsur pemberian kuasa, hal ini diatur dalam beberapa Pasal di KUHD diantaranya adalah Pasal 371 ayat (1) KUHD yang berbunyi "Nahkoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para pemilik muatan, mengambil tindakan-tindakan tertentu yang diperlukan, untuk itu jika perlu menghadap di muka Hakim⁵⁰.

Seperti halnya pada perjanjian umumnya, perjanjian pengangkutan bersifat konsensual, artinya pembuat perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus dengan tertulis, cukup dengan lisan, asal ada suatu persetujuan kehendak.

Namun klausul dalam perjanjian tersebut tidak dapat mengesampingkan prinsip-prinsip tanggungjawab yang secara umum diatur dalam perjanjian internasional. Prinsip-prinsip tanggung jawab pada pengangkutan udara ini mempunyai peranan yang sangat penting untuk menentukan dalam hal sejauhmana tanggung jawab pengangkutan udara dibatasi.

Adapun prinsip tanggung jawab pengangkutan udara yang dianut dalam ordonansi pengangkutan udara adalah sama dengan prinsip

⁵⁰ *Ibid.* hal.14-15.

tanggung jawab pada perjanjian warsawa karena OPU 1939 merupakan semata-mata turunan dari Perjanjian Warsawa.

Prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkutan udara yang dianut dalam OPU 1939 adalah sebagai berikut :

1. Prinsip-Prinsip Tanggungjawab

a. Prinsip Presumption of Liability

Berdasarkan prinsip ini, pengangkutan dianggap bertanggung jawab untuk kerugian yang diderita oleh seseorang penumpang karena tewas atau luka. Demikian juga dengan pengiriman barang, karena barangnya rusak, hilang atau terlambat datang kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan pengangkut dan atau para pegawainya telah mengarabil semua tindakan dianggap atau di rasa perlu untuk menghindari terjadinya kerugian atau bahwa itu tidak mungkin mereka lakukan. Pihak yang dirugikan tidak perlu membuktikan adanya unsur kesalahan apapun pada pengangkut untuk membuktikan/menuntut pembayaran ganti rugi yang dideritanya, cukup baginya dengan hanya menunjukkan adanya kerugian yang dideritanya selama pengangkutan udara.

b. Prinsip Presumption of non liability

Prinsip ini berlaku untuk bagasi tangan. Berdasarkan prinsip ini, maka pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada bagasi tangan, yaitu barang-barang yang dibawa sendiri oleh penumpang ke tempat duduknya. Hanya dalam penumpang dapat membuktikan bahwa ada kelalaian dari pihak pengangkut yang menimbulkan kerugian pada bagasi tangan.

c. Prinsip Limitation of liability

Berdasarkan prinsip ini tanggung jawab pengangkutan udara dibatasi sampai jumlah tertentu, sehingga pengangkut tetap bertanggung jawab hanya bilamana ada kelalaian atau kesalahan pengangkut dan penumpang telah mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian. Prinsip ini merupakan imbalan bagi prinsip Presumption of liability dan merupakan pendorong bagi pengangkut udara untuk menyelesaikan tuntutan ganti rugi dengan jalan damai, artinya tidak melalui pengadilan. Oleh karena itu limit tanggung jawab yaitu ganti rugi tidak boleh terlalu rendah dan tidak boleh terlalu tinggi.

d. Prinsip *Abolute liability* atau *Strict liability*

Prinsip tanggung jawab ini tidak ada kemungkinan bagi pengangkut untuk membebaskan diri dari tanggung jawab kecuali dalam satu hal yaitu kalau yang dirugikan bersalah atau turut bersalah dalam menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini lebih memberatkan pengangkut udara.

2. Sistem-sistem tanggung jawab.

Dalam ordonensi pengangkut udara penulis menjumpai beberapa sistem tanggung jawab sebenarnya merupakan kombinasi dari prinsip-prinsip tanggung jawab, seperti yang penulis kemukakan diatas. Sistem-sistem tanggung jawab yang dianut dalam OPU 1939 sama dengan sistem tanggung jawab yang dianut dalam Perjanjian Warsawa yang diberlakukan di dalam negara beberapa perubahan dan tambahan.

Sistem tanggung jawab yang dianut dalam OPU 1939 adalah sebagai berikut :

- a. Sistem tanggung jawab yang berlaku bagi penumpang, bagasi tercatat dan barang-barang yaitu suatu kombinasi antara prinsip, *Presumption of liability* dengan prinsip *Limitation of liability*. berdasarkan prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung

jawab untuk kerugian yang ditimbulkan karena penumpang luka atau meninggal, karena bagasi tercatat atau barang hilang, musnah atau rusak. Pihak yang dirugikan tidak perlu membuktikan kesalahan yang ditimbulkan oleh besarnya kerugian yang diderita karena suatu kejadian selama pengangkutan udara. Namun tanggung jawab pengangkut ini dibatasi sampai jumlah tertentu. Apabila mengambil tindakan yang dianggap perlu untuk menghindari timbulnya kerugian.

- b. Sistem tanggung jawab yang berlaku bagi bagasi tangan mempergunakan kombinasi antara prinsip Presumption of non liability dengan prinsip Limitation of liability. Berdasarkan prinsip ini maka pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab kecuali pihak penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian pada bagasi tangan yang timbul itu diakibatkan kelalaian pihak pengangkut. Beban pembuktian adanya tanggung jawab pengangkut ada pada penumpang dan tanggung jawab ini baru ada jika terjadi kesalahan atau kelalaian pengangkut sedangkan penumpang telah mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk mengurangi kerugian . dengan demikian tanggung jawab pengangkut adalah terbatas, namun pembatasan tanggung jawab ini

tidak berlaku kalau penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan oleh perbuatan sengaja atau kesalahan pengangkut, maka pengangkut harus membayar ganti rugi sebesar nilai sebenarnya dari bagasi tangan.

Setelah diuraikan di atas mengenai prinsip-prinsip dan sistem-sistem tanggung jawab yang dianut OPU 1939, maka apabila terjadi kecelakaan sehingga timbul kerugian dapat ditentukan dengan mudah siapa yang mengganti kerugian.

Mengenai tanggung jawab pengangkutan udara terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan udara, OPU 1939 menggunakan sistem yang merupakan kombinasi antara prinsip *presumption of liability* dengan prinsip *limitation of liability*. Dengan kata lain pengangkutan udara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang tanpa keharusan bagi pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa ia mempunyai hak atas ganti rugi sebagai imbangannya maka prinsip *limitation of liability* digunakan yang artinya bahwa pengangkut bertanggung jawab terbatas yaitu sampai jumlah tertentu.

Prinsip-prinsip tanggung jawab yang dianut oleh OPU 1939 adalah prinsip-prinsip *Presumption of liability* dan *limitation of liability*. Berdasarkan prinsip *Presumptioan of liability* pengangkut dianggap selalu

bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang selalu di derita penumpang atau seorang pemilik barang, yaitu luka-luka di derita penumpang akibat kecelakaan yang terjadi atau meninggalnya penumpang, sedang yang berhubungan dengan bagasi, hilangnya bagasi atau terlambat datang, demikian juga terhadap barang kiriman. Pihak yang dirugikan baik penumpang atau pengirim barang tidak perlu membuktikan adanya unsur kesalahan apapun pada pengangkut tetapi cukup membuktikan adanya kerugian yang dideritanya.

Jadi pada prinsipnya pengangkut udara selalu bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang sehingga prinsip ini dirasakan sangat memberatkan pengangkut. Namun berdasarkan praduga (*presumption*), maka terdapat kemungkinan bagi pengangkut untuk membebaskan diri dari tanggung jawabnya. Hal ini dapat disimpulkan dari ketentuan Pasal 29 OPU 1939 yang menyatakan bahwa pengangkut dapat membebaskan diri apabila :

- 1) Pengangkut dapat membuktikan bahwa ia dan pegawai-pegawainya telah mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk mencegah terjadinya kerugian atau bahwa tidak mungkin baginya untuk mengambil tindakan-tindakan tersebut;

- 2) Pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul karena kesalahan pada pengemudian dalam pengoperasian pesawat udara atau dalam navigasi (untuk pengangkutan bagasi dan barang).
- 3) Pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan kesalahan pihak yang menderita kerugian itu sendiri.

Alasan pembebasan diri di atas merupakan bagian dari dapat dibuktikannya bahwa terjadinya tindakan wanprestasi disebabkan adanya aspek *overmacht* yang menyebabkan terjadinya akibat yang merugikan salah satu pihak.

Apabila dilihat dari perkembangan teknologi yang semakin canggih dalam dunia penerbangan dan keadaan perusahaan penerbangan dewasa ini, yang mana posisi perusahaan penerbangan jauh lebih baik dari pada pengguna jasa secara individual.

Karena kini perusahaan penerbangan dapat membagikan resiko yang harus ditanggung kepada banyak pihak melalui sistem pengasuransian, maka penerapan sistem *Presumption of liability* sudah tidak relevan lagi dengan keadaan saat ini.

Dalam Praktek (hasil wawancara penulis dengan PT. Kura-Kura Aviation) prinsip tanggung jawab pengangkut sudah mengarah ke prinsip *absolute of liability* (tanggung jawab mutlak), sehingga apabila

terjadi kecelakaan udara yang menimbulkan kerugian bagi para penumpang pemilik atau pengirim barang. Pengangkut secara otomatis bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang maupun para pengirim barang tersebut. Hal ini berarti sudah tidak dimungkinkan lagi bagi pengangkut untuk membebaskan diri dari tanggung jawabnya terhadap kerugian yang diderita penumpang dan pemilik serta para pengirim barang. Dengan demikian berarti Pasal 29 OPU 1939 sudah tidak dipakai lagi.

Pengangkut udara dalam menyelenggarakan pengangkutan udara menanggung resiko yang sangat besar khususnya mengenai tanggung jawabnya. Karena apabila terjadi kerugian akibat kecelakaan pesawat udara maka pengangkut secara otomatis harus mengganti kerugian pada para penumpang atau para pengguna jasa angkutan udara atau ahli waris yang berhak, sehingga sudah sepantasnya apabila tanggung jawab pengangkutan tersebut dibatasi. Ketentuan tentang pembatasan tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 43 ayat (2) UU No.15 tahun 1992 yaitu :

“Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah”.

Adapun alasan adanya pembatasan tanggung jawab pengangkutan udara ini antara lain :

1. Beban pembuktian untuk tidaknya adanya tanggung jawab pengangkut udara terletak pada pihak pengangkut.
2. Untuk melindungi perusahaan penerbangan yang masih dalam taraf permulaan dari kemungkinan kerugian finansial yang sangat besar.
3. Untuk menghindari proses berperkara yang berkepanjangan di pengadilan, dalam hal pengangkut menyelesaikan tuntutan ganti rugi.

Pembatasan terhadap tanggung jawab pengangkutan udara itu tidak berlaku lagi apabila seperti yang ditentukan oleh Pasal 39 ayat (4) OPU 1939 yaitu :

“Bila kerugian timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan besar dari pengangkut atau dari salah seorang yang dipekerjakannya berhubung dengan pengangkutan itu, maka pengangkut tanggung jawab dengan tidak terbatas tentang kerugian itu”.

Dalam keadaan luar biasa, yang harus dibuktikan oleh pihak yang dirugikan, maka ketentuan limit (yang menguntungkan pihak pengangkut) tidak berlaku lagi apabila :

1. Pengangkut tidak memberikan tiket penumpang, pada pengangkutan penumpang.

2. Pengangkut tidak memberikan tiket bagasi atau tidak mencantumkan nomor tiket penumpang yang bersangkutan, jumlah dan berat bagasi atau pemberitahuan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan-ketentuan tanggung jawab yang tercantum dalam OPU 1939.
3. Pengangkut mengangkut barang tersebut tanpa surat muatan udara atau surat muatan udara tersebut tidak lengkap.
4. Ada suatu pernyataan khusus dari pengirim tentang kepentingan/nilai barang pada waktu barang diserahkan, dan apabila perlu membayar biaya tambahan. Sehingga dalam hal seperti ini pengangkut wajib membayar sampai jumlah yang dinyatakan, kecuali kalau pengangkut membuktikan bahwa nilai sebenarnya pada waktu penyerahan ditempat tujuan.

Sebenarnya dalam praktek, dimana perjanjian antara PT.Kura-Kura Aviation dan pencharter yang menurut kenyataanya tidak pernah dibuat, merupakan suatu mekanisme atau prosedural yang terlihat menyepelkan aspek tanggungjawab perusahaan (PT.Kura-Kura Aviation) penerbangan, terhadap berbagai kemungkinan dari kerugian yang harus diganti atau munculnya konflik horizontal karena adanya pemahaman yang keliru, contoh; buruknya cuaca sehingga terjadi penundaan penerbangan, atau mengakibatkan tidak dilanjutkannya

penerbangan dalam suatu perjanjian charter ke suatu tempat lain, kejadian ini merupakan bagian dari peristiwa *overmacht* dan bukan wanprestasi, meskipun penundaan tersebut menimbulkan kerugian yang besar bagi salah satu pihak.

PT. Kura-Kura Aviation dalam upaya meminimalisasi kemungkinan kerugian yang dialami, yang disebabkan tanggungjawabnya dalam penyelenggaraan usaha penerbangan dengan charter, telah membentengi usahanya melalui asuransi penerbangan. Asuransi penerbangan merupakan salah satu konsep modern dalam usaha penerbangan. Karena telah disadari bahwa kecelakaan pesawat udara tidak hanya menimbulkan kerugian bagi penumpang saja, tetapi kadang-kadang juga menimbulkan kerugian bagi manusia atau bangunan-bangunan di darat yang kejatuhan pesawat tersebut, apalagi bila kecelakaan tersebut terjadi ditempat yang dihuni banyak penduduk, maka kerugian yang ditimbulkan akan besar sekali.

Untuk meringankan beban resiko yang dihadapi oleh pengangkut, maka pengangkut mengalihkan resiko tersebut kepada perusahaan asuransi dengan menutup asuransi, peranan perusahaan asuransi dalam penerbangan sangat besar antara lain :

1. Mempertahankan keberlangsungan kehidupan perusahaan pengangkutan udara;
2. Menanggulangi kesulitan-kesulitan perusahaan penerbangan dalam menghadapi tanggungjawabnya terhadap penumpang, pengirim barang, dan pihak ketiga di darat jika timbul suatu kecelakaan/malapetaka yang menimpa perusahaan penerbangan tersebut;
3. Mengadakan kembali pesawat udara yang hancur atau rusak sehingga tidak dapat digunakan lagi;
4. Menanggulangi para crew/awaknya yang menjadi korban dalam suatu kecelakaan pesawat udara.

2. Hambatan-hambatan yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan swasta dalam pelaksanaan pengangkutan udara dengan charter pesawat udara.

Pengertian pengangkut pada umumnya adalah orang, yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang, dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat⁵¹.

⁵¹ H.M.N., Purwosutjipto, Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia, Djambatan, Jakarta, hal.2.

Dalam suatu pengangkutan melalui udara yang dimaksud dengan pengangkut adalah orang atau badan yang mengadakan persetujuan untuk mengangkut penumpang, bagasi atau barang dengan pesawat udara.

Dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, dipergunakan istilah "pengangkut" dan dalam Perjanjian Warsawa istilah "*carrier*" untuk maksud yang sama. Baik OPU 1939 maupun Perjanjian Warsawa tidak memberikan suatu definisi mengenai pengangkut atau *carrier*. Pengangkut udara atau *carrier* adalah setiap orang, yang menjadi pemilik, penyewa atau pengemudi dari suatu pesawat udara, yang mempergunakannya, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain, untuk mengangkut penumpang dan barang⁵².

Jadi jelas yang dimaksud dengan pengangkutan udara tidak hanya meliputi kegiatan pengangkutan atas orang tetapi juga meliputi kegiatan pengangkutan terhadap barang perjanjian pengangkutan dapat diadakan terhadap orang perorangan ataupun kelompok tertentu.

Pengangkutan udara dengan charter pesawat udara dapat di bedakan dalam 4 jenis yaitu :

1. Charter tanpa awak pesawat (*bare hull charter, dry charter*).

Antara pemilik pesawat udara dengan pihak pencharter tidak ada persetujuan pengangkutan sehingga dengan demikian pemilik pada dasarnya tidak mempunyai tanggung jawab apa-apa sebagai pengangkut (meskipun mungkin punya tanggung jawab sebagai operator). Charter jenis ini pada prinsipnya bukanlah suatu persetujuan pengangkutan (hanya merupakan persetujuan sewa benda bergerak) maka pemilik bukanlah pengangkut udara. Sebagaimana dimaksudkan oleh Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, sehingga dalam hal ini Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 tidak berlaku bagi charter jenis ini, dan pengangkutan bukanlah berdasarkan suatu charter tetapi pada suatu persetujuan pengangkutan biasa.

⁵² E.Suherman, Naskah Ilmiah Rancangan UU Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara, BPHN, 1979, hal. 39.

2. Charter dengan awak pesawat, untuk suatu jangka waktu tertentu (*time charter*) dan yang mencharter sendiri tidak diangkut.
Dalam hal ini ada tiga pihak yang terlibat yaitu : pemilik pesawat, pihak yang mencharter, pihak yang diangkut. Charter jenis ini bukanlah merupakan suatu persetujuan pengangkutan. Pemilik pesawat udara bukan merupakan pengangkut udara dalam pengertian Ordonansi Pengangkutan Udara 1939. Umumnya juga pihak yang mencharter pesawat udara bukan pengangkut udara, kecuali jika ia dapat memenuhi semua syarat-syarat yang dapat disimpulkan dari Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 mengenai pengangkut udara. Dalam hal demikian hubungan antara pihak yang mencharter dengan pihak yang diangkut merupakan persetujuan pengangkutan udara.
3. Charter dengan awak pesawat untuk perjalanan atau perjalanan-perjalanan tertentu (*voyage charter*) dan yang mencharter sendiri tidak diangkut
Sepintas charter jenis ini hampir mirip dengan charter jenis kedua, dengan perbedaan penting, bahwa perjalanan perjalanan telah ditentukan dari semula. Dalam hal pihak yang *mencharter* bertindak sendiri sebagai pengangkut udara, terutama dengan memberikan dokumen pengangkutan sendiri, maka persetujuan charter antara pemilik dengan pencharter bukanlah suatu persetujuan pengangkutan. Persetujuan pengangkutan ada antara pihak *pencharter* dengan pihak yang diangkut. Sedangkan awak pesawat dapat dianggap sebagai agent dari pihak yang menyewakan pesawat. Pemilik pesawat juga mempunyai kemungkinan untuk bertindak sebagai pengangkut udara, dengan memberikan dokumen-dokumen pengangkutan udara secara lengkap dan normal, dengan segala tanggung jawabnya.
Persetujuan charter merupakan persetujuan pengangkutan udara dan ordonansi Pengangkutan Udara 1939 berlaku sepenuhnya. Dengan demikian peranan yang dimainkan oleh pihak yang mencharter semata-mata hanyalah terletak pada bidang ekonomis, yang dapat dikatakan bahwa pihak yang mencharter tersebut membeli ruangan pesawat terbang dari pemilik dan dijualnya kembali dengan laba dalam sesuatu bentuk lain kepada pihak yang diangkutnya.
4. Charter dengan awak pesawat dan yang diangkut adalah pihak yang mencharter sendiri. Persetujuan charter jenis ini merupakan juga suatu persetujuan pengangkutan, dengan demikian pemilik sebagai

pengangkut udara yang tunduk pada ketentuan Ordonansi Pengangkutan udara 1939. Sehingga pemilik pesawat sebagai pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pencharter⁵³.

Secara umum dalam kegiatannya ada beberapa faktor-faktor di lapangan yang menjadi hambatan perusahaan penerbangan swasta dalam pelaksanaan pengangkutan dengan charter pesawat udara di Indonesia, hambatan-hambatan ini juga sering dialami oleh PT. Kura-Kura Aviaton, antara lain :

- a. Hambatan yang sumbernya dari pencharter (penumpang) ; seperti penumpang (pencharter) datang terlambat dan hal ini mengakibatkan adanya biaya tunggu dan atau biaya kompensasi.
- b. Masalah yang sumbernya dari pihak pengangkut.
 - 1). Hambatan teknis

Hambatan teknis ini biasanya adalah karena terjadinya kerusakan pesawat yang bersangkutan (*air craft trouble*), yang akan mengakibatkan *delay* (penundaan) penerbangan dan pihak yang mencharterkan pesawatnya (pengangkut) tersebut harus mengganti pesawat tersebut dengan pesawat yang lainnya yang

⁵³E.Suherman, Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia, Eresco, Bandung. Bandung. 1982, hal.45-49.

sama daya angkutnya atau lebih namun dengan biaya charter yang tetap sama besarnya.

2) Masalah *crew* (awak pesawat)

adanya pemogokan-pemogokan yang dilakukan oleh *crew* (awak pesawat) yang juga penerbang (awak pesawat) jatuh sakit.

- c. Masalah-masalah lainnya seperti : keadaan cuaca buruk, atau penutupan udara yang tidak diduga, atau disebabkan oleh pemogokan atau lain-lainnya di luar kesalahan dari kedua belah pihak, atau penutupan landasan karena halangan/rintangan

Terhadap hambatan-hambatan tersebut ada beberapa cara atau usaha yang dapat dilakukan oleh perusahaan penerbangan swasta untuk mengatasi hambatan-hambatan yang timbul dalam pelaksanaan pengangkutan dengan charter pesawat udara di Indonesia, diantaranya adalah :

- a. untuk mengatasi hambatan yang berasal dari pihak pencharter (penumpang) ini, pihak perusahaan penerbangan swasta sewaktu melaksanakan perjanjian pengangkutan dengan pencharter diperjanjikan bahwa segala akibat yang ditimbulkan karena terlambatannya pencharter akan ditanggung oleh pihak pencharter. Terhadap eksistensi perjanjian ini yang perlu dicermati adalah sejauh

mana batasan keterlambatan tersebut menjadi bagian dari resiko pencharter, selain itu juga yang perlu diperhatikan adalah keberadaan klausul tersebut, yang mungkin dalam syarat sahnya suatu perjanjian dapat terpenuhi tetapi menyangkut klausul baku yang intinya aturan resiko keterlambatan menjadi tanggungan pencharter merupakan aturan/*statement* sepihak saja dari perusahaan penerbangan, sehingga terhadap pelaksanaannya tidaklah tegas dilaksanakan. Terhadap ketentuan tersebut, pihak perusahaan penerbangan lebih berinisiatif mengambil tindakan preventif lainnya agar keterlambatan itu tidak terjadi, seperti menyiapkan jemputan khusus terhadap pencharter yang tidak mempunyai fasilitas kendaraan.

b. Masalah dari pihak pengangkut :

1). Hambatan Teknis

sebelum dilakukan penerbangan diadakan pemeriksaan terhadap pesawat yang akan dipergunakan tersebut seteliti mungkin agar nantinya sewaktu akan dilakukan penerbangan pesawat tersebut benar-benar siap dan baik untuk diterbangkan guna mengangkut pencharter. Jika pesawat tetap tidak dapat dipergunakan maka pengangkut mengganti pesawat tersebut dengan pesawat yang

lainnya yang sama daya angkutnya atau lebih namun dengan biaya charter yang sama besarnya.

2) Masalah Crew

Untuk menghindari pemogokan -pemogokan para awak pesawat, para awak pesawat diberi gaji yang cukup tinggi dan disediakan fasilitas-fasilitas yang memadai kehidupan keluarganya terjamin. Begitu pula mengenai kesehatan para awak pesawat selalu diperiksa agar tetap sehat dan bugar dalam menjalankan tugasnya.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian di atas maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Perusahaan penerbangan bertanggungjawab terhadap kecelakaan yang terjadi, khususnya kecelakaan terhadap penumpang, sistem tanggungjawab terhadap kecelakaan penumpang dianut gabungan prinsip antara *presumption of liability* dengan *limitation of liability*, yang artinya pengangkut bertanggungjawab terhadap kecelakaan pada penumpang dengan tanggungjawab terbatas sampai jumlah tertentu, meskipun perjanjian charter pesawat merupakan perjanjian konsensualisme yang artinya suatu pernyataan sudah dianggap lahirnya perjanjian, pada PT.Kura-Kura Aviation, klasul perjanjian charter yang tidak dibuat secara tertulis sudah mengindikasikan bahwa para pihak tunduk pada aturan-aturan umum dalam perjanjian nasional dan perjanjian internasional mengenai penerbangan, hal ini merupakan bagian tanggungjawab dari PT.Kura-Kura Aviation.
2. Hambatan-hambatan yang sering dialami oleh perusahaan penerbangan swasta antara lain hambatan yang sumbernya dari

pencharter dan hambatan dari perusahaan pengangkut seperti hambatan teknis maupun masalah crew, namun ada juga hambatan lain seperti keadaan cuaca buruk atau penutupan pelabuhan udara yang tidak diduga. Tetapi bagi PT.Kura-Kura Aviation hambatan yang paling dirasakan adalah mengenai mahalny biaya operasional pesawat dan tingginya harga bahan bakar pesawat dalam negeri.

B. Saran

Dari kesimpulan di atas, maka dapat diberikan saran sebagai berikut :

1. Diharapkan peraturan-peraturan pelaksanaan dari pada Undang-Undang No.15 tahun 1992 tentang Penerbangan dapat segera dikeluarkan sehingga setiap aspek kegiatan angkutan udara Indonesia sudah akan memperoleh kepastian proteksi asuransinya.
2. Untuk mengindari bervariasinya besar tanggungjawab perusahaan angkutan udara menurut hukum kepada penumpang dan bagasi perlu kiranya Indonesia meratifikasi konvensi-konvensi International yang terbaru, terutama konvensi warsawa 1929 dengan perubahannya yang terbaru, hal ini sangat penting agar supaya perusahaan penerbangan Indonesia akan sejajar dengan perusahaan dari Negara-negara yang

telah meratifikasi Konvensi warsawa 1929 beserta perubahannya yang terbaru.

3. Diharapkan adanya pengaturan yang sempurna tentang penyelenggaraan penerbangan charter, agar tidak menimbulkan kesimpangsiuran mengenai pengertian penerbangan charter, sifat pengangkutanmnya dan pertanggungjawabannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Badruzaman. Mariam Darus, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994.
- Hadi. Sutrisno, *Metodologi Research Jilid I*, Penerbit ANDI, Yogyakarta, 2000.
Kartasapoetra. G dan F. Roekasih, *Segi-Segi Hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkutan Udara*, Armico, Bandung, 1982.
- Martono. K, *Hukum Udara. Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa* , Alumni, Bandung, 1987.
- Muhammad. Abdul Kadir, *Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992.
- Mungiwidodo. Joko Sulisty, *Aspek Yuridis Terhadap Tanggungjawab Pengangkutan Udara*, FH Slamet Riyadi. Surakarta.1993,
- Purwosutjipto. H.M.N., *Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta.
- Rahman. Hasanudin, *Legal Drafting*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.
- Siregar. Much. Sarudin, *Management Pengangkutan*, Berdikari Student, Jakarta, 1968.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986.
- , *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1985.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mahmudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali, Jakarta, 1988.
- Soemitro. Roni Hanitijo. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988.
- Subekti.R. *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, 1987.

Suherman. E. *Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*, Eresco, Bandung. Bandung. 1962.

-----, *Perjanjian Angkutan Udara dan Beberapa Masalah Lain dalam Bidang Hukum Udara Perdata*, Seminar Hukum Pengangkutan Udara, Kerjasama BPHN dengan Dephub, 1977.

-----, *Naskah Ilmiah Rancangan UU Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara*, BPHN, 1979.

-----, *Masalah-Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah lain Dalam Bidang Penerbangan*, Alumni, Bandung, 1980.

Sumardjono. Maria S.W., *Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian (sebuah Panduan Dasar)*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1997.

Sutopo. HB. *Metodologi Penelitian Hukum Kualitatif Bagian II*, UNS Press, Surakarta. 1998.

Wiradipradja. Saefullah, *Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkut Udara Internasional dan nasional*. Liberty. Yogyakarta. 1998.

Undang-Undang :

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 tahun 1992 Tentang Penerbangan.