

**TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP
KENYAMANAN, KEAMANAN DAN KESELAMATAN
PENUMPANG**

TESIS

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Magister Hukum



Oleh:
KEN AYU WINDIANARI
650500421Y

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS INDONESIA
JAKARTA
2008**





UNIVERSITAS INDONESIA

TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP KENYAMANAN, KEAMANAN
DAN KESELAMATAN PENUMPANG

TESIS

Dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : KEN AYU WINDIANARI
NPM : 650500421Y

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan
telah diterima sebagai bagian dari persyaratan yang
diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum (MH) pada
Program Pascasarjana Fakultas Hukum
Universitas Indonesia, pada bulan Januari 2008.

Pembimbing,

Dr. Inosentius Samsul, SH, MH

Ketua Program Pascasarjana
Fakultas Hukum
Universitas Indonesia,

Dr. Jufrina Rizal, S.H., M.A



UNIVERSITAS INDONESIA

Tesis ini diajukan oleh :

Nama : KEN AYU WINDIANARI
NPM : 650500421Y
Konsentrasi : HUKUM EKONOMI
Judul : "TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN
TERHADAP KENYAMANAN, KEAMANAN DAN
KESELAMATAN PENUMPANG"

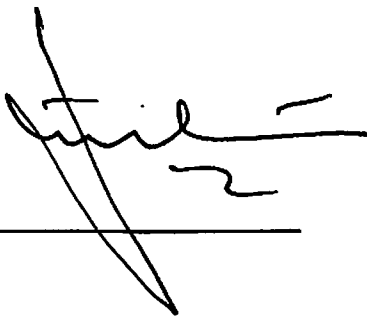
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan telah diterima sebagai bagian dari persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum (MH) pada Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, pada bulan Januari 2008.

DEWAN PENGUJI:

Sri Mamudji, S.H., M.Lb.
Ketua Sidang/Pembimbing

Dr. Inosentius Samsul, SH.MH.
Pembimbing / Penguji

Dr. Bambang Prabowo, S.H., MES.
Penguji



KATA PENGANTAR

Puji syukur setinggi-tingginya Penulis panjatkan kehadiran Allah Swt, yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga tesis ini dapat terselesaikan dalam memenuhi salah satu persyaratan guna memperoleh gelar Magister Hukum.

Dalam penyusunan tesis ini penulis banyak mendapatkan bantuan, bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang disebutkan berikut:

1. Prof. Hikmahanto Juwana, S.H., LL.M, PhD sebagai Dekan Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
2. Dr. Jufrina Rizal, S.H.,M.A., sebagai Ketua Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
3. Dr. Inosentius Samsul, S.H., M.H. selaku Pembimbing yang telah memberikan pengarahan dan bantuannya kepada penulis selama dalam penyusunan tesis ini.
4. Para pegawai sekretariat, terutama Pak Watijan dan Mas Hari, atas bantuan dan dukungannya.
5. Yang tersayang M. Usman Rahim (Papa) dan Hanifah Usman (Mama) atas dukungan, doa, kesabaran dan

nasihatnya, dan sekali lagi dukungannya!! Orangtua terbaik yang terus mendukung dan memberikan kebebasan pada saat penulis tenggelam dalam tesis dan sedang dihantui sidang.

6. Saudara-saudara penulis, Dhini dan Rendy (kakak), Wira, Nanda dan Rama (Adik-adik penulis) serta sikecil Disya. Terima kasih buat dukungannya, doanya, anterannya, bukunya, dan lainnya.
7. Teman-teman kuliah, Dhira Yudini, Ahmad Iqbal, Numalita Malik, Elizabeth Devine, Yayi Safitri, Reza Maulida, Veronica Dini, Budiman Mador, Mas Asep, Mas Seto, Mas Wawan, Mba Tari, Mba Ratna dan semua teman-teman dikelas lainnya. Makasih yaa.
8. Semua sahabat, Donna (yang ikutan stress on my behalf), Kiki, Sissy, Anggi, Suriyanti. Makasih banget buat dukungannya, thanks for listening! Jadi kapan kita jalan lagi?
9. Keluarga besar M. Abdul Rahim untuk doanya dan dukungannya.

Masih banyak lagi kawan-kawan yang telah memberikan bantuan dan dukungannya namun Penulis tidak dapat menyebutkannya satu persatu. Terima kasih banyak kepada semuanya.



Jakarta, Januari 2008

Penulis

Ken Ayu Windianari

ABSTRAK

Kemajuan teknologi yang sangat pesat menuntut adanya alat transportasi yang cepat, berdaya muat besar, tidak mahal dan dapat menempuh jarak jauh tanpa terhalang oleh jarak dan keadaan geografis. Pesawat udara menjadi jawaban bagi semua itu. Moda transportasi pesawat udara harus didukung dengan perawatan berteknologi canggih dan personil yang terlatih demi keamanan dan keselamatan pesawat dan penumpangnya. Hal ini dikarenakan moda transportasi ini beresiko membahayakan nyawa orang banyak bila terjadi kecelakaan. Penumpang pesawat berhak mendapat perlindungan dalam mengkonsumsi jasa penerbangan, baik itu perlindungan akan hak kenyamanan, keamanan dan keselamatannya.

Penelitian ini bermaksud menjelaskan tentang hak-hak yang dimiliki oleh konsumen pengangkutan udara dan pemenuhan yang dilakukan oleh pelaku usaha pengangkutan. Pemerintah sebagai regulator wajib memberikan perlindungan hukum bagi konsumen. Hal ini demi kelangsungan dan perkembangan transportasi udara yang dapat mendukung kemajuan perekonomian Negara. Penelitian dilakukan menggunakan data berupa data sekunder dengan menggunakan metode yuridis normatif.

ABSTRACT

The fast growth of technology demand a transportation device that fast, can carry a big quantity, inexpensive and can go the distance without hindered by geography obstruction. Flight carrier is the answer. Flight carrier needs a hi-tech care and highly trained team to operate it. That is because flight carrier is a high risk mode of transportation. The passenger have rights for protection in flight comfort and safety. This research mean to explain about the passenger of flight carrier rights and the aviation industry means to fulfill it. Government as a regulator must give protection to the consumer. It is for the sake of aviation industry that can pursue economy growth.



DAFTAR ISI

Hal

BAB I	
PENDAHULUAN	
A.	Memuat tentang Latar Belakang Masalah.....1
B.	Rumusan Permasalahan.....10
C.	Tujuan Penelitian dan Kegunaan Penelitian.....11
D.	Kerangka Teori dan Konsepsional.....12
E.	Metode Penelitian.....14
F.	Sistematika Penulisan.....18
BAB II	
HAK-HAK KONSUMEN DAN TANGGUNG JAWAB MASKAPAI ATAS KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN.....20	
A.	Hak-hak Konsumen Pengangkutan Udara.....20
B.	Hubungan Hukum Konsumen dan Maskapai.....33
C.	Tanggung Jawab Maskapai.....35
BAB III	
PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA NIAGA YANG BERKAITAN DENGAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN.....54	
A.	Hubungan Hukum Antara Konsumen dan Pelaku Usaha Pengangkutan Udara.....54
B.	Analisa Perjanjian Pengangkutan Udara Niaga.....58
C.	Klausula Baku Adam Air.....67
BAB IV	
LARANGAN TERBANG MASKAPAI KE EROPA.....73	
A.	Pelarangan Terbang Secara Sepihak.....73
B.	Larangan Terbang Dari Sudut Pandang Perlindungan Konsumen.....82
C.	Upaya Yang Dapat Dilakukan Indonesia.....84
BAB V	
PENUTUP.....89	
A.	Kesimpulan.....89
B.	Saran.....91
C.	Daftar Isi.....93

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan wilayah yang sangat luas. Pulaunya yang berjumlah ribuan dan penduduknya yang tersebar di segala penjuru Indonesia menyebabkan transportasi memegang peranan yang penting bagi warga negaranya.

Pembangunan kurang merata dan lebih terpusat di kota-kota saja sehingga di daerah tertentu padat penduduknya sedangkan di daerah lainnya penduduknya sangat jarang. Untuk mendekatkan jarak dan memuluskan proses pembangunan dibutuhkan dukungan transportasi yang memadai.

Sejalan dengan pesatnya perkembangan teknologi maka semakin dibutuhkan alat transportasi yang dapat membantu mencapai tempat yang diinginkan dalam waktu singkat. Alat transportasi yang modern sangat vital dalam mendukung berjalannya pembangunan. Untuk pemerataan pembangunan

antara daerah satu dengan daerah lainnya maka pembangunan di bidang transportasi merupakan suatu keharusan.

Perdagangan bebas dan transaksi dengan negara-negara yang letaknya amat jauh juga menyadarkan pemerintah dan masyarakat akan pentingnya kebutuhan akan jasa transportasi untuk mobilitas orang.

Berbeda dengan zaman dahulu yang sarana transportasinya masih sangat terbatas, kemajuan teknologi transportasi merupakan suatu hal yang harus disyukuri oleh manusia. Transportasi dahulu hanya dapat mempergunakan hewan, berjalan kaki, atau bersepeda. Jarak yang dahulu harus ditempuh selama sehari-hari sekarang dengan kecanggihan teknologi dapat dicapai dengan waktu hanya beberapa jam saja.

Manusia menciptakan berbagai sarana transportasi dengan mesin sebagai motor penggerak. Penemuan pesawat terbang berkembang menjadi pesawat komersial yang dapat mengangkut banyak penumpang sekali jalan. Tak diragukan lagi bahwa pesawat terbang merupakan salah satu moda transportasi tercepat dengan jangkauan yang sangat luas. Hal ini tentu saja dapat memperlancar pembangunan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Selain dapat memperluas pasaran transportasi khususnya dengan pesawat udara juga mempunyai andil besar dalam mengembangkan sektor pariwisata.

Tahun 1999 pemerintah Indonesia membuka perizinan pengoperasian penerbangan komersial. Hal ini mendorong lahirnya berbagai maskapai penerbangan baru. Banyaknya maskapai penerbangan baru ini menyebabkan persaingan untuk mendapatkan konsumen dengan cara penurunan harga tiket. Konsumen yang menjadi sasaran terutama konsumen penerbangan domestik.

Kemudian dikeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2001 dimana didalamnya Badan Usaha Milik Swasta yang berbentuk Badan Hukum atau Koperasi dapat melakukan jasa transportasi komersial.¹ Hal ini menyebabkan bermunculannya maskapai penerbangan baru. Apalagi persyaratan maskapai dapat mengoperasikan minimal 2 (dua) pesawat udara registrasi Indonesia² tanpa menyebutkan apakah pesawat udara itu milik maskapai atau *leasing* (sewa), menyebabkan menjamurnya maskapai baru yang terjun kebidang usaha transportasi udara. Persyaratan ini kemudian diperketat menjadi minimal lima

¹ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2001, pasal 12.

² Ibid, pasal pasal 15 ayat (1)b.

buah pesawat yang dioperasikan dalam pengajuan surat izin usaha penerbangan.³

Hanya ditetapkannya batas atas tarif kepada masing-masing maskapai penerbangan merupakan peluang bagi maskapai penerbangan untuk menurunkan tarif perjalanan. Untuk beberapa maskapai harga yang ditawarkan sangat murah sehingga konsumen tertarik. Bahkan sangat murah tiket bisa mencapai 50% dari harga semula. Yang terjadi kemudian sampai merugikan moda transportasi darat dan laut dikarenakan harga yang bersaing.⁴ Naik pesawat terbang yang dulunya adalah sebuah kemewahan sekarang tidak lagi, bahkan orang yang dulunya hanya mampu membeli tiket kereta api sekarang dapat membeli tiket pesawat dengan harga yang tak jauh berbeda.

Namun tidak lama setelah harga tiket pesawat ramai-ramai turun terjadi serentetan kecelakaan pesawat. Masyarakat ramai mempermasalahkan penerbangan dengan

³ *Airline Baru Harus Pakai Lima Pesawat*. *Bisnis Indonesia*, 31 Mei 2005. Menhub M. Hatta Rajasa menyatakan pemerintah akan menambah persyaratan pengajuan surat izin usaha penerbangan (SIUP) dari dua menjadi minimal lima buah pesawat yang dioperasikan. "Penambahan persyaratan itu dilakukan untuk menyehatkan bisnis penerbangan sekaligus mempersiapkan industri penerbangan nasional yang tangguh dan siap menghadapi persaingan pasar."

⁴ Ahmad Irfan, *Perang Tarif Angkutan Udara Merugikan Usaha Transportasi Laut dan Udara* (Jakarta: Jurnal manajemen Transportasi, 2002), hal. 81. Tarif angkutan udara pada saat ini sudah menyamai tarif angkutan laut dan darat sehingga terjadi migrasi penumpang ke penerbangan, karena penumpang sebelumnya yang terpaksa naik kereta api, bus eksekutif dan pelni karena tidak cukup anggaran untuk naik pesawat sekarang bisa naik pesawat.

biaya murah sebagai penyebab kecelakaan. Penyelidikan terhadap penyebab kecelakaan demi kecelakaan dilakukan, namun hanya sedikit hasil investigasi yang diberitakan kepada masyarakat.

Kecelakaan yang beruntun mendapat sorotan dari berbagai media massa dari dalam dan luar negeri dan menyebabkan timbulnya opini bahwa maskapai penerbangan domestik Indonesia tidak memenuhi standar keselamatan.

Pemerintah kemudian menyusun peringkat kategori maskapai penerbangan. Hasil pertamanya sangat mengejutkan karena Garuda Indonesia sebagai maskapai terbaik di Indonesia tidak mendapatkan kategori 1. Namun berkat kerja keras Garuda Indonesia mereka berhasil masuk ke peringkat 1.⁵

Bagaikan belum cukup kita dipermalukan penerbangan dan harga diri Indonesia kembali dikejutkan dengan larangan penerbangan maskapai asal Indonesia ke Uni

⁵ E. Saefullah Wiradipradja. *Dilema Dunia Penerbangan* [internet]. Sumber dari <http://www.pikiran-rakyat.com/>. Diakses Agustus 2007. Departemen Perhubungan mengumumkan bahwa tidak satu pun perusahaan penerbangan Indonesia yang memenuhi syarat keselamatan. Senin 25 Juni 2007, Dirjen Perhubungan Udara mengatakan sudah terdapat peningkatan kategori maskapai penerbangan. Garuda naik dari kategori II ke kategori I. Maskapai yang tidak berhasil naik dari kategori III ke kategori II tidak ada lagi karena *air operator certificate* (AOC)-nya dibekukan.

Eropa.⁶ Larangan ini juga mempersulit warga negara Indonesia yang ingin melakukan penerbangan ke negara-negara Uni Eropa. Hak untuk mendapatkan pelayanan jasa dengan nyaman terenggut karena Uni Eropa melarang maskapai Indonesia yang dinilai tidak aman. Seseorang terpaksa melakukan penerbangan menyambung jika akan ke Eropa. Tentu saja hal ini sangat menyulitkan penumpang baik secara fisik, biaya dan proses yang panjang.

Menurut Adam Smith dengan teori ekonomi tentang pasar banting harga tiket pesawat terjadi semata-mata karena produsen dengan pertimbangan untuk memperoleh keuntungan selalu berusaha untuk menyesuaikan dengan perubahan kebutuhan konsumen, maka tiket pesawat dengan harga murah karena tingginya permintaan pasaran.⁷ Ini

⁶UE Bans All Indonesian Airlines. Sumber dari <http://news.bbc.co.uk/>. Diakses Agustus 2007. "European citizens should avoid flying with these carriers," an EU official said. "They are really unsafe." The new list includes all 51 carriers from Indonesia, eight from Moldova, six from Bulgaria, Angolan carrier TAAG Angola Airlines and Volare Aviation from Ukraine.

⁷Inosentius Samsul, *Perlindungan Konsumen Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak* (Jakarta: Universitas Indonesia Fakultas Hukum Pascasarjana, 2004), hal. 26. Eksistensi substansi hukum perlindungan konsumen, sebenarnya berakar pada teori ekonomi tentang (hukum) pasar yang dikemukakan oleh Adam Smith, yaitu: Pertama, bahwa individu masing-masing yang didorong oleh kepentingannya sendiri yang menentukan pekerjaan termasuk produk-produk yang diperlukan oleh masyarakat. Kedua, harga yang termasuk harga tinggi menurut Adam Smith ditentukan oleh pasar itu sendiri, sehingga tidak perlu ada peraturan yang menetapkan harga produk tertentu. Harga suatu barang akan terus bergerak ke level harga alamiah atau natural

tidak bisa dihindari karena masih terbatasnya daya beli masyarakat Indonesia. Terbukti walaupun terjadi kecelakaan pesawat namun tiket penerbangan dengan harga murah tetap laris-manis.

Menteri Perhubungan Hatta Rajasa sendiri menyatakan bahwa pertumbuhan transportasi udara di Indonesia tumbuh sangat cepat dan menjadi yang terbesar ketiga setelah China dan India dengan 34 juta penumpang pertahun.⁸

Dalam setiap kegiatan ekonomi selalu terdapat untung dan rugi. Kendala ini juga terjadi pada transportasi udara dan karena adanya unsur kesengajaan maupun tidak. Namun kerugian yang dialami dalam transportasi udara komersial biasanya terjadi kepada penumpang.

Kerugian yang dialami oleh penumpang bisa tidak berbentuk, misalnya ketika terjadi pembatalan atau keterlambatan keberangkatan namun waktu penumpang akan terbang percuma. Sedangkan yang berbentuk dapat berupa hilangnya bagasi sampai terjadinya kecelakaan yang dapat menghilangkan nyawa penumpang.

level. *Ketiga*, produsen akan menghasilkan sejumlah barang seperti yang dibutuhkan oleh konsumen. Atas pertimbangan untuk memperoleh keuntungan, maka produsen selalu berusaha untuk menyesuaikan dengan perubahan kebutuhan konsumen. Pasar sendirilah yang mengatur tentang kerjasama untuk memproduksi barang dan jasa.

⁸ *Keselamatan Harus Menjadi Kebutuhan Bukan Keterpaksaan*. Sumber dari <http://hubud.dephub.go.id/>. Diakses 29 Maret 2007.

Tidak disiplinnya waktu menunjukkan kurang siapnya pengangkut udara dalam penyediaan pesawat udara, sedangkan hilangnya bagasi atau pencurian barang bagasi dapat dipastikan pelakunya adalah karyawan pengurus bagasi karena bukan luar orang sembarangan yang menanganinya.⁹ Ini menunjukkan kurangnya penghargaan terhadap penumpang dan ketidak disiplinan.

Konsumen adalah raja. Tidak semua produsen memahami dan berpegang pada motto itu. Antara produsen dan konsumennya masih terdapat kurangnya pemahaman akan hak dan kewajiban masing-masing.

Hal ini kerap kali menimbulkan masalah karena timbulnya ketidakpuasan dari pihak konsumen yang merasa tidak dipenuhi haknya.

Di Indonesia walaupun sudah dikenal perlindungan konsumen namun masyarakatnya masih terlalu menerima keadaan apa adanya. Ini mungkin disebabkan akar budaya timur kita yang cenderung menghindari masalah dan lebih memilih damai.

Bangsa kita kurang kritis terhadap produsen. Padahal seharusnya semua konsumen harus beranggapan "saya sudah membayar maka harus dilayani dengan baik". Penulis

⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, cet.3. (Jakarta: Citra Aditya Bakti, 1998), 159.

sendiri sebagai orang hukum kadang mengalami hal seperti itu. Misalnya membeli suatu produk yang harganya tidak seberapa, ketika mendapatkan mutunya tidak sesuai yang dijanjikan penulis malas untuk mengembalikan barang atau meminta ganti.

Padahal konsumen mempunyai hak-hak yang diatur dan dilindungi oleh Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Seharusnya konsumen lebih kritis dan berupaya membantu peningkatan perlindungan konsumen di Indonesia. Dengan begitu diharapkan doktrin *caveat venditor*¹⁰ menjadi suatu keharusan karena produsen akan teliti dan berhati-hati karena dapat dimintai pertanggungjawabannya. Kemajuan ekonomi akan terbantu dengan hal ini dikarenakan jika konsumen lebih kritis maka produsen akan berlomba-lomba menghasilkan produk yang lebih baik dan unggul dari yang lain.

Hal ini sudah disadari oleh negara-negara maju yang berusaha terus berinovasi dan menghasilkan barang yang lebih baik dari sebelumnya, barang yang kualitas dan mutunya bagus. Jika produsen hanya ingin mendapatkan keuntungan dengan cepat dengan cara menipu konsumen dan

¹⁰ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Edisi Revisi. (Jakarta: Grasindo, 2004), 62.

tidak peduli dengan kualitas produk atau jasa mereka maka lambat laun produksi mereka tidak akan laku di pasaran.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, penulis sangat tertarik untuk melakukan penelitian sekitar masalah transportasi udara tersebut dan memutuskan mengkaji hal-hal tersebut sebagai bahan kajian dalam penulisan tesis dengan judul:

"Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Kenyamanan, Keamanan dan Keselamatan Penumpang".

B. Rumusan Permasalahan

Karena kurangnya pengetahuan tentang standar keamanan dan keselamatan penerbangan, konsumen tidak berhati-hati dalam memilih maskapai penerbangan. Padahal yang menjadi taruhannya adalah nyawa para penumpang.

Berdasarkan rumusan permasalahan di atas, maka penulis memutuskan untuk membatasi luas lingkup obyek yang akan diteliti. Sehingga hal-hal yang akan dibahas dalam penulisan tesis ini adalah:

1. Bagaimanakah pengaturan mengenai hak-hak konsumen dan kewajiban pelaku usaha, serta dampak harga

tiket pesawat murah terhadap pemenuhan hak-hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang?

2. Bagaimanakah hubungan hukum antara konsumen dan pelaku usaha dalam perjanjian pengangkutan udara dengan menganalisa perjanjian berupa tiket?
3. Bagaimana upaya Indonesia dalam menghadapi larangan penerbangan maskapai Indonesia ke Uni Eropa?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui tentang hak-hak konsumen dan tanggung jawab pelaku usaha pengangkutan udara. Serta memberikan dampak positif dan negatif dari harga tiket pesawat murah terhadap pemenuhan hak-hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang.
- b. Untuk mengetahui tentang hubungan hukum dan menganalisa perjanjian antara pelaku usaha pengangkutan udara terhadap penumpang.
- c. Untuk menjelaskan tentang larangan terbang yang dilakukan oleh Uni Eropa dan upaya Indonesia menghadapi larangan terbang ke Uni Eropa.

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Kegunaan Teoritis

Adalah untuk memberikan sumbangan pemikiran tentang pentingnya tanggung jawab penyedia jasa penerbangan dalam memberikan pelayanan yang baik dan menjamin keamanan dan keselamatan penumpang di perjalanan.

b. Kegunaan Praktis

Adalah sebagai bahan evaluasi dan bahan masukan bagi penumpang pesawat udara dan pelaku usaha pengangkutan udara di masa mendatang.

D. Kerangka Teori dan Konseptual

Penumpang pesawat adalah konsumen pemakai dari jasa yang dijual oleh maskapai penerbangan sebagai pelaku usaha penerbangan. Industri penerbangan adalah *high risk business* karena tanggung jawab atas keamanan penumpang yang diemban pelaku usaha terhadap hal-hal yang beresiko membahayakan penumpangnya.

Pelindungan hukum diberikan terhadap hak-hak konsumen. Yang paling diutamakan adalah hak untuk

mendapatkan keamanan. Suatu produk barang atau jasa tidak boleh membahayakan jika dikonsumsi sehingga konsumen tidak akan dirugikan baik secara jasmani maupun rohani. Dalam pengangkutan udara resiko dari jasa yang ditawarkan oleh pelaku usaha sangat tinggi. Hal ini menjadi basis penulis untuk meneliti tentang jasa pengangkutan udara niaga dan dampaknya terhadap hak-hak penumpangnya.

Berikut ini adalah hak dan kewajiban para pihak yang tercantum dalam Undang-Undang tentang Perlindungan konsumen dan Undang-Undang tentang Penerbangan yang berkaitan dengan penelitian ini. Yang disebutkan sebagai konsumen adalah pihak yang telah membeli tiket untuk pemberangkatan pada hari, tanggal dan waktu yang ditetapkan berdasarkan jadwal penerbangan:

- a. Konsumen berhak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.¹¹
- b. Salah satu tujuan dari perlindungan konsumen adalah untuk meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, dan keselamatan konsumen.¹²
- c. Konsumen berhak untuk mendapatkan kompensasi/penggantian, bila barang/jasa yang

¹¹ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pasal 2.

¹² Ibid, pasal 3 huruf (f).

diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.¹³

- d. Pelaku usaha wajib beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya.¹⁴
- e. Pelaku usaha wajib memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat pengguna, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.¹⁵
- f. Tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.¹⁶
- g. Prasarana dan sarana penerbangan yang dioperasikan wajib mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.¹⁷

E. Metode Penelitian

Yang dimaksud dengan metodologi menurut pendapat Robert Bogdan dan Steven J. Taylor adalah:

*The process, principles and procedures by which we approach problems and seek answers. In the social sciences the terms applies to how one conduct research.*¹⁸

¹³ Ibid, pasal 4 huruf (h).

¹⁴ Ibid, pasal 7 huruf (a).

¹⁵ Ibid, pasal 7 huruf (g).

¹⁶ Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, pasal 3.

¹⁷ Ibid, pasal 8.

¹⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1942), hal. 46.

Metode yang penulis pergunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Metode Penelitian

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Penelitian ini dilakukan dengan menelaah studi dokumen yaitu peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam pengangkutan udara, undang-undang perlindungan konsumen dan konvensi internasional yang diikuti oleh Indonesia. Penelitian akan dilanjutkan terhadap beberapa kecelakaan pesawat terkenal dan penelitian ini juga akan menggunakan metode penelitian sosiologis yang melihat bagaimana maskapai penerbangan komersial memenuhi tanggung jawab hukumnya terhadap penumpang yang kecelakaan di lapangan.

2. Tipe Penelitian

Penelitian ini akan disajikan dalam bentuk eksplanatoris, yaitu dengan menggunakan hubungan antara teori dan praktek yang diperoleh di lapangan berikut studi dokumen yang terkait. Dengan demikian diharapkan akan dapat diperoleh analisis yang

mendalam terhadap hal-hal yang dibahas dalam tesis ini dengan jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan.

3. Pengumpulan Data

a. Sumber Data

Data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui kegiatan studi kepustakaan yang berhubungan dengan topik penelitian ini. Sumber data sekunder dibagi menjadi dua, yaitu:

- (a) Bahan hukum primer, yaitu mempergunakan bahan hukum yang terdiri dari peraturan perundang-undangan, yaitu Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan dan Ordonansi Pengangkutan Udara (Luchtvervoer Ordonnantie-Staatsblad 1939 No.100). Juga akan dipergunakan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Penulis juga akan mengambil acuan dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

- (b) Bahan hukum sekunder, yaitu penelitian dengan buku-buku dan tulisan yang terkait.

b. Cara Perolehan Data

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian dilakukan dengan:

- (a) Metode kepustakaan

Data sekunder, berupa tulisan yang ada hubungannya dengan materi yang dibahas dalam tesis ini. Tulisan berupa buku-buku, makalah, peraturan perundang-undangan yang terkait.

- (b) Analisis Data

Dalam membahas permasalahan, data dan informasi yang ada disusun dan diolah secara kualitatif untuk memperoleh jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika dari suatu penulisan tesis adalah merupakan suatu penjelasan mengenai susunan dari penulisan itu sendiri secara sistematis dan terperinci, dengan maksud untuk memberikan gambaran yang jelas pada pembahasan tesis ini. Pembahasan tesis ini dibagi atas beberapa bab dimana setiap babnya terdiri dari beberapa sub judul yang dapat dijabarkan sebagai berikut:

BAB I. Memuat tentang Latar Belakang Masalah, Rumusan Permasalahan, Tujuan Penelitian/Kegunaan Penelitian, Metode Penelitian, Kerangka Konseptual.

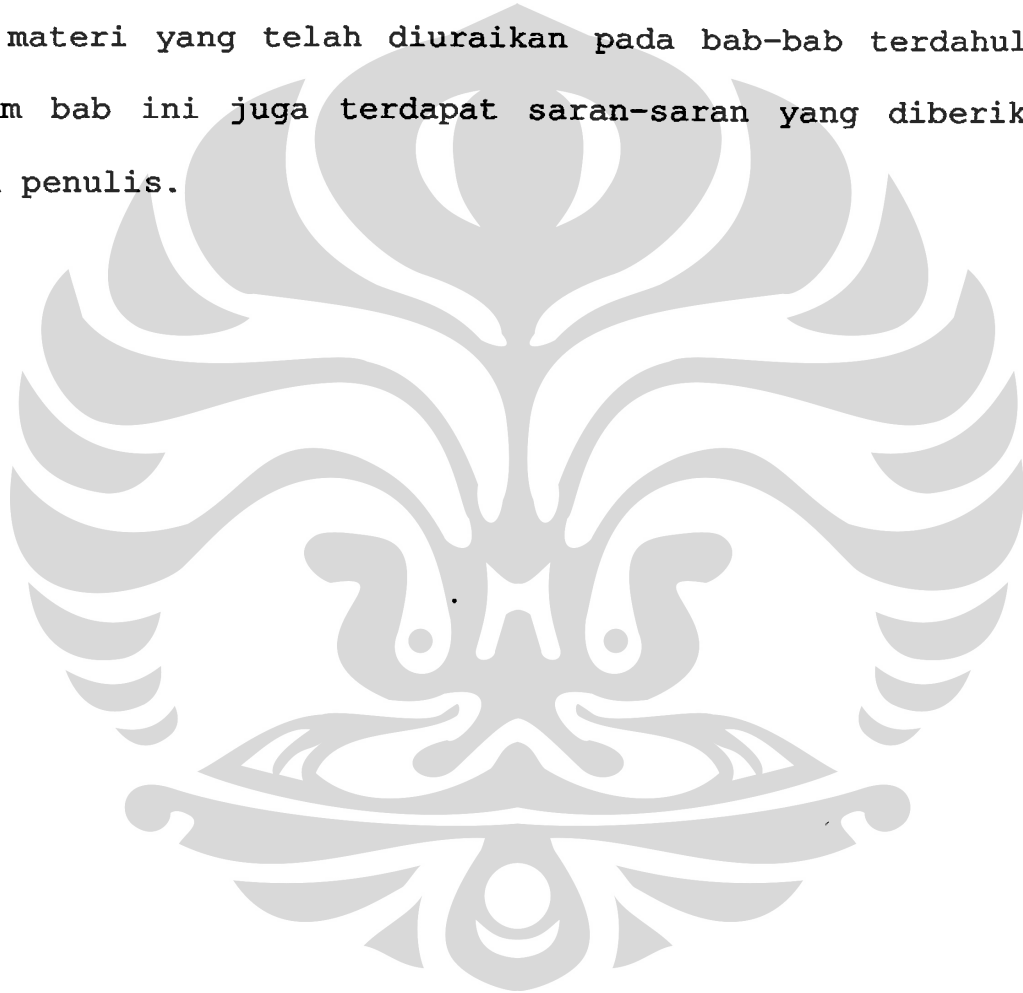
BAB II. Bab ini akan memuat tentang hak-hak konsumen dan tanggung jawab maskapai penerbangan. Berikut bahasan dari dampak kelalaian pelaku usaha penerbangan terhadap tanggung jawabnya.

BAB III. Dalam bab ini penulis akan membahas tentang hubungan hukum dan perjanjian antara konsumen dan pelaku usaha.

BAB IV. Bab ini akan memuat tentang larangan terbang semua maskapai dari Indonesia ke Uni Eropa, hubungannya

dengan hak-hak konsumen dan upaya yang dilakukan Indonesia.

BAB V. Bab ini merupakan bab terakhir yang menjadi penutup dari tesis ini. Berisi kesimpulan dari bab-bab dan materi yang telah diuraikan pada bab-bab terdahulu. Dalam bab ini juga terdapat saran-saran yang diberikan oleh penulis.



BAB II

HAK-HAK KONSUMEN DAN TANGGUNG JAWAB MASKAPAI TERHADAP KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN

A. Hak-hak Konsumen Pengangkutan Udara

Konsumen adalah setiap orang pemakai barang atau jasa yang tersedia di masyarakat. Ini berarti semua manusia adalah konsumen kecuali dia menciptakan sendiri semua barang yang dipakainya. Tentu saja ini berarti tidak mengikuti teknologi yang sudah maju sedemikian cepatnya. Dalam masyarakat sekarang ini mustahil kiranya seseorang tidak pernah menjadi konsumen.

Pelaku usaha yang akan dibahas dalam tesis ini adalah pengangkut udara niaga yaitu angkutan udara untuk umum dengan memungut bayaran atau kadang disebut juga maskapai.

Secara umum dikenal adanya empat hak dasar konsumen yang diperkenalkan Presiden John F. Kennedy pada tahun

1962 dihadapan Kongres Amerika Serikat dalam pidatonya tentang melindungi kepentingan konsumen, yaitu¹⁶:

1. Hak untuk mendapatkan keamanan;
2. Hak untuk mendapatkan informasi;
3. Hak untuk memilih;
4. Hak untuk didengar.

Dalam perkembangannya, di Indonesia hak-hak atas konsumen terdapat dalam Pasal 4 UUPK sebagai berikut¹⁷:

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
3. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, pelidungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
7. Hak untuk diperlakukan dan dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
9. Hak-hak yang diatur dalam perundang-undangan lainnya.

¹⁶ Donald P. Rothschild and David W. Carrol, *Consumer Protection Reporting Service Volume One*, National Law Publishing Corporation, (Maryland: 1986), hal. 20.

¹⁷ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pasal 4.

Dalam bidang pengangkutan udara niaga hak-hak ini akan dibahas secara sistematis:

1. Hak atas keamanan, kenyamanan dan keselamatan pengangkutan udara.

Pihak penumpang sendiri banyak yang tidak mengetahui dengan mendetail hak-hak mereka. Hal ini memang antara lain disebabkan kurangnya pembelajaran akan hak-hak konsumen. Di tiket yang merupakan tanda bukti telah disepakati perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan sendiri memang tidak dicantumkan dengan jelas hak-hak penumpang.

Dalam hal pengangkutan udara komersial konsumen mendapatkan hak-haknya sesuai dengan apa yang telah dibayarkannya. Yang dimaksudkan disini adalah sesuai dengan kelas penerbangan yang dipilihnya. Tiap kelas penerbangan mendapatkan perlakuan atau kenyamanan yang berbeda dari pihak maskapai. Namun bagaimanapun standar keselamatan tidak bisa dibedakan. Entah itu maskapai termahal dan termurah sekalipun harus mematuhi standar keamanan dan keselamatan yang berlaku.

Konsumen berhak atas keselamatan dan keamanan diri dan barang bawaannya. Konsumen berhak

dilindungi dan mendapatkan standar keselamatan yang memenuhi ketentuan.

Hak atas keamanan dan keselamatan penting ditempatkan pada urutan pertama. Dalam pemenuhan hak terhadap keamanan dan keselamatan hal yang sangat penting adalah tersedianya fasilitas yang memenuhi syarat yang ditetapkan.

Pemerintah sebagai regulator harus mementingkan kepentingan orang banyak dengan membuat aturan-aturan standarisasi keselamatan yang baik. Sebagai contoh adalah Amerika Serikat yang berhasil menekan angka kecelakaan pesawat udara dan menjadi negara dengan tingkat keselamatan terbaik sedunia. Ini disebabkan pemerintah menetapkan standar-standar keamanan dan keselamatan yang tinggi. Indonesia saat ini merupakan penerbangan dengan peringkat keenam terburuk¹⁸. Ini menunjukkan semua unsur penerbangan harus meningkatkan standar keselamatan selain demi tidak membahayakan penumpang juga demi reputasi Indonesia di dunia Internasional.

2. Hak untuk memilih sesuai dengan nilai tukar dan kondisi seperti yang dijanjikan.

¹⁸ Penerbangan RI Enam Besar Terburuk di Dunia. Sumber dari <http://www.gatra.com/>.

Konsumen berhak mendapatkan pelayanan dan kelas di pesawat sesuai dengan pilihan yang diberikan dan dibayarnya. Namun untuk standar keselamatan apapun kelasnya adalah sama. Tetapi pelayanan tambahan lainnya seperti menu makan-minum, perlengkapan hiburan elektronik dan kenyamanan kursi pesawat berbeda tergantung kelas yang dipilihnya. Semua itu harus sesuai dengan pilihan yang diberikan maskapai dan dijanjikan tersedia. Misalnya internet yang dapat digunakan dikelas *business*, tidak terdapat pada kelas ekonomi.

Apun kelasnya standar keselamatan adalah sama. Demi mengurangi pengeluaran atau demi memurahkan harga tiket dilarang mengurangi standar keselamatan.

3. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan yang dijanjikan maskapai.

Pihak maskapai tidak boleh mengelabui konsumen dengan janji yang tidak benar akan pelayanan mereka. Ini termasuk dari tidak transparannya maskapai bila terjadi kelambatan penerbangan, juga iklan yang kurang jelas dan menyesatkan. Air Asia pernah

diprotes di Malaysia sendiri karena dinilai berbohong mengiklankan tiket murah, padahal tiket yang dijual sangat murah itu jumlahnya sangat terbatas. Namun setelah diperiksa Air Asia dinilai tidak melakukan pelanggaran. Bila terjadi keterlambatan penerbangan sering terjadi sampai diperpanjang. Jadi konsumen tetap harus menunggu bahkan ada yang sampai hampir sebelas jam, itupun dengan alasan yang konyol.¹⁹ Terjadinya delay pesawat yang berkepanjangan sering terjadi di Indonesia dan penumpang kebanyakan terpaksa menerima saja haknya untuk menikmati jasa pada waktu yang dipilih dan telah dibayarkan tak terpenuhi.

Kemudian dalam hal maskapai mempunyai pesawat udara baru sering terjadi pelaku usaha mengiklankan di media massa maskapainya memiliki pesawat baru yang canggih dan aman. Namun kenyataannya penumpang tidak mengetahui jenis pesawat apa yang akan dinaikinya dan apakah pesawat itu adalah pesawat

¹⁹Air Asia Mengecewakan. Sumber dari <http://www.mediakonsumen.com/>. Diakses 19 Agustus 2007. Dalam sekali jadwal penerbangan diumumkan dua kali delay yang total delay menjadi sampai hampir 11 jam. Pengumuman pertama beralasan karena kerusakan pesawat dan pengumuman kedua dibatalkannya penerbangan karena bandara tujuan belum buka, masih terlalu pagi, landasan pacuan sedang dibersihkan.

yang diiklankan dan canggih atau pesawat lama yang berumur 30 tahun.

4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya.

Konsumen yang tidak puas dengan pelayanan yang diberikan maskapai bebas menyampaikan keluhannya dan harus dilayani dengan baik pula. Ini demi kebaikan pelaku usaha juga, agar dapat memperbaiki pelayanannya dengan cara mendapatkan masukan dari konsumennya.

5. Hak untuk mendapatkan advokasi perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Konsumen yang tidak puas dengan pelayanan pelaku usaha berhak mendapatkan penyelesaian hukum. Dengan adanya penyelesaian hukum dapat diperoleh jalan keluar atau ganti rugi sebagai ganti kerugian yang diderita konsumen. Ganti rugi dapat diperoleh tanpa melalui upaya hukum namun sebaliknya upaya hukum dilakukan untuk mendapatkan ganti kerugian dari ketidakpuasan konsumen. Dalam hal konsumen mengalami kematian maka anggota keluarganya dapat menuntut ganti rugi.

6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen.

Pendidikan disini dimaksudkan sebagai pemberitahuan atau pembelajaran tentang perlindungan konsumen atau lebih sempit lagi hak-hak konsumen. Pemerintah dan pelaku usaha yang melakukannya akan mendapatkan keuntungan pula yaitu bagi pengusaha meningkatnya kualitas jasa angkutan udara harumnya nama maskapai karena aman dan memberikan layanan yang memuaskan. Pemerintah diuntungkan dengan perekonomian yang semakin baik berkat dukungan sektor transportasi udara yang bagus.

7. Hak untuk dilayani secara benar dan jujur dan tidak diskriminatif.

Hak ini juga merupakan layanan kenyamanan bagi konsumen. Terutama bagi pihak maskapai yang menjual jasa pengangkutan udara, pelayanan adalah ujung tombak dan (seharusnya) menjadi kebanggaan mereka. Namun sayangnya tidak semua maskapai menghargai hak konsumen yang satu ini.

Sebagai contoh adalah awak pesawat harus melayani tetap dengan sabar dan sopan dan tidak membedakan perlakuan kepada konsumen.

8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

Konsumen berhak atas ganti rugi bila merasa jasa yang ditawarkan pelaku usaha tidak sesuai dengan yang diperjanjikan atau bila merasa tidak puas atas pelayanan pelaku usaha dalam batas-batas tertentu. Berarti ini juga termasuk bila terjadi keterlambatan keberangkatan karena sebelumnya konsumen berhak memilih waktu penerbangan dan melakukan pembayaran. Berhubungan dengan hal ini kebanyakan maskapai mencantumkan klausula eksonerasi dalam tiket yang diberikan kepada calon penumpang yang menyatakan maskapai tidak bertanggung jawab akan terjadinya keterlambatan dan pembatalan keberangkatan.

9. Hak-hak yang diatur dalam peraturan perundang-undangan lainnya.

Ini berarti perundang-undangan yang berhubungan dengan angkutan udara.

Penerbangan Berbiaya Murah

Low Cost Carrier adalah sebutan bagi perusahaan penerbangan yang menawarkan harga tiket lebih murah dibandingkan harga yang ditawarkan maskapai lainnya. Konsep ini berasal dari Amerika Serikat. Kemudian Air Asia ikut-ikutan dan menjadi pelopor di Asia.

Sekarang banyak maskapai penerbangan yang menawarkan tarif murah dengan melakukan strateginya masing-masing, juga pemangkasan biaya yang tidak perlu. Salah satunya Air Asia, dan trik yang mereka gunakan untuk memangkas biaya tidak perlu adalah:

1. Tanpa tiket. Tiket diganti oleh selebar rencana perjalanan dengan detail jadwal dan pembayaran. Dapat diperoleh lewat internet dan dikirim melalui fax. Ini demi menghilangkan biaya agen travel yang lumayan.
2. Tidak adanya makanan dan minuman komplimen. Bila lapar atau haus maka dapat membeli di atas pesawat.
3. Satu kelas duduk dan boarding bebas. Tidak adanya kelas business. Penumpang saat boarding memilih sendiri kursi yang diinginkannya. Boarding bebas tetap memberikan keistimewaan bagi penderita cacat.

4. Satu tipe pesawat yang memungkinkan lebih fokusnya pengoperasian dan pemeliharaan kepada satu tipe saja.
5. Tanpa biaya frequent flyer. Hal ini untuk mengurangi biaya mahal yang lebih baik menekan biaya untuk semua penumpang.²⁰

Pihak Air Asia sendiri mengakui bahwa taktik usaha diatas membutuhkan disiplin, konsistensi dan pengetahuan dan keahlian yang memadai. Hal ini terbukti kiranya dengan minimnya komplain terhadap AirAsia (kecuali diluar iklannya yang kadang terlalu bombastis). Kerap kali yang terdengar adalah maskapai nasional yang menggemborkan tarif hemat yang bermasalah. Baik itu keterlambatan penerbangan karena adanya masalah dengan mesin pesawat ataupun yang terburuk kecelakaan-kecelakaan yang terjadi.

Berusaha mengikuti sukses Air Asia merebut hati calon penumpang maka maskapai-maskapai nasional turut menurunkan harga tiketnya. Namun pesawat yang digunakan sudah cukup berumur. Banyak pesawat yang dinilai telah berumur 20-35 tahun. Padahal pemerintah baru menetapkan batas umur kelaikan pesawat adalah 20 tahun. UU

²⁰ *Sendirian di Jalur LCC*. Koran Tempo, 20 Desember 2005.

penerbangan memang menetapkan umur pesawat udara tidak lebih dari 35 tahun, berarti banyak pesawat udara di lapangan sudah tidak layak terbang.²¹

Berbeda jauh dengan umur pesawat di negara lain. Negara-negara anggota IATA rata-rata pesawat milik maskapainya umurnya sekitar 12 tahun atau lebih muda.²² Terbukti tingkat kecelakaan pesawat mereka lebih rendah dari Indonesia.

LCC ditunding sebagai penyebab dari hal-hal berikut:

1. Kecelakaan-kecelakaan pesawat yang beruntun pada tahun 2006-2007.

Memang sering kita lihat pesawat yang sudah kelihatan tua ternyata masih digunakan maskapai terkenal domestik. Setelah banyak terjadi kecelakaan yang membuat disorotnya para pelaku usaha pengangkutan udara dan dikeluarkannya Keputusan Menteri tentang peremajaan armada pesawat udara No: KM 5 tahun 2006. Didalamnya tertulis bahwa pesawat yang dioperasikan pertama kali harus berumur kurang

²¹ *Standar Keamanan dan Keselamatan Jasa Penerbangan* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2007), hal. 12.

²² *IATA Releases 2006 Safety Report*. Sumber dari <http://www.iata.org/>. Diakses 20 Desember 2007. *The average age of the Asian aircraft fleet is 10 years compared to the global average of 12, making Asia's aircraft more fuel efficient and environmentally friendly.*

dari 20 tahun dan pesawat yang dioperasikan di lapangan maksimal berumur 35 tahun. Ini masih harus diperbaiki lagi dan Departemen Perhubungan pernah menjanjikan akan mengeluarkan aturan tentang umur pesawat lebih muda lagi.²³

Kemudian juga terjadinya sederetan pelanggaran. Mulai dari hampir bertabrakannya dua pesawat di bandara karena ingin lepas landas pada saat bersamaan, badan pesawat yang melengkung dan patah sampai terbang tanpa alat komunikasi. Ini terjadi karena maskapai tetap memaksakan pesawatnya jalan sesuai jadwal. Disebabkan penerbangan *point to point* maka pesawat juga terpaksa mengejar waktu. Keterlambatan penerbangan yang sangat sering terjadi di penerbangan domestik kita mungkin membuktikan bahwa benar pesawat yang tua umurnya tidak kuat dipaksakan terbang dengan intensitas yang tinggi. Karena alasan yang kerap diberikan bagi alasan

²³ Wapres: *Pemerintah Berencana Batasi Usia Alat Transportasi*. Sumber dari <http://www.antara.co.id>. Diakses 19 Oktober 2007. Menurut Wapres, pembatasan usia alat transportasi tersebut penting karena selama ini berbagai kecelakaan transportasi baik di udara maupun laut dan kereta api salah satunya karena usia yang sudah tua. "Pada kenyataannya semua alat transportasi kita, baik udara, laut sudah mengalami umur yang cukup tua," katanya.

keterlambatan adalah cuaca buruk dan kerusakan mesin.

2. Keluhan dari konsumen akan buruknya atau menurunnya pelayanan dari maskapai penganut LCC.

Sering kita lihat di media massa keluhan-keluhan konsumen jasa pengangkutan udara tentang pelayanan yang buruk atau kurang memuaskan. Setelah semakin banyak maskapai yang terjun ke bidang LCC masyarakat dihadapkan pada kenyataan akan pengurangan pelayanan. Awak kabin yang kurang sigap dan tanggap²⁴ dan pilot yang kurang hati-hati.

Yang terakhir dapat menyebabkan kecelakaan pada penumpang yang jumlahnya ratusan. Jika berkaca kepada Amerika yang pertama memperkenalkan dan menjalankan LCC²⁵ dan Air Asia yang sukses di Asia maka kunci dari suksesnya LCC adalah manajemen dan awak yang disiplin dan terlatih. Pegawai dari maskapai dapat menangani lebih dari satu pekerjaan. Dengan begitu dapat menghemat biaya perekrutan

²⁴ *Sikap Flight Attendant Batavia Air Mengecewakan*. Sumber dari <http://www.mediakonsumen.com/>. Diakses 9 Desember 2007. Pramugari bersikap tidak sopan dan kasar.

²⁵ San Ze & Jayne Ng. *The Air Asia Story, Kisah Maskapai Tersukses di Asia* (Jakarta: Ufuk, 2007), hal. 6. Contoh yang tepat untuk maskapai berbiaya rendah adalah Southwest Airlines di US. Southwest saat ini adalah salah satu maskapai AS terbesar dalam volume penerbangan domestik.

pegawai baru. Pesawat yang digunakan juga tidak terlampau tua seperti maskapai domestik kita. Seharusnya maskapai domestik (selain Garuda Indonesia) berinvestasi dengan menyekolahkan dan mendisiplinkan calon-calon awaknya seperti halnya Garuda Indonesia.

B. Hubungan Hukum Konsumen dan Maskapai

Penumpang pesawat sebagai konsumen dan penyedia jasa pengangkutan udara sebagai produsen sepakat akan perjanjian dimana maskapai bersedia menerbangkan konsumen dengan imbalan uang dengan besar tertentu.

Dengan alasan kepraktisan maka perjanjian berbentuk baku yaitu tiket. Tiket harus memuat:

1. tempat dan tanggal pemberian
2. tempat pemberangkatan dan tempat tujuan
3. tempat tujuan pendaratan
4. nama dan alamat dari pengangkut
5. dan bahwa pesawat dapat mendarat diluar tempat yang direncanakan bila diperlukan

6. bahwa pengangkutan udara tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur oleh Ordonansi atau Konvensi Warsawa.²⁶

Menilik isi pasal ini tidak adanya ketentuan tentang pencantuman jam keberangkatan pesawat.

Klausula baku sebagai perjanjian sepihak yang dibuat oleh maskapai dilarang menurut UUPK Pasal 18 bila didalamnya dicantumkan:

- a. Menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha. Hal-hal seperti maskapai menyatakan tidak bertanggung jawab atas keterlambatan atau pembatalan keberangkatan pesawat.
- b. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen. Dalam hal ini tiket pesawat terbang.
- c. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas jasa (tiket pesawat) oleh konsumen.

Dalam Pasal 18 ayat (2) UUPK juga dinyatakan bahwa klausula baku yang ditulis dengan tidak jelas atau sulit terlihat atau pengungkapannya sulit dimengerti dilarang²⁷,

²⁶ Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939 No.100, Pasal 5.

²⁷ Priyatna Abdurrasyid, *Montreal Convention 1999 Dengan Tiket Elektronik* (Jakarta: PNRI, 2006), hal. 9. Dalam *Lisi v Alitalia Lines*

dan dalam ayat (3) klausula baku yang memenuhi Pasal 18 ayat (1) dan (2) UUPK dinyatakan batal demi hukum.

Namun nyatanya kebanyakan tiket pesawat udara mencantumkan perjanjian kontrak yang tidak jelas. Klausula baku menghilangkan kebebasan pihak konsumen dalam ikut serta menyusun kontrak yang adil.²⁸

Because of the prevalence of standard form of contracts in almost all business transactions, it is the responsibility of the legislatures and the courts to regulate such contracts where there is the sacrifices of sound principles of contract law.

Klausula baku yang dilarang dan dinyatakan batal demi hukum harus disesuaikan oleh pelaku usaha.²⁹

Pelaku usaha mengikatkan dirinya untuk menyediakan jasa pengangkutan udara kepada konsumen dan bertanggung jawab terhadap keselamatan konsumen.

C. Tanggung Jawab Maskapai

Aeres Italians, SPA, pengadilan Amerika Serikat menetapkan bahwa pengangkut akan dicabut haknya untuk membatasi tanggung jawab hukumnya apabila tiket yang diserahkan kepada penumpang tidak berisi peringatan tentang tanggung jawab hukum yang terbatas dari konvensi atau apabila dicetak dalam huruf yang terlalu kecil sehingga tidak efektif sebagai suatu pemberitahuan kepada penumpang..

²⁸ Aduru Rajendra Prasad, *The Regulation of Unfair Contracts-An Indian Perspective*, (India), h. 7. *In fact, the standard form contract which rules out the freedom of contract, is intended to build up and strengthen industrial empires. In these contracts the delegation of a piece of sovereignty of the individual citizen is abused.*

²⁹ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pasal 18 ayat (4).

Menurut Pasal 19 UUPK Pelaku usaha pengangkutan udara bertanggung jawab akan:

1. Memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan/atau kerugian konsumen akibat mengonsumsi jasa.
2. Ganti rugi dapat berupa pengembalian uang atau jasa pengangkutan atau setara nilainya. Atau perawatan kesehatan dan atau santunan sesuai perundang-undangan yang berlaku.
3. Pemberian ganti rugi dalam tenggang waktu 7 hari setelah transaksi.
4. Pemberian ganti rugi tidak menghapuskan adanya kemungkinan tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.
5. Apabila maskapai dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen maka maskapai lolos dari tanggung jawab nomor 1 dan 2.

Tanggung jawab maskapai dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Pasal 43:

- Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas :
- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

Dilihat dari pasal diatas maka UU Penerbangan menganut dua prinsip tanggung jawab:

1. Prinsip bertanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*). Pelaku usaha pengangkutan langsung dinyatakan bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang, dan musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut. Penumpang cukup membuktikan telah terjadi kerugian, tidak perlu membuktikan penyebab dari kecelakaan itu terjadi. Sangat sulit membuktikan penyebab dari kecelakaan. Selain membutuhkan biaya yang sangat besar, dalam kecelakaan pesawat seringkali bukti-bukti hancur dan musnah dan penumpang atau saksi meninggal dunia.³⁰ *Presumption of liability* memberikan hak kepada pengangkut untuk membebaskan diri bila pengangkut dapat membuktikan dirinya tidak bersalah dan kecelakaan terjadi karena kesalahan penumpang.³¹

³⁰ Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional Buku kedua* (Bandung: CV. Mandar Maju, 1995), hal. 8. Keuntungan bagi pengangkut adalah tanggung jawab bagi pengangkut hanya terbatas maksimum yang ditentukan UU. Tidak perlu membayar lebih tinggi dari jumlah yang ditetapkan.

³¹ Toto Tohir Suriaatmadja, *Maslah Dan Aspek Hukum Dalam Pengangkutan Udara Nasional* (Bandung: CV. Mandar Maju, 2006), hal.

Hal ini diatur dalam UU No. 15 tahun 1992 Pasal 43 ayat (1) huruf a dan huruf b.

2. Prinsip tanggung jawab mutlak. Pengangkut dinyatakan bertanggung jawab bila terjadi kecelakaan. Pengangkut tidak dapat membela diri, pengangkut bahkan harus bertanggung jawab terhadap pihak ketiga bilamana terjadi kecelakaan. Tanggung jawab mutlak tercermin dalam UU No. 15 tahun 1992 Pasal 43 ayat (1). Namun besarnya tanggung jawab mutlak ini terbatas bila dilihat dari besarnya ganti rugi yang harus dibayarkan kepada konsumen menurut UU No. 15 tahun 1992 Pasal 43 ayat (2). Dikarenakan adanya pembatasan besarnya ganti rugi.

Safety pesawat sangat penting untuk diperhatikan.

Sebenarnya moda transportasi menggunakan pesawat terbang merupakan pilihan yang teraman dibandingkan dengan moda transportasi lain. Namun tentu saja hal itu jika didukung oleh standar-standar keamanan yang ditetapkan. Moda

28. Pengangkut dapat membuktikan telah mengambil tindakan untuk menghindarkan kerugian atau bahwa tidak mungkin ia mengambil tindakan tersebut; atau bahwa kecelakaan disebabkan kesalahan pengemudian.

transportasi yang paling banyak memakan korban jiwa justru kendaraan bermotor.

Namun dikarenakan besarnya pesawat bila kemudian terjadi kecelakaan maka akan memakan ratusan korban jiwa. Inilah sebabnya terdapat standar keselamatan yang tinggi khusus bagi pesawat terbang.

Kecelakaan Pesawat Terbang

Kecelakaan pesawat terbang ialah suatu kejadian yang berhubungan dengan penggunaan pesawat terbang dan yang antara saat salah seorang memasuki pesawat tersebut dengan maksud melakukan penerbangan sampai saat semua orang telah meninggalkan pesawat terbang tersebut dalam mana:

- a. Ada yang menemui ajalnya atau luka parah yang disebabkan oleh karena ia berada di dalam atau di atas pesawat udara atau oleh karena tersentuhnya oleh pesawat atau barang sesuatu yang ada hubungannya dengan pesawat terbang tersebut.
- b. Pesawat terbang yang bersangkutan mengalami kerusakan berat.
- c. Tumburan antara dua pesawat terbang atau lebih.³²

Sedangkan *International Civil Aviation Organization* (ICAO), dalam *International Standard and Recommended Practices*, memberi pengertian yang luas tentang kecelakaan, yaitu:

³² G. Kartasapoetra & R. Roekasih, *Segi-segi hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkatan Udara* Penerbit Armico, Bandung, Juni 1982, Hal.40.

"An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembark, in which:

a. a person is fatally or seriously injured as a result of:

- being in the aircraft, or
- direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
- Direct exposure to jet blast, except whether injuries are from natural causes, self inflicted or inflicted by other persons, or whether injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

b. the aircraft sustains damage or structural failure which:

- adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
- would normally require major repair replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when damage is limited to the engine, its cowlings or accessories, or for damage limited to propellers, wingtips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin; or

c. the aircraft is missing or is completely inaccessible.³³

Ini berarti bila seseorang kulitnya terkena kopi panas diatas pesawat ketika sedang ada turbulansi, maka peristiwa itu juga disebut kecelakaan dan maskapai dapat diminta pertanggung jawabannya.

1. Faktor manusia.

³³ *International Standard and Recommended Practices, Chapter I. Definitions, Procedures for Air Navigation Services Aircraft Operations, Vol.1, Flight Procedures, International Civil Aviation Organization, 1998, Page 1.*

Dalam faktor ini biasanya yang ditunding adalah kapten penerbang, padahal sebenarnya tidak selalu demikian karena manusia dalam hubungan ini adalah setiap orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses penerbangan. Mereka antara lain teknisi pesawat terbang, awak pesawat terbang, tenaga ruang penerangan (briefing office), tenaga operasi baik pengawas lalu lintas maupun tenaga bantuan operasi semuanya termasuk faktor manusia yang dapat berperan sebagai penyebab kecelakaan pesawat terbang. Kapten penerbang dapat terserang penyakit mendadak seperti penyakit jantung dan lainnya. Pilot juga dapat mengalami kelelahan (*fatigue*).

2. Pesawat terbang.

Disamping manusia, pesawat terbang juga dapat mengalami kelelahan (*fatigue*), oleh karena itu setiap pesawat terbang sejak dari awal desain sampai dengan pelaksanaan perawatan, penyimpanan dan pengoperasiannya harus mengikuti peraturan yang berlaku. Pesawat yang sudah tua dan tidak layak terbang akan sangat berbahaya bila tetap dilaksanakan tetap terbang dan mengangkut

penumpang. Hal ini dapat membahayakan sampai ratusan jiwa.

3. Masalah lingkungan.

Masalah lingkungan merupakan salah satu faktor kecelakaan baik yang bersifat alamiah maupun perbuatan manusia. Faktor lingkungan yang bersifat alamiah seperti turbulansi ataupun cuaca buruk.

4. Pengelolaan.

Setiap penerbangan selalu diawasi oleh pengawas lintas udara (Air Traffic Controller)

Ada pula yang berpendapat bahwa ada empat faktor yang punya kemungkinan besar menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara:

1. Faktor manusia
2. faktor material (pesawat udara)
3. faktor media
4. faktor terorisme³⁴

Dalam pendapat ini faktor terorisme dimasukkan sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Moda transportasi menggunakan pesawat juga diharapkan dapat menjadi pilihan bagi berbagai lapisan masyarakat,

³⁴ Majalah Angkasa No. 9 Juni 1997 Tahun VII, hal. 52

tidak hanya bagi lapisan menengah keatas saja. Terutama karena Indonesia adalah negara kepulauan yang sangat luas. Dengan adanya moda transportasi yang terjangkau bagi semuanya maka jarak dan waktu dapat dipersingkat. Hal ini akan meningkatkan perekonomian dan taraf hidup orang banyak.

Saat ini pembangunan di Indonesia kurang merata dan hanya terpusat di kota-kota besar saja terutama di Indonesia. Masih banyak daerah yang terpencil dan susah dijangkau. Demi meningkatkan pembangunan di semua wilayah Indonesia dibutuhkan transportasi yang cepat, murah dan berkapasitas besar. Dengan begitu kegiatan ekonomi dan perdagangan dapat ditopang.

Konvensi Warsawa 1929 telah menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah. Ini berarti maskapai penerbangan otomatis dianggap bersalah dan harus membayar kerugian yang diderita oleh penumpangnya. Hal ini tercantum dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929. hubungan antara penumpang dan maskapai

Alasannya adalah karena posisi penumpang lebih lemah dibanding maskapai. Akan sangat sulit bagi penumpang membuktikan bahwa maskapai bersalah. Penumpang lebih lemah dalam bidang ekonomi dan juga dalam membuktikan

maskapai melakukan kesalahan akan memakan biaya yang sangat besar karena membuahkan staf ahli dan teknologi mutakhir.

Dalam pasal 3 UU Penerbangan Tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.

Dari sini jelas bahwa penerbangan yang terjangkau bukan memang sangat dibutuhkan adanya. Beberapa maskapai malah menyatakan bahwa hal ini dapat dilakukan dengan strategi yang jitu. Contoh yang paling berhasil adalah Asia Air yang justru memulai usahanya dengan hutang bertumpuk. Dengan mempelajari LCC dari Amerika Serikat dan strategi yang jitu dalam waktu singkat mereka mencapai kesuksesan.³⁵ Pengikut penerbangan berbiaya murah Lion Air sendiri memberikan pernyataan bahwa harga murah

³⁵ San Ze & Jayne Ng. *The Air Asia Story, Kisah Maskapai Tersukses di Asia* (Jakarta: Ufuk, 2007), hal. 10.

yang mereka berikan itu adalah harga yang wajar, tidak dikategorikan murah.³⁶

Memang sejak harga tiket pesawat berlomba-lomba turun terbukti bahwa jumlah penumpang pesawat mengalami peningkatan. Setelah sekian lama bisnis penerbangan menjadi bergairah kembali setelah sebelumnya naik pesawat dipandang sebagai sebuah kemewahan.

Tentang pesawat-pesawat udara yang tidak laik terbang dan dapat membahayakan keselamatan maka dilarang diterbangkan (Pasal 16 UU Penerbangan). Salah satu contoh kasusnya adalah pesawat Adam Air 737-300 yang mendarat darurat di Tambolaka. Pesawat terbang tanpa alat komunikasi sama sekali dan berputar putar di udara dengan penumpang 145 orang.³⁷ Seharusnya pesawat mendarat di Makassar. Kerusakan pesawat terdapat pada sistem navigasi dan komunikasi pesawat tersebut. Alat-alat ini vital demi keselamatan pesawat agar tidak bertabrakan dengan pesawat lain. Menurut Pasal 34 ayat 2 UU Penerbangan pesawat yang mengalami kecelakaan dilarang diubah letaknya sebelum

³⁶ *Bos Lion Air Ingin Terbangkan Banyak Orang*. Sumber dari <http://www.bbc.co.uk/> Diakses 1 Oktober 2007. "Kenapa kita jual murah sekarang ini dikatakan murah. Kalau menurut saya, apa yang kita jual ini tidak dikategorikan murah, tapi kita anggap wajar," kata Rusdi Kirana dalam wawancara dengan BBC.

³⁷ *Perilaku Buruk Maskapai*, Bisnis Indonesia, 16 Feb 2006. Pesawat tanpa alat komunikasi sama sekali. Sekitar tiga jam pesawat terbang tanpa tahu arah.

dilakukan penelitian terhadap penyebab dari kecelakaan. Investigasinya sendiri dilakukan oleh Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Namun pesawat yang sudah jelas tidak laik terbang dan belum diperiksa oleh KNKT ini malah meneruskan penerbangan ke Makassar, tanpa sistem navigasi dan komunikasi pesawat. Pihak maskapai membela diri bahwa mereka memperoleh izin dari staf DepHub yang kemudian dibantah oleh DepHub. Bukankah tidak mungkin sebuah pesawat terbang tanpa sistem navigasi dan komunikasi pesawat yang memadai? Letak pesawat yang dipindahkan menyebabkan dapat terjadi perubahan pada kerusakan sistem yang ada. Kerusakan yang ada berarti diperbaiki dan penyebab pendaratan darurat tidak dapat ditemukan. Langkah-langkah yang diambil Adam Air terkesan sebagai upaya menutupi kesalahan yang dilakukan.

Selain dapat menambah catatan buruk dunia penerbangan di Indonesia insiden ini juga melanggar aturan keselamatan pesawat terbang nasional maupun internasional.

Dalam Annex 2 Rules of the Air - the Convention on International Civil Aviation:

an aircraft must be equipped with suitable instruments and navigation equipment appropriate to the route to be flown. When operating under air traffic control the aircraft must maintain precisely the route and altitude

that have been assigned to it and keep air traffic control informed about its position.

Ini berarti Adam Air melanggar beberapa hal: tidak adanya instrument penerbangan yang memadai, tidak mengikuti rute yang sudah ditentukan dan tidak bekerjasama dengan Air Traffic Control.

Sungguh memalukan insiden seperti ini terjadi di negara berdaulat seperti Indonesia, dan dilakukan oleh maskapai yang ternama pula!

Masih ada lagi peristiwa kecelakaan patahnya badan pesawat Adam Air karena *hard landing* (pendaratan keras) dan pecahnya ban pesawat. Hal yang terakhir menyebabkan pihak maskapai yang berkaitan dan pihak bandara saling tuding.³⁸

Perang tarif menyebabkan maskapai terpaksa menekan pengeluaran sebisa mungkin. Pesawat dan awaknya terus-menerus mengejar jadwal pesawat, bolak-balik dengan sedikit istirahat. Beberapa awak terlihat lelah (penulis sebagai salah satu saksi mata) kemungkinan karena

³⁸ *Kasus Ban Pesawat Pecah Masih Cukup Tinggi*. Kompas, 24 Agustus 2006. Direktur Operasi Wings Air Ertata Lanangalih mengharapkan agar operator juga diberikan hak untuk mengajukan gugatan jika kerusakan komponen pesawat diakibatkan kondisi bandara. I Gusti Made Dhordi, Direktur Operasi Angkasa Pura II, membantah data yang disampaikan Departemen Perhubungan. Menurut Dhordi, pengelola bandara telah menetapkan standar keamanan dengan melakukan pembersihan area bandara secara periodic. "Silakan maskapai menggugat jika memang ada bukti", kata Dhordhi.

melayani penumpang tanpa berhenti. Bahkan dalam salah satu penerbangan pesawat yang ditumpangi masih terdapat sampah-sampah yang belum dibersihkan dari penerbangan sebelumnya. Hal-hal seperti ini mengganggu kenyamanan dan keselamatan penumpang. Bagi awak pesawat itu sendiri bekerja sampai terlalu lelah akan menyebabkan kondisi tekanan emosional dan fisik. Padahal seharusnya setiap awak harus siaga akan kemungkinan terburuk yang terjadi, dan untuk itu mereka memerlukan kondisi fisik dan mental yang fit.

Di Amerika Serikat LCC juga menimbulkan perdebatan.

It is argued, for example, that increased price competition has weakened the financial condition of carriers, forcing them to cut back on maintenance, training and other activities designed to assure safe operations. It is also said that eased entry standards have allowed less qualified firms to enter these industries, thus threatening public safety. And in the airline area, it has been asserted that the growth in traffic has strained the air traffic controlling system, leading to more traffic control errors and near midair collisions.³⁹

Penelitian kemudian membuktikan bahwa maskapai-maskapai yang diawasi menggunakan strategi bisnis tertentu. Namun penelitian juga menunjukkan banyak maskapai yang menurunkan standar penerimaan kerja,

³⁹ *Air and Truck Safety: A Consumer's View*, Westlaw, Cornish F. Hitchcock (Federal Bar News and Journal, 1989, diakses September 2007).

menambah waktu kerja pilot dan mekanik pesawat dan usaha pemangkasan biaya lainnya.

Bukan hanya pesawat terbang yang harus dirawat, awak pesawat juga membutuhkan perhatian. Di Amerika Serikat pilot-pilot yang melayani jalur Amerika Utara ke Eropa banyak yang mengalami keletihan namun tidak berani melaporkan ke perusahaannya karena takut dipecat.⁴⁰

Awak membutuhkan perhatian juga, terutama karena mengejar jadwal dan penerbangan point-to-point terus-menerus. Hal ini dapat anda jumpai pada maskapai nasional dengan mengungsi LCC, kadang terdapat awak kabinnya (pramugari) yang terlihat kelelahan. Memang tidak ada aturan tentang hak konsumen untuk dilayani dengan senyuman dan ramah tamah, namun tentu saja hal ini juga sedikit mengurangi kenyamanan penumpang.

Kasus berikutnya adalah tanggung jawab pilot. Adam Air pernah memecat salah satu pilotnya, Capt. Sutan Salahudin karena menolak menerbangkan pesawat yang belum dinyatakan siap terbang oleh *maintenancenya*.⁴¹ Seharusnya

⁴⁰ Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional Buku kedua* (Bandung: CV. Mandar Maju, 1995), hal. 146. Suatu penerbangan dengan kecepatan tinggi pada ketinggian 37.000 feet melintasi garis GMT menimbulkan perubahan sinar terlalu cepat yang mengakibatkan keletihan (fatigue).

⁴¹ Carton Soejatman, *Pilot Adam Air, Whistle Blower Orchestra*. Sumber dari <http://www.angkasa-online.com/>. Diakses 28 Juli 2007. Dalam kasus Adam Air, Capt. Sutan Salahudin menolak terbang karena

tindakan ini bisa dibenarkan, karena menurut Pasal 23 UU Penerbangan kapten harus bertanggung jawab selama penerbangan, dan pemecatan ini salah sasaran.

Maskapai tidak seharusnya memaksa menerbangkan pesawat yang belum dinyatakan laik terbang. Ini adalah salah satu taktik dalam menerapkan LCC, yaitu pesawat mempunyai jadwal yang padat karena harus bolak-balik mengejar jadwal.

Pejabat maskapai yang memaksakan terbang demi mengejar jadwal karena mereka kurang mengerti dengan safety dan hanya peduli pada keuntungan. Apalagi banyak pengusaha biasa yang belum begitu mengerti tentang rumitnya bisnis penerbangan langsung terjun ke bidang ini.⁴²

Hal-hal tersebut menunjukkan bahwa maskapai tidak takut dan tidak peduli akan sanksi yang mengancam mereka. Ini menunjukkan bahwa harus diawasi dengan lebih seksama standar keamanan dan keselamatan maskapai-maskapai

ia menganggap pesawat belum di-release. Tak salah karena ini berarti pesawat dianggap belum laik terbang sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku. Di sisi lain, manajemen Adam Air menganggap sang pilot mangkir dari perjanjian kerja.

⁴² Ke Brussel Untuk Dua Puluh Menit. Sumber dari <http://www.republika.go.id/>. Diakses 29 November 2007. adalah ikut campurnya manajemen dalam keputusan terbang pesawat, yang seharusnya menjadi wewenang pilot. Juragan maskapai bisa memaksa pilot untuk terus terbang meski cuaca 'rada' buruk atau dengan sejumlah kerusakan 'kecil' di pesawat.

nasional dan diberikannya sanksi yang berat sehingga timbul ketakutan kalau melakukan kesalahan.

Pemerintah lewat Departemen Perhubungan harus lebih keras mengawasi kedisiplinan maskapai dalam menjalankan usahanya. Dimulai dari hal-hal seperti pengawasan tiket pesawat agar sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku sampai menyelidikan kecelakaan hingga tuntas dan diberitakan tanpa ditutup-tutupi pada masyarakat luas.

The full scheme of Air Transport consist of three principal entities:

- 1. The air transport industry;*
- 2. Users of air transport services;*
- 3. The state (which is supposed to represent the interest of the first two entities, as well as other national interest).⁴³*

Pemerintah harus menjembatani konsumen dan pelaku usaha pengangkutan udara. Ini tidak semata-mata demi menghargai hak-hak yang dimiliki oleh konsumen saja, namun juga demi mendukung kelangsungan industri penerbangan yang juga menyokong industri pariwisata dan ekonomi.

Dengan bantuan pengawasan dan *support* dari pemerintah diharapkan dapat tercapai peningkatan ekonomi. Sebagai contoh adalah Air Asia yang terbukti ikut meningkatkan pariwisata Malaysia dan tumbuh menjadi salah

⁴³ Marek Zylich, *International Air Transport Law* (Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1992), p. 9.

satu maskapai terbaik di Asia. Bukan saja di bidang ekonomi menonjol, namun maskapai ini juga menjadi kebanggaan Malaysia dan sukses mengangkat nama Malaysia di mancanegara.

Telah disadari bahwa dalam bisnis pariwisata dibutuhkan dukungan industri penerbangan yang baik. Indonesia juga seperti Air Asia mendukung dan bahkan menyelenggarakan berbagai paket wisata. Termasuk dalam pasaran terbesar wisatawan adalah negara-negara Eropa.⁴⁴

⁴⁴ K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional Buku kedua* (Bandung: CV. Mandar Maju, 1995), hal. 174.

BAB III

**PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA NIAGA YANG
BERKAITAN DENGAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN
PENERBANGAN**

**A. Hubungan Hukum Antara Konsumen dan Pelaku Usaha
Pengangkutan Udara**

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 tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹⁶

Adanya hubungan antara konsumen dan pelaku usaha pengangkutan niaga dibuktikan dengan adanya dokumen pengangkutan yang merupakan bentuk perjanjian disepakatinya untuk menerbangkan konsumen ke tujuan dan waktu yang disetujui.

Penumpang pesawat udara diperbolehkan membawa bagasi dengan berat tertentu. Dalam pengangkutan udara ada dua jenis dokumen angkutan, yaitu:

¹⁶ Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, buku ketiga, *Hukum Pengangkutan (Jambatan, 1981)* hal.1.

1. Dokumen angkutan penumpang.

Dokumen ini bentuknya karcis yang mencantumkan nama penumpang, waktu keberangkatan, dan lainnya.

2. Dokumen angkutan barang.

Dokumen ini berupa surat muatan atau tiket bagasi dari barang bawaan penumpang. Dokumen ini diberikan di bandara tujuan bila penumpang ingin mengambil barangnya, sebagai tanda bukti bahwa benar barang itu miliknya.¹⁷

Bentuk dari dokumen pengangkutan itu adalah tiket pesawat terbang. Tiket juga membuktikan bahwa calon penumpang memiliki hak untuk diangkut dengan pesawat udara milik maskapai yang bersangkutan pada waktu dan tempat tertentu, dengan tujuan tertentu, dengan barang bawaan dengan berat sesuai peraturan.

Bagi pelaku usaha pengangkutan udara niaga tiket juga merupakan alat bukti dari tanggung jawab maskapai kepada konsumennya. Dengan tidak adanya tiket tanggung jawab itu masih ada, bukan berarti pihak maskapai terlepas dari tanggung jawabnya.

¹⁷ Ordonansi Udara Pasal 8.

Calon penumpang yang kehilangan tiketnya dapat tetap mendapatkan haknya diangkut oleh pelaku usaha karena tercatatnya data-data calon penumpang oleh maskapai.¹⁸ Namun bila pelaku usaha pengangkutan udara yang tidak memberikan suatu tiket pesawat kepada penumpangnya maka maskapai tidak dapat ditiadakan atau dibatasi tanggung jawabnya.¹⁹ Bila ini terjadi dalam hal penumpang mengalami kecelakaan maka dapat menuntut ganti rugi yang sangat besar melebihi aturan dalam tiket pesawat yang seharusnya diberikan kepada penumpang.

Tiket harus memuat bahwa pengangkutan udara tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur oleh Ordonansi atau Konvensi Warsawa.²⁰ Bahwa tempat tujuan pendaratan dapat berubah bila diperlukan. Ordonansi Pengangkutan Udara dibuat dengan berpedomankan Konvensi Warsawa, bahkan pasal ini sama persis. Tentang perubahan tempat pendaratan bila diperlukan atau perubahan rencana penerbangan diatur juga dalam PP No.3

¹⁸ K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional Bagian pertama* (Jakarta: PT. RajaGrafindo Perkasa, 2007), hal. 137. Tiket penerbangan merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian transportasi udara Internasional antara perusahaan penerbangan dengan penumpang. Namun demikian, tidak adanya tiket penumpang bukan berarti tidak adanya perjanjian transportasi udara internasional, karena pembuktian dapat dilakukan dengan alat bukti yang lain, misalnya penerimaan uang berupa kuitansi dari perusahaan penerbangan.

¹⁹ Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939 No.100, Pasal 5.

²⁰ Ibid.

Tahun 2001, Pasal 70 ayat (2), bahwa hal itu dilakukan demi alasan keselamatan penerbangan.

Tahapan-tahapan transaksi antara konsumen dan pelaku usaha pengangkutan udara:

1. Tahap Pratransaksi

Konsumen yang ingin melakukan perjalanan menggunakan pesawat udara dan perkiraan tanggal keberangkatan mencari informasi tentang maskapai atau harga di pasaran. Seringkali harga yang menentukan bahkan sampai menjadi penentu tanggal keberangkatan. Sebagai contoh adalah pemesanan tiket super murah lewat internet. Karena banyak peminatnya maka yang penting bagi banyak orang adalah mendapatkan kursi dulu, baru mencocokkan tanggal keberangkatan. Pencarian tiket dilakukan dengan mencari informasi di media massa, brosur, internet.

2. Tahap Transaksi

Calon konsumen menghubungi perwakilan pelaku usaha. Bisa agen tiket/travel atau kantornya langsung. Calon konsumen dapat menghubungi beberapa kantor perwakilan atau travel agent demi mendapatkan apa yang diinginkan. Dia mempunyai hak untuk memilih, diperlakukan atau dilayani secara benar

dan jujur dan hak untuk mendapatkan informasi yang benar, jelas dan jujur.²¹

Setelah calon konsumen menentukan pilihannya maka dicapai kesepakatan harga dan tiket penerbangan berpindah tangan. Tiket merupakan bukti sepakatnya perusahaan penerbangan melakukan jasa pengangkutan terhadap orang yang namanya tertera di tiket pesawat.

Tanda bukti pembayaran diberikan dan data orang yang akan melakukan penerbangan dicatat. Ini untuk mendata penumpang pesawat, dan apabila tiket karena suatu hal hilang maka konsumen tidak hilang haknya mendapatkan jasa.

3. Tahap purna transaksi

Ini adalah tahap terakhir, yaitu pemenuhan hak dan kewajiban antara konsumen dan pelaku usaha. Tiket penumpang membuktikan bahwa konsumen sudah memenuhi kewajibannya untuk membayar sesuai nilai tukar yang disepakati²² dan pelaku usaha berkewajiban mengangkut si pembeli tiket.²³

²¹ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pasal 4.

²² Ibid, pasal 5.

²³ Ibid, pasal 7.

B. Analisa Perjanjian Pengangkutan Udara Niaga

Yang tercantum di tiket adalah perjanjian baku yang disusun oleh pihak maskapai demi kepentingan maskapai dan memuat diantaranya maskapai tidak bertanggung jawab akan beberapa hal.

Penumpang yang membutuhkan angkutan udara yang cepat dan hemat waktu dengan patuh menerima kondisi tersebut. Ini antara lain disebabkan calon penumpang menempatkan dirinya sebagai pihak yang membutuhkan.

The carrier and his customer do not stand on a footing of equality. The latter only one of a million. He cannot afford to haggle or stand out and seek redress, in the courts. His business will not admit such a course. He prefers, rather, to accept any bill of lading, or sign any paper the carrier presents, often, indeed without knowing what the one of the other contains. In most cases, he has no alternative but to do this, or abandon his business.²⁴

Konsumen tidak sejajar kedudukannya dengan pelaku usaha pengangkutan udara. Konsumen adalah satu dari sekian banyak orang yang membutuhkan jasa pengangkutan agar dapat secepatnya melaksanakan urusannya. Ini yang menjadikan pesawat udara menjadi pilihan moda transportasi bagi yang ingin menghemat waktu. Konsumen menyetujui

²⁴ Priyatna Abdurasyid, *Montreal Convention 1999 Dengan Tiket Elektronik* (Jakarta: PNRI, 2006), hal. 12.

terikat perjanjian tanpa mengetahui secara detail apa isi dari perjanjian itu.

Dengan adanya pembatasan tanggung jawab pihak maskapai pada tiket penumpang menunjukkan bahwa pelaku usaha tidak mempunyai itikad baik, padahal sudah jelas bahwa klausula baku tidak boleh mencantumkan pembatasan tanggung jawab.

Pembatasan tanggung jawab yang sering kita temui di tiket perjalanan adalah pengangkut tidak bertanggung jawab akan keterlambatan dan pembatalan penerbangan. Departemen Perhubungan harusnya memberikan sanksi kepada maskapai yang masih mencantumkan ketentuan klausula baku yang bertentangan dengan UUPK.

Apalagi di kebanyakan kasus tulisan di tiket penumpang kecil-kecil dan tidak jelas.²⁵ Hal ini menyulitkan untuk dibaca dengan seksama. Seharusnya tiket pesawat memuat tulisan yang jelas dan mudah dibaca. Serah-terima tiket seringkali pada saat dekat hari keberangkatan. Ini menyebabkan tidak adanya waktu bagi konsumen untuk mempelajari isi perjanjian yang ditulis oleh maskapai. Sangat jarang nya penumpang membaca isi

²⁵ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pasal 18 ayat (2).

perjanjian di tiket perjalanan karena begitu kecilnya tulisan. Seperti pendapat dibawah ini:

*It is probably only bored lawyers or travel executives, who, in the solitude of a ship or airline cabin actually read the fine prints of terms and conditions.*²⁶

Ketentuan bahwa maskapai tunduk pada Ordonansi udara atau konvensi Warsawa yang dicantumkan di tiket bila pemberian tiket jauh-jauh hari sebelumnya dapat memberikan waktu bagi konsumen untuk mengetahui berapa besar ganti rugi yang dapat diterima.

Bila tidak dicantumkan perihal tentang tunduk pada konvensi Warsawa maka pelaku usaha pengangkutan udara dapat dikenakan tanggung jawab tidak terbatas.²⁷ Padahal dengan pencantuman itu pelaku usaha dapat membatasi tanggung jawabnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dengan adanya pencantuman peraturan dalam tiket maka bila konsumen menganggap bahwa ganti rugi yang diberikan oleh maskapai kurang memadai dalam hal terjadi kecelakaan

²⁶ David Harland, *The Regulation of Unfair Contracts in Australia* (Australia: University of Sidney), hal. 5.

²⁷ K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional Bagian Pertama* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Perkasa, 2007), hal. 138. Bila konsumen merasa ganti rugi kurang memuaskan maka konsumen dapat mengusahakan tambahan ganti rugi dengan cara mengasuransikan dirinya sendiri apabila penumpang menganggap ganti rugi berdasarkan konvensi Warsawa terlalu rendah.

maka konsumen dapat membeli asuransi tambahan di bandar udara dengan nilai tambah ganti rugi demi keselamatannya.

Seringkali penumpang hanya membaca jadwal dan waktu keberangkatan di tiket yang diberikan. Apalagi di Indonesia dimana keterlambatan pesawat sudah menjadi hal yang lumrah. Kebanyakan komplain yang diterima YLKI dalam bidang penerbangan adalah tentang keterlambatan penerbangan diluar jadwal yang dijanjikan (delay).²⁸

Delay atau keterlambatan pesawat adalah mundurnya jadwal keberangkatan pesawat dari rencana karena faktor tertentu.

Faktor penyebab keterlambatan pesawat:

1. Cuaca buruk.
2. awak pesawat datang terlambat
3. masalah rotasi
4. kerusakan pesawat
5. Traffic Jam²⁹

²⁸ *Pesawat Terbang Telat, Advokat Menggugat* [<http://hukumonline.com>] (Jakarta: 2007, diakses November 2007).

²⁹ *Keterlambatan Pesawat Terkait Banyak Faktor*, [<http://members.bumn-ri.com/angkasapura2/news>] (Jakarta: 2007, diakses November 2007). Indonesia National Air Carriers Association (INACA) menilai keterlambatan penerbangan di Bandara Internasional Soekarno-Hatta bukan hanya karena faktor maskapai. Sekjen INACA Tengku Burhanuddin mengatakan keterlambatan pesawat (delay) bisa disebabkan banyak faktor a.l. karena akses dari dan ke bandara terbesar di Indonesia itu lebih sering terhambat.

Untuk alasan terakhir kemungkinan besar hanya terjadi di Indonesia, mengingat kemacetan yang sudah sampai tahap parah di Jakarta.

Seringnya terjadi keterlambatan penerbangan menyebabkan pemerintah merasa harus turun tangan dalam hal ini. Pemerintah mulai menjajaki aturan tentang ketepatan waktu penerbangan pesawat.³⁰

Keterlambatan penerbangan mempengaruhi perekonomian, bukan saja konsumen, namun juga bandara dan pelaku usaha yang terancam dihukum. Efek psikologisnya juga ada, yaitu bagi awak pesawat dan konsumen. Di China terjadi pendudukan pesawat yang mengalami keterlambatan selama 7 jam oleh penumpangnya. Mereka menolak keluar dari pesawat kecuali maskapai memberikan ganti rugi sejumlah uang bagi mereka.³¹

³⁰ *Aturan Antiketerlambatan Pesawat Dijajaki.* Sumber dari <http://www.tempointeraktif.com/> Diakses 29 November 2007. Regulator penerbangan menjajaki pengaturan ketepatan waktu atau *on time performance* dalam layanan penerbangan komersial. Pengaturan itu bakal memunculkan sanksi bagi maskapai yang mengalami keterlambatan penerbangan.

³¹ *Airlines deal with Delay Dilemma.* Sumber dari <http://www.chinadaily.com.cn/> Diakses 29 November 2007. *Passengers show petitions demanding for compensation and refuse to get off a plane at Ningbo airport after their July 10 flight from Beijing was delayed seven hours due to mechanical problems. The impasse lasted for nearly three hours until China Eastern Airlines agreed to give each disgruntled passenger 200 yuan (US\$24).*

Di India pemerintahnya mendukung kenyamanan konsumen dengan mewajibkan diberikannya makanan dan minuman bila terjadi keterlambatan penerbangan. Ketentuan itu adalah bila pesawat telat kurang dari 2 jam, maka konsumen diberikan soft drink dan makanan kecil. Namun bila penumpang penerbangan telat lebih dari 2 jam maka maskapai harus menyediakan makanan besar bagi konsumennya. Untuk mengantisipasi tidak disediakannya konsumsi darurat oleh maskapai, pemerintah meminta bandara untuk menyediakan konsumsi bagi konsumen maskapai itu. Hebatnya lagi, sedang direncanakan pilihan menu bagi konsumen yang terkena keterlambatan. Pemerintah harus mulai mempertimbangkan akibat tidak langsung dari keterlambatan penerbangan terhadap kesehatan konsumen. Dapat terjadi kemungkinan konsumen yang mengalami keterlambatan penerbangan mempunyai penyakit seperti maag atau diabetes dimana dia harus makan pada waktu tertentu, sedangkan di Indonesia penumpang yang terlantar di bandara sampai berjam-jam tidak diberikan makan dan minum oleh maskapai. Berarti keterlambatan penerbangan secara tidak langsung membahayakan keselamatan konsumennya.

Berdasarkan hasil survei Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia tahun lalu, dari 521 pengaduan sebanyak 122 di

antaranya keluhan soal keterlambatan keberangkatan dan kedatangan pesawat. Sisanya mengenai pelayanan *check-in* (93 pengaduan), pelayanan tiket (92), fasilitas kabin pesawat (59), pelayanan petugas dalam perjalanan (48), kehilangan atau kesulitan mencari bawaan di bagasi (25), serta 82 pengaduan mengenai keluhan kecil.³²

Industri penerbangan sebagai industri *high risk* memerlukan intervensi pemerintah sebagai pengawas dan regulator. Pemerintah harus tegas menindak pelaku usaha angkutan udara yang nakal. Segala hal yang berkaitan dengan penerbangan harus dipantau dengan seksama, sehingga peristiwa-peristiwa memalukan seperti tercampurnya bahan bakar pesawat dengan air, terbangnya pesawat tanpa izin dan pecahnya ban pesawat dapat dihindari. Semua ini menunjukkan kurangnya penghargaan akan nyawa penumpang.

Pesawat yang sering melakukan keterlambatan penerbangan dapat dilaporkan ke Departemen Perhubungan dan akan ditegur ataupun diberikan sanksi. Ini karena delay keterlambatan penerbangan menimbulkan kerugian bagi bandara dan juga maskapai lain.

³² *Aturan Antiketerlambatan Pesawat Dijajaki*. Sumber dari <http://www.tempointeraktif.com//> Diakses 29 November 2007.

Diluar komplain itu sendiri penulis menemukan banyaknya penumpang yang menganggap bahwa keterlambatan pesawat di Indonesia adalah wajar. Ini merupakan bukti betapa kurangnya kesadaran akan hak-hak penumpang di Indonesia.

Para maskapai sendiri membela diri bahwa semua adalah demi alasan keamanan. Bukankah mereka juga memikirkan keselamatan calon penumpangnya? Namun bagi para calon penumpang itu sendiri mereka sangat dirugikan. Bukan hanya waktu yang bisa berlarut-larut sampai berjam-jam, namun juga diterlantarkannya mereka di bandara.

Seringnya terjadi keterlambatan dengan alasan adanya kerusakan pesawat juga menunjukkan tidak siapnya pesawat. Dalam hal pesawat yang digunakan sudah cukup berumur maka seharusnya pelaku usaha sadar bahwa pesawat yang digunakan tidak seaman pesawat yang umurnya lebih muda. Disini dibutuhkan campur tangan pemerintah untuk membuat regulasi tentang umur pesawat.³³

Memang terjadi perdebatan akan keterlambatan keberangkatan pesawat. Namun yang lebih penting disini

³³ Wapres: Pemerintah Berencana Batasi Usia Alat Transportasi. Sumber dari <http://www.antara.co.id/>. Wapres Jusuf Kalla menjelaskan bahwa kecelakaan pesawat terbang yang terjadi akhir-akhirnya rata-rata terjadi pada pesawat yang berusia lebih dari 25 tahun. Hal yang sama juga terjadi di laut, kapal yang tenggelam rata-rata lebih dari 25 tahun.

adalah seberapa terbukanya pihak maskapai kepada konsumennya. Seringkali calon penumpang harus menunggu tanpa ada kepastian yang jelas berapa lama mereka harus menunggu.

Padahal bila calon penumpang telat beberapa menit saja dapat tertinggal pesawat. Apalagi di Indonesia, dimana tempat calon penumpang menunggu di bandara tidak begitu nyaman. Penyusun mengalami sendiri hal ini harus menunggu keberangkatan pesawat yang terlambat sampai 3 jam di bandara Soekarno Hatta dengan tidak nyamannya.

Tentang keterlambatan penerbangan sendiri apabila ini merupakan kesalahan maskapai, misalnya karena ada kerusakan mesin sebenarnya disebabkan oleh kurang ketatnya standar perawatan, maka bila kerugian diderita oleh konsumen secara nyata dapat mendapatkan penggantian sebanyaknya 1 juta rupiah.

Namun tentu saja tidak banyak konsumen maskapai yang mengetahui hal ini. Ganti rugi 1 juta rupiah belum tentu dinilai cukup oleh pihak yang dirugikan mengingat waktu yang terbang dan hal-hal yang terlewatkan selama keterlambatan penerbangan.

C. Klausula Baku Adam Air

Mengenai pembatalan pemberangkatan pesawat udara tidak diatur secara tegas dalam UUPU. Pelaku usaha penerbangan juga bersedia mengganti harga tiket bila terjadi pembatalan, menyediakan pesawat pengganti ataupun mengupayaan pengalihan penerbangan.

Namun hal-hal diatas menyebabkan konsumen harus menunggu lagi. Adanya keterbatasan pesawat dan penerbangan *point to point* menyebabkan pengunduran waktu keberangkatan yang sangat lama.

Dalam kasus pembatalan pesawat dari maskapai yang menganut LCC pengalihan penumpang ke maskapai lain seringkali menyebabkan penumpang terpaksa mengeluarkan biaya tambahan.

Adam Air menyatakan bebas dari tanggung jawab ganti rugi kepada penumpang dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan. Bahwa Adam Air berhak untuk menunda atau menjadwal ulang suatu penerbangan pada hari yang sama tanpa harus melakukan ganti rugi dalam bentuk apapun juga.

Ini berarti penumpang terpaksa pasrah menunggu pesawat pengganti yang tidak jelas datangnya kapan,

padahal penumpang sudah cukup bersabar menunggu keterlambatan pesawat semula. Adam Air hanya menyatakan penerbangan pengganti pada hari yang sama, tanda pencantuman batas waktu menunggu penggantian pesawat.

Dalam hal baik keterlambatan dan pembatalan penerbangan Adam Air menyatakan tidak memiliki tanggung jawab atas kerugian yang timbul.

Konsumen memilih moda transportasi udara karena keunggulan kecepatannya. Dengan adanya keterlambatan penerbangan maka konsumen kehilangan keunggulan yang dipilihnya dengan membayarkan sejumlah uang. Waktu yang sangat berharga dikorbankan.

Belum lagi juga terdapat penumpang yang akan melanjutkan perjalanannya sesuai jadwal dengan pesawat udara lain ataupun moda transportasi lain. Konsumen yang sudah membayar dimuka dan mempunyai tiket bagi moda-moda transportasi itu harus mengalami kerugian kehilangan haknya menikmati jasa yang sudah dibayarkan. Mereka harus berupaya untuk melanjutkan perjalanannya dengan kembali mengeluarkan biaya diluar rencana. Dalam hal konsumen berencana melakukan penerbangan menyambung bisa dibayangkan mahalnya harga sebuah keterlambatan penerbangan.

Padahal bila penumpang telat maskapai mendendanya atau tidak membolehkannya masuk, walaupun pesawat belum terbang. Alasannya adalah penumpang harus lebih disiplin.³⁴

Dalam hal terjadi hilang tiket atau kerusakan tiket, Adam Air menyatakan hal itu menjadi tanggung jawab pemilik tiket, dan bahwa tiket yang rusak tidak dapat digunakan.

Adam Air bahkan tidak akan memberikan ganti rugi atas kehilangan tiket penumpang baik dalam bentuk tiket ataupun dalam bentuk uang.

Apabila terjadi pembatalan penerbangan Adam Air bersedia untuk mencarikan penerbangan pengganti ataupun mengembalikan biaya tiket yang sudah dikeluarkan. Pengalihan penerbangan juga diberikan, baik pada hari yang sama maupun tidak namun tetap menggunakan Adam Air.

Dalam hal penyerahan barang bagasi konsumen, Adam Air menyatakan bahwa bila penumpang pada saat penerimaan bagasi tidak protes maka dianggap bahwa bagasi telah diterima dengan baik. Dari segi kepraktisan hal ini

³⁴ Dudi Sudibyo, *The Ada Apa Dengan Penerbangan Kita?* Sumber dari <http://www.kontan-online.com/>. Diakses 28 Juli 2007. Kita harus tegas mendidik penumpang disiplin. Kilah Dave Laksono, Wakil Direktur Komunikasi Adam Air.

menyulitkan konsumen karena sulit membongkar bagasi yang sudah dibereskan, apalagi bila bagasi itu besar.

Ditiket pesawat dicantumkan berat bagasi yang dapat dibawa oleh konsumen. Ini juga sebagai salah satu upaya mengontrol berat bagasi yang dapat diangkut oleh pesawat udara. Penumpang yang berat barang bawaannya lebih besar dari yang ditentukan harus membayar lebih sesuai dengan yang telah ditentukan maskapai. Disini pelaku usaha berlaku sebagai pengawas. Karena pesawat yang kelebihan muatan sudah jelas dapat membahayakan penumpangnya.

Namun dalam beberapa peristiwa pengawasan dalam hal cargo tidak seketat yang seharusnya. Hal ini sangat membahayakan penumpang, terutama jika pesawat yang digunakan untuk pengangkutan sipil juga digunakan untuk mengangkut kargo dengan berat yang besar.³⁵

Dalam hal terjadi pesawat kelebihan muatan maka berarti melanggar Pasal 16 UU Penerbangan karena menerbangkan pesawat yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang. Pesawat yang kelebihan muatan berpotensi tinggi mengalami kecelakaan.

Kapten pesawat udara juga mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk keamanan dan keselamatan

³⁵ *Kargo udara Amburadul, Ancam keselamatan. Kompas, 24 Agustus 2006.*

penerbangan³⁶ sehingga kapten dapat membatalkan penerbangan bila pesawatnya dinilai kelebihan muatan atau mengangkut barang yang berbahaya.

Penulis sendiri menyaksikan ketidak disiplin petugas bandara dalam hal mengizinkan barang bawaan yang melebihi ketentuan namun petugas justru meminta bayaran lebih dimana seharusnya konsumen membayar denda namun barang bawaan dapat tercatat beratnya. Barang bawaan yang catatan beratnya tidak akurat berpotensi membahayakan keamanan dan keselamatan. Pemerintah harus lebih tegas menindak pelanggaran yang terlihat tidak penting seperti ini karena akibatnya sangat berbahaya yaitu terancamnya keselamatan penumpang pesawat.

³⁶ UU No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan, Pasal 23 ayat (1)

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Penulisan tesis ini sampai pada beberapa mengenai permasalahan yang diteliti, yaitu:

1. Pihak yang terlibat dalam jasa pengangkutan udara niaga adalah penumpang sebagai konsumen dan pelaku usaha pengangkutan udara. Hak-hak konsumen pengangkutan udara di Indonesia masih dipenuhi dalam batas-batas tertentu. Pelaku usaha penerbangan masih kurang dalam pemenuhan hak atas kenyamanan konsumen. Di Indonesia pelaku usaha penerbangan yang menganut LCC kurang memahami bahwa penghematan biaya bukan berarti bertambah buruknya servis. Keterlambatan penerbangan yang kerap terjadi di dunia penerbangan Indonesia adalah salah satu contoh kurang siapnya maskapai dalam memenuhi hak kenyamanan konsumen. Pemerintah kurang tegas dalam mengawasi pelaku usaha dan masih kurang transparan dalam melakukan tugasnya. Kecelakaan yang terjadi adalah bentuk dari

kurangnya penghargaan terhadap keselamatan dan umur pesawat tua yang tetap beroperasi.

2. Pelaku usaha penerbangan masih terlalu berpaku pada mencari keuntungan daripada mengutamakan kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang. Pembatasan tanggung jawab yang dilakukan pelaku usaha mengorbankan kenyamanan konsumen dan merugikan waktu bahkan biaya perjalanan konsumen. Pelaku usaha pengangkutan udara dengan penerbangan *point-to-point* yang mengalami keterlambatan penerbangan menghilangkan keuntungan dari pemilihan moda transportasi udara oleh konsumen, yaitu kecepatannya. Sedangkan dalam hal terjadi keterlambatan menyebabkan konsumen terlantar di bandara tanpa disediakannya kenyamanan oleh pelaku usaha pengangkutan udara. Pelaku usaha juga kurang menunjukkan itikad baiknya dalam melakukan penyediaan jasa pengangkutan udara dengan mencetak perjanjian yang mudah dibaca dan dipahami oleh konsumennya. Pembatasan tanggung jawab dalam tiket pesawat tetap ada walau jelas-jelas itu dilarang oleh UUPK.

3. Pelarangan penerbangan maskapai Indonesia ke Eropa secara sepihak walau Indonesia mempunyai perjanjian timbal-balik dalam izin penerbangan dengan negara-negara di Eropa. Pelarangan tetap diperpanjang meskipun Indonesia menunjukkan itikad baiknya dengan bersedia memperbaiki standar keamanan dan keselamatan maskapainya. Diperpanjangnya pelarangan penerbangan tanpa alasan yang jelas dan tanpa usaha untuk membantu Indonesia memperbaiki faktor keselamatan maskapainya. Pelarangan ini tidak menghargai Indonesia sebagai negara berdaulat dan jelas-jelas melanggar perjanjian antar negara yang dilakukan Indonesia dan negara Eropa.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan-kesimpulan diatas, penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Pengawasan yang tegas dan penghukuman terhadap pelaku usaha yang menyalahi aturan. Diberikannya pembinaan tentang hak-hak penumpang pesawat lewat berbagai media massa untuk meningkatkan kesadaran konsumen tentang hak-haknya dan memberikan pilihan bagi konsumen dalam menentukan pelaku usaha yang

akan dipilihnya. DepHub dapat merangkul lembaga-lembaga konsumen dalam melakukan pelayanan masyarakat secara transparan.

2. Penghapusan klausula baku eksonerasi dalam tiket pesawat dan pembenahan isi perjanjian yang tidak jelas oleh pemerintah dengan tegas. Niat pemerintah untuk membuat aturan tentang keterlambatan penerbangan diwujudkan. Bukan saja demi memenuhi hak-hak konsumen, namun juga meningkatkan kelancaran laju penerbangan nasional yang pada akhirnya akan meningkatkan dan sektor pariwisata dan bisnis demi kemajuan perekonomian.
3. Melakukan audit secara transparan, membenahi standar keselamatan penerbangan, dan meningkatkan diplomasi dengan Uni Eropa demi mengatasi pelarangan penerbangan. Bila hal-hal tersebut masih belum berhasil maka sebagai usaha terakhir dapat dipertimbangkan pembalasan penerbangan ruang udara Indonesia. Hal terakhir juga demi pembelaan kedaulatan negara Republik Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

- Abdurrasyid, Priyatna. *Montreal Convention 1999 Dengan Tiket Elektronik*, (Jakarta: PNRI, 2006)
- Harland, David. *The Regulation of Unfair Contracts in Australia* (Australia: University of Sidney).
- Irfan, Ahmad. *Perang Tarif Angkutan Udara Merugikan Usaha Transportasi Laut dan Udara* (Jakarta: Jurnal manajemen Transportasi, 2002).
- International Standard and Recommended Practices, Chapter I. Definitions, Procedures for Air Navigation Services Aircraft Operations, Vol.1, Flight Procedures, International Civil Aviation Organization, 1998*
- K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional Buku kedua* (Bandung: CV. Mandar Maju, 1995).
- K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional Bagian pertama* (Jakarta: PT. RajaGrafindo Perkasa, 2007).
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga, cet.3.* (Jakarta: Citra Aditya Bakti, 1998).
- Kartasapoetra, G. & Roekasih, R. *Segi-segi hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkutan Udara* Penerbit Armico, Bandung, Juni 1982.
- Prasad, Aduru Rajendra. *The Regulation of Unfair Contracts-An Indian Perspective*, (India).
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, buku ketiga, Hukum Pengangkutan* (Jambatan, 1981)

Rothschild, Donald P. and Carrol, David W. *Consumer Protection Reporting Service Volume One*, National Law Publishing Corporation, (Maryland: 1986).

Samsul, Inosentius. *Perlindungan Konsumen Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak* (Jakarta: Universitas Indonesia Fakultas Hukum Pascasarjana, 2004).

Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Edisi Revisi. (Jakarta: Grasindo, 2004).

Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1942).

Standar Keamanan dan Keselamatan Jasa Penerbangan (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2007)

Suriaatmadja, Toto Tohir. *Masalah Dan Aspek Hukum Dalam Pengangkutan Udara Nasional* (Bandung: CV. Mandar Maju, 2006).

Zylich, Marek. *International Air Transport Law* (Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1992).

Ze, San. Ng, Jayne. *The Air Asia Story, Kisah Maskapai Tersukses di Asia* (Jakarta: Ufuk, 2007)

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan

Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939 No.100

Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2001.

C. JURNAL, MAKALAH DAN ARTIKEL

Airline Baru Harus Pakai Lima Pesawat. *Bisnis Indonesia*, 31 Mei 2005.

Majalah Angkasa No. 9 Juni 1997 Tahun VII, hal. 52

Kargo udara Amburadul, Ancam keselamatan. *Kompas*, 24 Agustus 2006.

Perilaku Buruk Maskapai, *Bisnis Indonesia*, 16 Feb 2006.

Kasus Ban Pesawat Pecah Masih Cukup Tinggi. *Kompas*, 24 Agustus 2006.

Air and Truck Safety: A Consumer's View, Westlaw, Cornish F. Hitchcock (*Federal Bar News and Journal*, 1989, diakses September 2007).

Airlines deal with Delay Dilemma. Sumber dari <http://www.chinadaily.com.cn/> Diakses 29 November 2007.

Air Asia Mengecewakan. Sumber dari <http://www.mediakonsumen.com/>. Diakses 19 Agustus 2007.

Arab Saudi Tetap Terbuka Untuk Maskapai Penerbangan Indonesia, sumber: www.hubud.dephub.go.id

Aturan Anti Keterlambatan Pesawat Dijajaki. Sumber dari <http://www.tempointeraktif.com/> November 2007.

Bos Lion Air Ingin Terbangkan Banyak Orang. Sumber dari <http://www.bbc.co.uk/> Diakses 1 Oktober 2007.

Cartono Soejatman, Pilot Adam Air, Whistle Blower Orchestra. Sumber dari <http://www.angkasa-online.com/>. Diakses 28 Juli 2007.

Dampak Larangan Terbang Uni Eropa Jumlah Wisman dibeberepa daerah anjlok. Sumber dari [suarakarya-online.com/](http://www.suarakarya-online.com/). Diakses 21 Desember 2007.

- Dudi Sudiby, *The Ada Apa Dengan Penerbangan Kita?* Sumber dari <http://www.kontan-online.com/>. Diakses 28 Juli 2007.
- E. Saefullah Wiradipradja. *Dilema Dunia Penerbangan*. Sumber dari <http://www.pikiran-rakyat.com/>. Diakses Agustus 2007.
- Maskapai nasional tambah pesanan 129 pesawat baru*. Sumber dari <http://www.bisnis.com/>. Diakses 20 Desember 2007.
- <http://airfleets.net/> . Diakses 20 Desember 2007.
- IATA Releases 2006 Safety Report*. Sumber dari <http://www.iata.org/>. Diakses 20 Desember 2007.
- Ke Brussel Untuk Dua Puluh Menit*. Sumber dari <http://www.republika.go.id/>. Diakses 29 November 2007.
- Keselamatan Harus Menjadi Kebutuhan Bukan Keterpaksaan*. Sumber dari <http://hubud.dephub.go.id/>. Diakses 29 Maret 2007.
- Keterlambatan Pesawat Terkait Banyak Faktor*. Sumber dari <http://members.bumn-ri.com/angkasapura2/news>. (Jakarta: 2007, diakses November 2007).
- Larangan Terbang Dari Uni Eropa Tidak Transparan*. Sumber dari <http://www.suarakarya-online.com/>. Diakses 20 Desember 2007.
- Penerbangan RI Enam Besar Terburuk di Dunia*. Sumber dari <http://www.gatra.com/>.
- Perkembangan kebijakan Angkatan udara*. Sumber dari <http://www.hubud.dephub.go.id.com/>. Diakses 20 Desember 2007.
- Pesawat Terbang Telat, Advokat Menggugat*. Sumber dari <http://hukumonline.com>. (Jakarta: 2007, diakses November 2007).

Pilot Abaikan Peringatan. Sumber dari <http://www.republika.co.id/>. Diakses 21 Desember 2007.

Plane Crash in Turkey Kills 57. Sumber dari <http://www.foxnews.com/>. Diakses 20 Desember 2007.

Presiden Komisi Eropa Bantu Percepat Pencabutan Larangan Terbang. Sumber dari <http://www.media-indonesia.com/>. Diakses 29 November 2007.

RI Perlu Siapkan Balasan Larangan Terbang Uni Eropa. Sumber dari <http://www.sinarharapan.co.id.com/>.

Satoto Budi, Larangan Terbang ke Eropa Pemerintah Disarankan Segera Lakukan Audit Transparan. Sumber dari <http://www.sinarharapan.co.id.com/>. Diakses 21 Desember 2007.

Sikap Flight Attendant Batavia Air Mengecewakan. Sumber dari <http://www.mediakonsumen.com/>.

Susilo Bambang Yudhoyono, Sambutan Peresmian Pengembangan Bandara Internasional Juanda. Sumber dari <http://www.presidentri.go.id/index.php/pidato/2006/11/15/485.html>. (Jakarta: 2007, diakses Oktober 2007).

UE Bans All Indonesian Airlines. Sumber dari <http://news.bbc.co.uk/>. Diakses Agustus 2007.

Wapres: Pemerintah Berencana Batasi Usia Alat Transportasi. Sumber dari <http://www.antara.co.id>.

Wapres: Pemerintah Berencana Batasi Usia Alat Transportasi. Sumber dari <http://www.antara.co.id/>.

**UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 15 TAHUN 1992**

**TENTANG
PENERBANGAN**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA,
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,**

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

ingat : Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 Undang Undang Dasar 1945.

Dengan persetujuan

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN :

apkan : UNDANG UNDANG TENTANG PENERBANGAN.

**BAB I
KETENTUAN UMUM**

Pasal 1

Dalam Undang Undang ini yang dimaksud dengan :

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

BAB II

ASAS DAN TUJUAN

Pasal 2

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

Pasal 3

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

BAB III KEDAULATAN ATAS WILAYAH UDARA

Pasal 4

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

Pasal 5

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan, dan ekonomi nasional.

Pasal 6

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

BAB IV

PEMBINAAN

Pasal 7

- (1) Penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Penyelenggaraan penerbangan dilaksanakan berdasarkan ketentuan dalam Undang Undang ini.

- (3) Pembinaan penerbangan diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan penerbangan dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu, terwujudnya sarana dan prasarana penerbangan yang andal, sumber daya manusia yang profesional serta didukung industri pesawat terbang nasional yang tangguh, dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat untuk mewujudkan tujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.
- (4) Pembinaan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 8

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

BAB V

PENDAFTARAN DAN KEBANGSAAN PESAWAT UDARA SERTA PENGGUNAANNYA SEBAGAI JAMINAN

Pasal 9

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

Pasal 10

- (1) Selain tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1), pesawat terbang dan helikopter yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda kebangsaan.
- (2) Tanda kebangsaan Indonesia hanya diberikan kepada pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia.

- (3) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh dan mencabut tanda kebangsaan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan jenis-jenis pesawat terbang dan helikopter tertentu yang dapat dibebaskan dari kewajiban memiliki tanda kebangsaan, diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 11

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

Pasal 12

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

BAB VI

PENGGUNAAN PESAWAT UDARA

Pasal 13

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

Pasal 14

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

Pasal 15

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

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

Pasal 16

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

Pasal 17

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

BAB VII

KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN

Pasal 18

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

Pasal 19

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

Pasal 20

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

Pasal 21

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

Pasal 22

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

Pasal 23

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

Pasal 24

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

BAB VIII

BANDAR UDARA

Pasal 25

- (1) Pemerintah menetapkan bagian wilayah darat dan/atau perairan Republik Indonesia untuk dipergunakan sebagai bandar udara.
- (2) Penentuan lokasi, pembuatan rancang bangun, perencanaan, dan pembangunan bandar udara termasuk kawasan di sekelilingnya wajib memperhatikan ketentuan keamanan penerbangan, keselamatan penerbangan, dan kelestarian lingkungan kawasan bandar udara.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 26

- (1) Penyelenggaraan bandar udara untuk umum dan pelayanan navigasi penerbangan dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- (2) Badan hukum Indonesia dapat diikutsertakan dalam penyelenggaraan bandar udara untuk umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) atas dasar kerja sama dengan badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan bandar udara untuk umum.
- (3) Pengadaan, pengoperasian, dan perawatan fasilitas penunjang bandar udara untuk umum dapat dilakukan oleh Pemerintah atau badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 27

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

Pasal 28

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

Pasal 29

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

Pasal 30

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

Pasal 31

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

BAB IX

PENCARIAN DAN PERTOLONGAN KECELAKAAN SERTA PENELITIAN SEBAB-SEBAB KECELAKAAN PESAWAT UDARA

Pasal 32

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

Pasal 33

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

Pasal 34

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

Pasal 35

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

BAB X ANGKUTAN UDARA

Pasal 36

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

Pasal 37

- (1) Usaha angkutan udara niaga dilakukan secara berjadwal dan tidak berjadwal.**

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

Pasal 38

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

Pasal 39

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

Pasal 40

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

Pasal 41

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

Pasal 42

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

Pasal 43

- (1) Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas :
 - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.
- (2) Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 44

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

Pasal 45

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

Pasal 46

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

Pasal 47

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

Pasal 48

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

Pasal 49

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

BAB XI DAMPAK LINGKUNGAN

Pasal 50

- (1) Untuk mencegah terganggunya kelestarian lingkungan hidup, setiap pesawat udara wajib memenuhi persyaratan ambang batas tingkat kebisingan.**

- (2) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mencegah terganggunya kelestarian lingkungan hidup sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 51

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

BAB XII PENYIDIKAN

Pasal 52

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

Pasal 53

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

BAB XIII

KETENTUAN PIDANA

Pasal 54

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

Pasal 55

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

Pasal 56

Barangsiapa mengoperasikan pesawat terbang dan helikopter yang tidak mempunyai tanda kebangsaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

Pasal 57

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

Pasal 58

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

Pasal 59

Barangsiapa melakukan pendaratan atau tinggal landas dengan menggunakan pesawat udara tidak di atau dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).

Pasal 60

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

Pasal 61

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

Pasal 62

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

Pasal 63

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

Pasal 64

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

Pasal 65

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

Pasal 66

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

Pasal 67

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

Pasal 68

- (1) Barangsiapa tanpa hak merusak atau menghilangkan bukti-bukti atau mengubah letak pesawat udara, atau mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan pesawat udara, sebelum dilakukan penelitian terhadap penyebab kecelakaan tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).
- (2) Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan tujuan untuk menghilangkan bukti-bukti mengenai penyebab kecelakaan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).

Pasal 69

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

Pasal 70

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

Pasal 71

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

Pasal 72

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

Pasal 73

1. Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 58, Pasal 60, Pasal 61, dan Pasal 68 ayat (2) adalah kejahatan.
2. Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 59, Pasal 62, Pasal 63, Pasal 64, Pasal 65, Pasal 66, Pasal 67, Pasal 68 ayat (1), Pasal 69, Pasal 70, Pasal 71, dan Pasal 72 adalah pelanggaran.

BAB XIV

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 74

Dengan berlakunya Undang Undang ini maka :

- a. Ordonansi Pengangkutan Udara (Luchtvervoer Ordonantie Staatsblad Tahun 1939 Nomor 100) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Undang Undang ini atau belum diganti dengan Undang Undang yang baru;
- b. Semua peraturan pelaksanaan Undang Undang Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1958 Nomor 159, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1687) dinyatakan

tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang Undang ini.

BAB XV

PENUTUP

Pasal 75

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

Pasal 76

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

Disahkan di Jakarta
pada tanggal 25 Mei 1992
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Ttd

SOEHARTO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 25 Mei 1992

**MENTERI/SEKRETARIS NEGRA
REPUBLIK INDONESIA.**

ttd

MOERDIONO

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1992 NOMOR 53.

PERJANJIAN & KETENTUAN UMUM PENGANGKUTAN PENERBANGAN ADAM AIR

Asuransi Cukai Penumpang

Dengan membeli tiket penerbangan Adam Air dan meninggalkan Adam Air maka calon penumpang yang namanya tertera pada kopon perjalanan tidak dianggap telah membayar (tidak memahani) dan setuju serta tunduk tunduk terhadap dan ketentuan yang tertera dalam Peraturan dan Ketentuan lainnya yang ditetapkan kemudian.

Tiket Booking dan Kode Penumpang

Jika ada bahwa tiket yang Anda pesan telah memiliki kode booking yang Anda dapat melihat kode booking Anda pada kopon penerbangan yang tertera pada tiket Anda. Adam Air tidak dapat membatalkan Anda untuk check in apabila tiket Anda tidak memiliki kode booking yang. Tiket hanya berlaku untuk perjalanan bagi penumpang yang namanya tertera di kopon perjalanan. Tidak dapat yang resmi.

Ketentuan dan Kondisi Tiket

Adam Air memiliki sistem perjalanan sukses dalam memenuhi kebutuhan dan kondisi yang berbeda. Anda dapat menghubungi kantor perwakilan Adam Air untuk mengetahui ketentuan dan kondisi masing masing tiketnya. Beberapa subclass memiliki ketentuan non-refund yang artinya per tiket tidak dapat dikembalikan atau hanya bisa tidak digunakan kembali.

dengan jadwal penerbangan yang tertera pada kopon penerbangan. Tiket ini berlaku beberapa subclass juga memiliki masa berlaku tiket tertentu. Pastikan Anda sudah mempersiapkan keperluan dan kondisi subclass tiket yang Anda beli.

Konfirmasi Uang dan Pembatalan Waktu Keberangkatan Anda

Calon penumpang dengan status tiket confirm (OK) diwajibkan untuk mengkonfirmasi ulang pengembalian uang yang bersangkutan kantor perwakilan Adam Air di bandara sebelum atau kantor perwakilan Adam Air lainnya sebelum berangkat dua puluh empat jam (24) sebelum jadwal keberangkatan pesawat yang tertera pada kopon penerbangan (flight coupon).

Ketentuan untuk mengkonfirmasi ulang dapat mengkonfirmasi Anda, diwajibkan dan Adam Air tidak bertanggung jawab dalam bentuk apapun juga atas kerugian yang timbul termasuk untuk tiket non-refund. Pastikan Anda membaca ketentuan Anda untuk mengkonfirmasi ulang.

Prosedur pembayaran waktu keberangkatan dikalikan biaya sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Adam Air. Waktu keberangkatan Anda adalah saat berangkat apabila telah melakukan validasi dan kode booking baru dari petugas Adam Air.

Ketentuan atau ketentuan untuk mengkonfirmasi pembatalan pembatalan waktu keberangkatan akan dikenakan denda sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Adam Air. Beberapa subclass memiliki ketentuan yang tidak mengizinkan pembatalan atau perubahan waktu keberangkatan. Anda, pastikan Anda sudah mengetahui ketentuan dan kondisi subclass tiket yang Anda beli.

Waktu pelayanan Check in Counter dan Ketentuannya

Check in Counter dibuka dua (2) jam sebelum jam keberangkatan pesawat dan sebelum empat puluh lima (45) menit sebelum jadwal keberangkatan pesawat.

Calon penumpang bertanggung jawab untuk melakukan check in resmi

waktu sesuai dengan waktu keberangkatan yang tertera pada tiket. Adam Air berhak untuk menolak keberangkatan calon penumpang apabila Anda berusaha untuk check in di luar batas waktu tersebut di atas dan Adam Air tidak memiliki tanggung jawab dalam bentuk apapun juga. Pastikan untuk telah memberikan ganti rugi karena keterlambatan Anda melakukan check in.

Apabila dalam waktu empat puluh lima (45) menit sebelum jadwal keberangkatan pesawat, calon penumpang belum melakukan check in.

maka pembuatannya secara otomatis akan dibatalkan dan Adam Air berhak untuk menawarkan atau menjual pembukuan yang telah dibatalkan secara alternatif kepada calon penumpang lainnya. Calon penumpang dengan isi tiket untuk melaporkan ketidaksihingga serta melepaskan segala tuntutan terhadap Adam Air atas penghapusan pembukuan secara otomatis yang disebabkan karena keterlambatan calon penumpang untuk check in.

Pengembalian Uang

Pengembalian Uang (refund) tiket dibayar sesuai jadwal dan ketentuan bukti pembayaran resmi dan tiket dengan penerbangan resmi.

Asuransi

Penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungjawabkan pada PT. ASURANSI KERUGIAN JASA RAJAWA berdasarkan Undang-undang No. 33/1964 beserta peraturan-peraturan pelaksanaannya.

Kehilangan dan Kerusakan Tiket

Kehilangan tiket atau tiket rusak menjadi tanggung jawab pemilik tiket sendiri. Tiket yang rusak tidak dapat dipergunakan untuk perjalanan.

Adam Air tidak dapat memberikan penggantian atas kehilangan tiket penumpang baik dalam bentuk uang maupun penggantian tiket baru.

Ketentuan Bagasi

Penumpang boleh membawa barang bawaan yang masuk ke dalam kabin pesawat tanpa biaya tambahan, sebanyak dua (2) buah dan berat tidak lebih dari dua puluh (20) kilogram.

Apabila barang bawaan Anda beratnya melebihi dua puluh (20) kilogram dan atau jumlahnya lebih dari dua (2) buah maka Anda diwajibkan untuk membayar biaya kelebihan bagasi sesuai dengan peraturan yang ditetapkan Adam Air.

Adam Air tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena kehilangan dan/atau kerusakan barang bawaan Anda termasuk kehilangan barang berharga atau barang pribadi lainnya akibat pesawat.

Penumpang diperbolehkan membawa barang bawaan sepanjang satu (1) buah barang bawaan masuk ke dalam kabin pesawat dengan ukuran maksimal 56cm x 36cm x 23cm dan beratnya tidak melebihi lima (5) kilogram. Adam Air berhak untuk tidak memperbolehkan Anda.

barang bawaan yang masuk ke dalam kabin pesawat harus terikat dan terikat dengan baik. Adam Air tidak bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang bawaan yang disebabkan karena keterlambatan atau keterlambatan.

Ketidabsahan dan Pembatalan Penerbangan

Adam Air akan berusaha semaksimal mungkin untuk menghindari keterlambatan dalam mengangkut penumpang dan barang bawaan Anda. Namun, karena suatu hal dan keadaan di luar kendali Adam Air dapat mengakibatkan pembatalan atau perubahan waktu keberangkatan. Apabila ini terjadi dan demi kebaikan bersama maka Adam Air berhak untuk meminda dan/atau memindahkan ulang waktu keberangkatan pada hari yang sama tanpa harus melakukan ganti rugi dalam bentuk apapun juga atas kerugian yang disebabkan karena pembatalan dan/atau pemindahan ulang suatu penerbangan.

Namun, apabila pada penerbangan harus dibatalkan maka Adam Air akan berusaha untuk mengembalikan tiket yang telah Anda bayarkan atau mengizinkan Anda untuk perjalanan Adam Air dengan tujuan yang sama pada hari yang sama dengan hari yang tertera. Adam Air tidak memiliki tanggung jawab atas kerugian yang timbul karena pembatalan suatu penerbangan.

- Korupsi Tertentu
- Adam Air beritikad untuk menjamin penumpang dengan hati-hati akan naik ke pesawat tanpa mengganggu pesawat atau mengganggu keselamatan dalam banyak apapun juga kepada calon penumpang tersebut.
1. Calon penumpang diharapkan untuk check-in di dalam batas waktu pelayanan khusus kami atau melakukan check-in.
 2. Calon penumpang tidak membawa objek apapun kode booking yang sudah tercatat atau barang-barang.
 3. Calon penumpang tidak terdaftar dalam daftar nama calon penumpang Adam Air.
 4. Calon penumpang tidak memiliki tiket dan atau tidak dapat menunjukkan Kartu Tanda Pengenal kepada petugas kami.
 5. Calon penumpang tidak memiliki dokumen perjalanan, paspor, visa yang dibutuhkan untuk perjalanan tersebut atau Negara tertentu.
 6. Calon penumpang belum membayar semua tarif atau biaya-biaya lain kepada Adam Air.
 7. Calon penumpang telah melakukan pembelian tiket menggunakan bank credit card melalui agen travel atau perantara lain atau menggunakan keterangan umum di operator lain.

8. Penerbangan atau tidak berkeinginan melakukan calon penumpang untuk melakukan perjalanan.
 9. Sports atau keterampilan lain/ Atau tidak layak untuk melakukan perjalanan dikarenakan kondisi kesehatan atau tidak memenuhi persyaratan kesehatan lainnya sebagaimana yang tertera pada formulir health.
- Ketentuan Setelah Check-in**
- Agenda Anda sudah melakukan proses check-in dan telah mendapatkan paspor dan pesawat boarding pass namun tidak bisa berangkat karena paspor tersebut tidak dapat digunakan diperguruan lagi. Pihak dari Adam Air tidak bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dikarenakan tersebut.
- Kesediaan naik pesawat akan dilakukan dalam keadaan darurat yang berlaku di Adam Air.
- Ketentuan Adam berada di pintu keberangkatan yang tertera di tiket penumpang maksimal 30 menit sebelum pintu keberangkatan ditutup. Ketidakhadiran dalam 30 menit keberangkatan dapat mengakibatkan keberangkatan pesawat dan tiket hangus.

Perubahan Ketentuan dan Persyaratan Umum Penerbangan Adam Air

Tidak ada pun agen, karyawan, pejabat atau siapapun yang bertanggung jawab atas masalah ini. Mengingat Adam Air merupakan bagian dari ketentuan dan persyaratan umum penerbangan Adam Air.

...terima kasih telah memilih
ADAM AIR
 sebagai maskapai penerbangan anda

CONDITIONS OF CONTRACT DOMESTIC REGULATION

1. Carriage hereunder is subject to the regulations of the Indonesian Air Transport Act (1992/103) and to the applicable conditions of carriage, tariffs, rules (within the limits of departure and arrival states) and other regulations of the carrier, which shall be accessible part normal and reach and available for inspection at the carrier's booking office.
2. This passenger's ticket is valid only for the person named herein and is not transferable. The passenger agrees that the carrier reserves the right to check, if necessary, whether the ticket is valid for the person named on the ticket. Anyone other than the person named on the ticket, in whole or in part, is not allowed to travel on the ticket. The carrier is entitled to refuse such transportation and the right of transportation on the ticket by the person named on the ticket will lapse.
3. The carrier reserves the right to terminate other carriers for the execution of the contract and to alter upon stopping points.
4. The carrier is not liable for any damage whatsoever arising out of cancellation and/or delay in transportation, including delay in service of passenger and cargo in delivery of baggage.
5. Checked baggage carried hereunder will only be delivered to the consignee on production of the baggage claim tag.
6. a. The carrier is liable for the damage and loss on the passenger's baggage subject to the Indonesian Air Transport Act (1992/103) and the conditions of carriage of the carrier.
 b. A baggage is registered, received in good order and conditions by the passenger unless the passenger claims otherwise upon receipt of his/her baggage.
 c. All claims are subject to proof of amount of loss. The liability for loss of damaged baggage is limited to Rp. 20.000. (Twenty thousand rupiah) per kilogram.
 d. The Carrier assumes no liability for fragile/perishable articles and fur, animals/carnivora as baggage.
 e. The Carrier assumes no liability for money, jewelry, documents and valuable papers etc. kept in the baggage.
7. No agent, employee or representative of the carrier has authority to enter or make extra liability or party any provision of the applicable conditions of carriage, tariffs, time tables and other regulations of the carrier.

SYARAT-SYARAT PERJANJIAN PENGANGKUTAN DALAM NEGERI

1. Perjanjian pengangkutan ini tunduk kepada ketentuan-ketentuan Undang-Undang Pengangkutan Udara Indonesia (UU. 1992/103) serta kepada syarat-syarat Pengangkutan, tarif-tarif, peraturan peraturan dasar, ketentuan waktu-waktu keberangkatan dan waktu-waktu tiba yang tercantum di tiket/pesawat dan peraturan-peraturan lain dari perusahaan yang bersangkutan dengan syarat-syarat dapat dipergunakan dari pesawat atau dari yang dapat dipergunakan untuk tujuan lain.
 2. Tiket penumpang ini hanya dapat dipergunakan oleh orang yang namanya tertera di tiket dan tidak dapat dipergunakan oleh orang lain. Penumpang menyatakan bahwa bila perlu penumpang dapat melakukan perjalanan dengan cara lain apabila ada yang terjadi.
 3. Jika tiket dipergunakan oleh orang lain tanpa persetujuan oleh seseorang yang telah dibayar yang namanya tertera di tiket maka penumpang berhak untuk menuntut penggantian uang ke. Jika ada penggantian dengan cara lain yang berlaku di tiket.
 4. Hak untuk melanjutkan perjalanan penumpang pengangkutan ini kepada perusahaan pengangkutan yang lain, jika hak tersebut sempat-tempat penumpang yang telah dibayar, tidak berlaku dalam semua keadaan.
 5. Bagasi tercatat yang ditanggung perusahaan di Indonesia ini hanya akan diserahkan kepada penumpang jika cara bagasinya diutamakan kepada penumpang.
 6. a. Perangkitan berkecukupan untuk atas kerugian kerugian yang timbul pada berangkat dan kembali dengan membayar pada syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Undang-Undang Pengangkutan Udara Indonesia (UU. 1992/103) dan syarat-syarat umum dan pengangkutan dari pengangkutan.
 b. Ada perjanjian pada saat penumpang bagasi tidak mengikat perantara, maka ditanggung bahwa orang itu menanggung dalam keadaan lengkap dan baik.
 c. Semua barang yang dianggap barang dapat dibuktikan besarnya kerugian yang dialami. Tanggung jawab terbatas untuk kerugian dan kerusakan bagasi ditanggung sejumlah maksimum Rp. 20.000. (Dua puluh ribu rupiah) per kilogram.
 d. Perangkitan tidak dapat bertanggung jawab terhadap kerusakan barang barang perantara dan barang barang yang ditanggung sebagai bagasi.
 e. Perangkitan tidak dapat bertanggung jawab terhadap barang-barang, dokumen-dokumen serta barang-barang berharga atau berharga jika disimpan dalam koper/bagasi.
- Tidak bertanggung jawab atas kerugian, pegawai pegawai atau wakil-wakil penumpang berhak menuntut jika dituntut dalam syarat-syarat pengangkutan. Untuk cara, peraturan-peraturan dan ketentuan-ketentuan lain dari pengangkutan yang berlaku baik sebagai penumpang dalam keberangkatan.

PAGE 2/2

COMMISSION REGULATION (EC) No 787/2007

of 4 July 2007

amending Commission Regulation (EC) No 474/2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community

(Text with EEA relevance)

THE COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,

Having regard to the Treaty establishing the European Community,

Having regard to Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC⁽¹⁾, and in particular Article 4 thereof,

Whereas:

- (1) Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 established the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005⁽²⁾.
- (2) In accordance with Article 4(3) of Regulation (EC) No 2111/2005, some Member States communicated to the Commission information that is relevant in the context of updating the Community list. Relevant information was also communicated by third countries. On this basis, the Community list should be updated.
- (3) In accordance with Article 4(2) of Regulation (EC) No 2111/2005 and Article 2 of Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005⁽³⁾, a Member State requested to update the Community list.
- (4) The Commission informed all air carriers concerned either directly or, when this was not practicable, through the authorities responsible for their regulatory

oversight, indicating the essential facts and considerations which would form the basis for a decision to impose on them an operating ban within the Community or to modify the conditions of an operating ban imposed on an air carrier which is included in the Community list.

- (5) Opportunity was given by the Commission to the air carriers concerned to consult the documents provided by Member States, to submit written comments and to make an oral presentation to the Commission within 10 working days and to the Air Safety Committee established by Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the harmonization of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation⁽⁴⁾.

- (6) The authorities with responsibility for regulatory oversight over the air carriers concerned have been consulted by the Commission as well as, in specific cases, by some Member States.

Pakistan International Airlines

- (7) On 14 May 2007 Pakistan International Airlines submitted a recovery action plan to the Commission, followed by evidence confirming the implementation of a number of corrective actions. The Commission takes note that significant progress has been made by the carrier following its inclusion in the Community list, and that the carrier, supported by its oversight authorities, confirmed that it has rectified safety deficiencies on part of its fleet. The competent authorities of Pakistan have endorsed these measures.
- (8) As a consequence, on the basis of the common criteria, it is assessed that Pakistan International Airlines should be allowed to operate to the Community also with the following eleven aircraft: three Boeing 747-300s with registration marks AP-BFU, AP-BGG and AP-BFX; two Boeing 747-200s with registration marks AP-BAK and AP-BAT; six Airbus A-310s with registration marks AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC and AP-BEG. The mentioned aircraft should consequently be removed from Annex B.

⁽¹⁾ OJ L 344, 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ OJ L 84, 23.3.2006, p. 14. Regulation as amended by Regulation (EC) No 235/2007 (OJ L 66, 6.3.2007, p. 3).⁽³⁾ OJ L 84, 23.3.2005, p. 8.⁽⁴⁾ OJ L 373, 31.12.1991, p. 4.

(9) The competent authorities of the Islamic Republic of Pakistan have agreed that, before the resumption of operations of each individual aircraft concerned, they shall provide the authorities of the Member State of the airport of destination, as well as the Commission, with a safety inspection report of the aircraft which they have conducted before the aircraft is due to operate. On receipt of the report, the relevant Member State may, if necessary, ban the aircraft in accordance with Article 6 of Regulation (EC) No 2111/2005. On arrival, a complete SAFA ramp inspection of the aircraft should be carried out, and its report should be submitted without delay to the Commission which will forward it to the other Member States. Member States intend to ensure further verification of effective compliance with relevant safety standards through systematic ramp inspections on this carrier.

(10) The remaining aircraft in this carrier's fleet still do not meet fully the relevant safety standards and should therefore be retained in Annex B pending rectification of outstanding deficiencies. An on-site follow-up visit should be organised before further reviews of the operational restrictions imposed on the carrier, in order to verify the full implementation of the recovery action plan and its progress. Both the carrier and its competent authorities have confirmed acceptance of this visit.

TAAG — Angola Airlines

(11) There is verified evidence of serious safety deficiencies on the part of TAAG Angola Airlines certified in Angola. These deficiencies have been identified by France during ramp inspections performed under the SAFA programme. The repetition of these inspection findings shows systemic safety deficiencies ⁽¹⁾.

(12) TAAG Angola Airlines demonstrated a lack of ability to address safety deficiencies in response to requests by France, in spite of guarantees given by the carrier and its competent authorities as demonstrated by persistent safety deficiencies. Also, there is insufficient ability of the competent authorities of Angola to enforce the relevant safety standards, despite the guarantees given by these authorities.

(13) The competent authorities of Angola demonstrated a lack of ability to implement and enforce the relevant safety standards, when concerns about the safety of the operation of TAAG certified in that State were raised.

⁽¹⁾ DGAC/F-2003-419, DGAC/F-2003-1026, DGAC/F-2005-394, DGAC/F-2005-1185, DGAC/F-2006-27, DGAC/F-2006-566, DGAC/F-2006-1598, DGAC/F-2006-1966, DGAC/F-2006-2087, DGAC/F-2006-2069, DGAC/F-2007-418, DGAC/F-2007-838, DGAC/F-2007-841, DGAC/F-2007-1113, DGAC/F-2007-1141.

(14) Whilst acknowledging the effort made by the carrier towards the identification of the actions necessary to redress its safety situation, as well as the disposition towards cooperation shown by both the carrier and the competent authorities of civil aviation of Angola, the Commission considers that the satisfactory implementation of an adequate corrective action plan by the carrier is not completed.

(15) Therefore, on the basis of the common criteria, it is assessed that TAAG Angola Airlines does not meet the relevant safety standards. The air carrier should be subject to a ban to all its operations and should be included in Annex A.

Volare Aviation

(16) The Netherlands has submitted to the Commission a request to update the Community list in accordance with Article 4(2) of Regulation (EC) No 2111/2005 in view of imposing an operating ban on the whole fleet of Volare Aviation.

(17) There is verified evidence of serious safety deficiencies on the part of Volare Aviation certified in Ukraine. These deficiencies have been identified by the Netherlands during ramp inspections performed under the SAFA programme, and confirmed by ramp inspections performed in other Member States. The repetition of these inspection findings shows systemic safety deficiencies ⁽²⁾.

(18) Volare Aviation demonstrated a lack of ability to address safety deficiencies at systemic level in response to requests by the Netherlands, as demonstrated by the insufficient corrective action plan presented in response to identified safety deficiencies.

(19) The competent authorities of Ukraine demonstrated a lack of ability to implement and enforce the relevant safety standards, when concerns about the safety of the operation of Volare Aviation certified in that state were raised.

⁽²⁾ BCAA-2004-58, CAA-N-2006-228, CAA-N-2007-56, CAA-N-2007-73, CAA-NL-2005-37, CAA-NL-2006-243, CAA-NL-2007-1, CAA-NL-2007-2, CAA-NL-2007-3, CAA-NL-2007-23, CAA-NL-2007-24, CAA-NL-2007-44, CAA-NL-2007-45, CAA-NL-2007-46, CAA-NL-2007-47, CAA-NL-2007-48, CAA-UK-2007-31, CAAFIN-2004-14, CAAFIN-2004-27, DGAC-E-2006-1131, DGAC-E-2006-1386, DGAC-E-2007-376, DGAC/F-2006-138, DGAC/F-2006-830, DGAC/F-2006-1041, DGAC/F-2006-1928, DGAC/F-2007-446, DGAC/F-2007-738, DGAC/F-2007-739, ENAC-IT-2004-477, ENAC-IT-2005-118, ENAC-IT-2006-299, ENAC-IT-2006-445, LBA/D-2004-425, LBA/D-2006-697, MOTLUX-2005-7.

(20) Therefore, on the basis of the common criteria, it is assessed that Volare Aviation does not meet the relevant safety standards. This carrier should therefore be subject to a ban to all its operations and should be included in Annex A.

Air carriers from Indonesia

(21) There is verified evidence of serious safety deficiencies on the part of all air carriers certified in Indonesia. These deficiencies have been identified by a safety audit report carried out by Indonesia's civil aviation authority following a succession of accidents, which revealed that none of the country's air carriers meet relevant safety standards.

(22) The US Department of Transportation's Federal Aviation Administration (FAA) lowered Indonesia's safety rating in its IASA programme, for the reason that Indonesia fails to comply with international safety standards set by the International Civil Aviation Organization (ICAO). Such a measure amounts effectively to an operating ban on all carriers certified by Indonesia. As a consequence, Indonesian carriers will not be permitted to commence service to the United States.

(23) The last ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) report, as well as its follow-up report, has indicated serious shortcomings with regard to the capability of the civil aviation authorities of Indonesia to perform their air safety oversight responsibilities.

(24) The competent authorities of Indonesia demonstrated an insufficient ability to implement and enforce the relevant safety standard. Furthermore, these authorities did not reply adequately and in a timely manner when concerns about the safety of the operation of carriers licensed in Indonesia were raised by the Commission.

(25) Therefore, on the basis of the common criteria, it is assessed that all air carriers certified in Indonesia should be subject to an operating ban and included in Annex A.

Air carriers from the Kyrgyz Republic

(26) The authorities of the Kyrgyz Republic have provided the Commission with information indicating that they granted an Air Operator's Certificate to the following air carriers: Eastok Avia, Kyrgyz Trans Avia, and S Group Aviation. Since these new air carriers are certified by the authorities of the Kyrgyz Republic which have shown a lack of ability to carry out adequate safety oversight, they should be included in Annex A.

(27) The authorities of the Kyrgyz Republic have provided the Commission with evidence of the withdrawal of the Air Operator's Certificates of the following air carriers: British Gulf International Airlines FEZ and Kyrgyz General Aviation. Since these carriers certified in the Kyrgyz Republic have consequently ceased their activities, they should be withdrawn from Annex A.

Air carriers from Albania

(28) The last ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) report, the results of the recent assessment mission conducted in Albania in the framework of the European Common Aviation Area (ECAA) and information provided by Italy, have indicated serious shortcomings with regard to the capability of the civil aviation authorities of Albania to perform their air safety oversight responsibilities.

(29) Following the invitation of the Albanian civil aviation authority, a team of European experts conducted a fact-finding mission to the Albania from 4 to 8 June 2007. Its report shows that despite many efforts, the civil aviation authorities of Albania still lack the resources, legal framework and expertise which are necessary to allow them to perform their air safety oversight responsibilities in a satisfactory manner.

(30) With regard to two carriers certified in Albania — Albanian Airlines and Belle Air — the above mentioned report shows that both carriers are operating in accordance with the relevant safety standards and indeed taking additional measures to ensure their own safety oversight given the recognised deficiencies of the national civil aviation authorities.

(31) No serious safety deficiencies were detected during several SAFA ramp inspections conducted on aircraft operated by both carriers to European airports.

(32) The civil aviation authorities of Albania have agreed to submit a comprehensive corrective action plan aimed at addressing all safety oversight deficiencies identified in the various reports cited above, particularly the report of the fact-finding mission conducted in Albania by a team of European experts from 4 to 8 June 2007.

(33) The Government of Albania has reiterated its full political commitment towards a sound restructuring programme for its civil aviation authority and that it will not issue any further Air Operator Certificates until the said programme has been satisfactorily implemented.

(34) On the basis of the common criteria, it is assessed that being in compliance with the relevant safety standards, Albanian Airlines and Belle Air should not be included in the Community list. The competent authorities of Albania should provide the Commission, within a period not exceeding three months, with all the necessary information regarding the formulation and progress in implementation of a corrective action plan. In addition, Member States intend to ensure further verification of effective compliance with relevant safety standards through systematic ramp inspections on these carriers.

Air carriers from Bulgaria

(35) As envisaged in recital 35 of Commission Regulation (EC) No 235/2007, the situation of five Bulgarian carriers — Air Sofia, Bright Aviation Services, Heli Air Services, Scorpion Air and Vega Airlines — should be closely monitored. Accordingly, the civil aviation authority of Bulgaria conducted, with the assistance of experts from the Commission, EASA and Member States, verification visits of these carriers in order to determine the appropriate measures as regards the operational restrictions imposed on them since 21 February 2007.

(36) In the light of the results of the visit carried out from 27 May to 2 June, it is assessed that there is verified evidence of serious safety deficiencies on the part of Air Sofia, Bright Aviation Services, Scorpion Air and Vega Airlines. The persistence of these inspection findings shows systemic safety deficiencies.

(37) Furthermore, the visit has revealed evidence that the carrier Air Scorpio is from a corporate point of view, administratively, financially and technically managed and controlled by the carrier Scorpion Air and that aircraft operated by Air Scorpio for commercial transport were previously operated and owned by Scorpion Air. There is verified evidence of serious safety deficiencies on the part of Air Scorpio.

(38) The Commission has taken note of the revocation of the AOC of Vega Airlines, Bright Aviation, Scorpion Air, and Air Sofia as well as the suspension of the AOC of Air Scorpio decided by the competent authorities of Bulgaria on 21 June 2007. Therefore, as these air carriers cannot operate any air services, no further action is warranted by the Commission.

(39) The Commission has also taken note of the decision by the competent authorities of Bulgaria on 21 June 2007 to modify the AOC of Heli Air Service by suspending

until further notice the operation in the European Community, Switzerland, Norway and Iceland of the aircraft of type LET 410 with registration marks LZ-CCT, LZ-CCS, LZ-CCR, LZ-CCE, LZ-CCF and LZ-LSB. The aircraft of type LET 410 with registration mark LZ-CCP of this carrier is permitted to operate flights within the Community, as this is the only aircraft currently equipped with the necessary obligatory safety equipment (EGPWS and TCAS) and therefore able to ensure safe operation within the Community. The Commission should closely monitor the situation of this carrier and verify the implementation of its corrective action plan with the assistance of EASA and the Member States.

(40) With regard to the exercise by the competent authorities of Bulgaria, the Commission acknowledges the progress made by the Bulgarian authorities in fulfilling its responsibilities. The Commission supports the efforts of the Bulgarian authorities to continue the exercise of oversight responsibilities. It shall continue monitoring this process with the assistance of EASA and the Member States.

Air carriers from Mauritania

(41) As envisaged in recital 36 of Commission Regulation (EC) No 910/2006 of 20 June 2006⁽¹⁾ a team of European experts conducted a follow-up mission to Mauritania from 18 to 21 June 2007 to assess the progress in the implementation of the new legislation, requirements and procedures. Its report shows that the Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) is meeting its obligations and has also continued to develop the technical regulation and the necessary working procedures to ensure its oversight of the civil aviation industry.

(42) In addition, Air Mauritanie took the necessary actions to correct the deficiencies identified through ramp inspections carried out at Community airports and improve its procedures.

(43) On the basis of the common criteria, it is assessed that Mauritania has taken the necessary measures to reach an acceptable level of performance in the discharge of its oversight obligations to ensure that Mauritanian carriers comply with international safety standards.

⁽¹⁾ Commission Regulation (EC) No 910/2006 of 20 June 2006 amending Regulation (EC) No 474/2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council (OJ L 168, 21.6.2006, p. 16).

Air carriers from the Republic of Moldova

- (44) There is verified evidence of serious safety deficiencies on the part of Aeronordgroup, Aeroportul International Marculesti, Grixona, Jet Line International, Jetstream, and Tiramavia certified in the Republic of Moldova. These deficiencies have been identified by Belgium, Croatia, France, Germany, Italy, Lithuania, Malta, the Netherlands, Spain and Turkey during ramp inspections performed under the SAFA programme. The repetition of these inspection findings shows systemic safety deficiencies⁽¹⁾.
- (45) Following the invitation of the civil aviation authority of the Republic of Moldova, a team of European experts conducted a fact-finding mission to Moldova from 4 to 8 June 2007. Its report shows that the Moldovan Civil Aviation Authority has revealed an insufficient ability to implement and enforce the relevant safety standards in accordance with their obligations under the Chicago Convention, as regards the following carriers: Valan International Cargo Charter, Aeronord Group, Grixona, Jet Line International, Jet Stream, Pecotox Air, Aeroportul International Marculesti, and Tiramavia.
- (46) In addition, the eight abovementioned carriers, although holders of an Air Operator's Certificate (AOC) issued by the Republic of Moldova, do not have their principal place of business in the Republic of Moldova, contrary to the requirements of Annex 6 to the Chicago Convention.
- (47) The Commission has taken note that the authorities of the Republic of Moldova have withdrawn the Air Operator's Certificates of the above mentioned carriers, which have consequently ceased their activities.
- (48) Furthermore, the Commission takes note that the authority of the Republic of Moldova has committed

not to issue any further Air Operator's Certificates until satisfactory implementation of the corrective action plan and to consult for such purpose the Commission.

- (49) The civil aviation authority of the Republic of Moldova has agreed to submit by the end of September 2007 a comprehensive corrective action plan with a roadmap, aimed at addressing all safety oversight deficiencies identified during the fact-finding mission conducted in the Republic of Moldova by a team of European experts from 4 to 8 June 2007.
- (50) In the light of the various measures taken by the competent authority of the Republic of Moldova, and pending the submission of a corrective action plan, the Commission considers that remaining carriers holder of an AOC issued by the Republic of Moldova (Air Moldova, Moldavian Airlines, Tandem Aero and Nobil Air) should not be included in the Community list. The Commission should monitor the safety situation of these carriers. For this purpose, Member States intend to ensure further verification of effective compliance with the relevant safety standards through systematic ramp inspection of the aircraft operated by these carriers.

Air carriers from the Russian Federation

- (51) As envisaged in recitals 36 and 39 of Commission Regulation (EC) No 235/2007, the Commission, assisted by experts from Member States visited the Russian Federation from 15 to 21 April 2007 with a view to determining the status of implementation of corrective actions of the carrier Rosyia (ex Pulkovo) and verifying the situation of the safety of certain other Russian air carriers subject to operational restrictions by decision of the competent authorities of the Russian Federation since 12 February 2007 as well as the exercise of oversight obligations of these authorities.
- (52) With regard to the carrier Rosyia, the results of the visit show that the company is making improvements on the internal safety oversight procedures and on implementing ICAO safety standards. Its quality management is under development. Additional information was presented by the competent authorities of the Russian Federation on 26 June 2007. As all corrective actions have not yet been completed, the carrier should remain under the close scrutiny of the competent authorities of Russia to monitor the further implementation of the corrective action plan.

(1) BCAA-2006-64, BCAA-2007-9, CAA-NL-2005-227, CAA-NL-2006-262, CAA-NL-2007-4, CAACRO-2005-3, CAAMA-2005-12, CAIEY-2006-7, DGAC-E-2007-153, DGAC-E-2007-274, DGAC/F-2005-4, DGAC/F-2005-56, DGAC/F-2005-401, DGAC/F-2005-626, DGAC/F-2005-810, DGAC/F-2005-1204, DGAC/F-2005-1221, DGAC/F-2005-1266, DGAC/F-2005-1292, DGAC/F-2005-1465, DGAC/F-2006-34, DGAC/F-2006-41, DGAC/F-2006-249, DGAC/F-2006-333, DGAC/F-2006-465, DGAC/F-2006-819, DGAC/F-2006-1879, DGAC/F-2007-207, DGAC/F-2007-335, DGAC/F-2007-487, DGAC/F-2007-649, DGAC/F-2007-748, DGCAIR-2006-29, DGCAIR-2007-120, ENAC-IT-2005-74, ENAC-IT-2005-148, ENAC-IT-2005-455, ENAC-IT-2005-751, ENAC-IT-2006-74, ENAC-IT-2006-576, LBA/D-2005-672, LBA/D-2006-14, LBA/D-2006-100.

- (53) With regard to the nine carriers subject to operational restrictions by decision of the competent authorities of the Russian Federation since 12 February 2007, the results of the visit show that overall, all companies confirmed to be closely supervised since the introduction of the operating restrictions and the pre-flight authorisations by the competent authorities. These measures led in all cases to immediate positive reactions. The results of the visit also showed that any positive developments still need to become sustainable solutions and lead to the introduction of fully fledged internal safety systems. The competent authorities of the Russian Federation decided on 27 April 2007 and informed thereof the Commission on 2 May 2007 to lift the restrictions on the following six air carriers: Aero Rent, Gazpromavia, Lukoil, Tatarstan, Atlant Soyuz and Aviacon Zitotrans. The carriers Centre Avia and Russian Sky (Russkoe Nebo) remain as per the same decision under the operating restrictions; furthermore, the pre-flight authorisation system has been extended to also cover the regular flights operated by UTAir.
- (54) Also during the visit certain other Russian carriers, Krasnoyarsky Airlines ⁽¹⁾ and Kuban Airlines ⁽²⁾ for which the Commission had information indicating systemic deficiencies with regard to safety and whose safety situation had also drawn the attention of the competent authorities of Russia, were discussed. The measures decided by the latter authorities on 27 April 2007 foresee that pre-flight inspections are intensified on these carriers.
- (55) With regard to the exercise of oversight obligations by the competent authorities of the Russian Federation, the results of the visit show that they have to accelerate further their work to bring the Russian safety rules in line with ICAO standards and that they should concentrate on the implementation of these standards and the recommendations of the last ICAO safety audit. Moreover, they should intensify their cooperation with Russian manufacturers to ensure compliance of Russian designed aircraft with ICAO standards. This appears also necessary to avoid double standards applying to airworthiness inside the Russian Federation — one for operators and aircraft flying to the Community, and a second (lower) standard for operators and aircraft operating inside the Russian Federation or the CIS. Furthermore, the competent authorities should further increase their efforts with regard to continued airworthiness and ensure that Western built aircraft increasingly acquired and operated by Russian carriers are adequately maintained by the companies concerned.
- (56) Since the visit to the Russian Federation results of ramp inspections of all the aforementioned carriers show that certain carriers among those which were subject to operating restrictions have not been operating any services to the Community.
- (57) The carriers Gazpromavia and Atlant Soyuz, which were previously subject to operating restrictions, have been operating services into the Community and have undergone ramp inspections ⁽³⁾. The results of these inspections indicates a repetition of serious findings in the same areas as before the imposition of operating restrictions showing systemic safety deficiencies and likely to have a significant impact on safety of operations:
- (58) The carrier UTAir, has also been inspected ⁽⁴⁾. The results of this inspection show a repetition of the inspection findings in the same areas as before the imposition of operating restrictions indicating that the carrier has still not fully completed the corrective actions proposed in February 2007. These results along with verified evidence of serious safety deficiencies on the part of Airlines 400 ⁽⁵⁾, Kavminvodyavia ⁽⁶⁾, Ural
- ⁽¹⁾ ACG-2007-1, ACG-2007-7, CAACRO-2004-35, CAACRO-2004-37, CAACRO-2004-38, CAACRO-2004-48, CAACRO-2004-50, CAO-2004-101, DGAC/F-2005-15, DGAC/F-2006-2105, DGAC/F-2007-477, DGAC/F-2007-481, DGCATR-2006-102, DGCATR-2007-112, ENAC-IT-2004-73, ENAC-IT-2004-110, ENAC-IT-2004-225, ENAC-IT-2004-237, ENAC-IT-2004-296, ENAC-IT-2004-366, ENAC-IT-2004-480, ENAC-IT-2004-487, ENAC-IT-2004-548, ENAC-IT-2005-24, ENAC-IT-2005-187, ENAC-IT-2005-188, ENAC-IT-2005-205, ENAC-IT-2005-454, ENAC-IT-2005-492, ENAC-IT-2005-694, ENAC-IT-2006-34, ENAC-IT-2006-117, ENAC-IT-2006-175, ENAC-IT-2006-180, ENAC-IT-2006-326, ENAC-IT-2006-403, ENAC-IT-2006-508, ENAC-IT-2006-674, ENAC-IT-2007-9, ENAC-IT-2007-24, ENAC-IT-2007-53, ENAC-IT-2007-66, ENAC-IT-2007-140, HCAAGR-2006-35, HCAAGR-2007-66, LBA/D-2006-66, LBA/D-2006-308, LBA/D-2006-354, OK-2004-4, OK-2004-8.
- ⁽²⁾ BCAA-2007-27, DGAC/F-2007-474, DGAC/F-2006-246, DGAC/F-2006-400, DGAC/F-2007-539, DGCATR-2006-79, ENAC-IT-2004-44, ENAC-IT-2004-494, ENAC-IT-2005-72, ENAC-IT-2005-114, FOCA-2004-225, LBA/D-2005-261, LBA/D-2006-4, LBA/D-2006-429, LBA/D-2007-125, LBA/D-2007-134.
- ⁽³⁾ Gazpromavia: CAA-NI-2007-43 on 11.5.2007; Atlant Soyuz: CAA-N-2007-86 on 31.5.2007 and INAC/P-2007-12 on 1.6.2007.
- ⁽⁴⁾ UTAir: SDAT-2007-12 on 24.5.2007, LBA/D 2007 — 308 on 19.6.2007.
- ⁽⁵⁾ CAACRO-2004-44, DGAC-F-2006-853, DGAC-E-2006-1004, DGAC/F-2004-1011, DGAC/F-2005-19, DGAC/F-2005-883, DGAC/F-2005-1128, DGAC/F-2006-2008, DGAC/F-2007-24, ENAC-IT-2004-76, ENAC-IT-2004-86, ENAC-IT-2004-216, ENAC-IT-2004-259, ENAC-IT-2004-277, ENAC-IT-2004-297, ENAC-IT-2004-298, ENAC-IT-2006-195, ENAC-IT-2006-793, LBA/D-2005-185, RCAARO-2006-39.
- ⁽⁶⁾ BCAA-2007-25, BCAA-2007-29, CAACRO-2004-36, CAACRO-2004-46, CAACRO-2006-37, CAIEY-2005-6, CAIEY-2005-8, DGAC-E-2006-877, DGAC-E-2006-878, DGAC-E-2006-948, DGAC-E-2006-949, DGAC-E-2006-1122, DGAC-E-2006-1501, DGAC/F-2006-2102, ENAC-IT-2004-516, ENAC-IT-2004-573, ENAC-IT-2005-313, ENAC-IT-2005-446, ENAC-IT-2005-453, ENAC-IT-2006-184, ENAC-IT-2006-545, ENAC-IT-2006-570, ENAC-IT-2006-664, ENAC-IT-2007-107, EST-2006-2, FOCA-2007-25, LBA/D-2004-431, LBA/D-2007-238.

Airlines ⁽¹⁾, Yakutia Airlines ⁽²⁾ were transmitted to the competent authorities on 29 May and 5 June 2007.

(59) In view of all the above, on the basis of the common criteria, the Commission invited the air carriers Atlant Soyuz, Gazpromavia, UTAir, Krasnoyarsky Airlines, Kuban Airlines, Airlines 400, Kavminvodyavia, Ural Airlines and Yakutia Airlines to present their observations pursuant Article 7 of Regulation (EC) No 2111/2005 and launched consultations with the competent authorities of the Russian Federation. On the basis of the observations submitted by the air carriers, those made by the Commission and by the competent authorities of the Russian Federation, the latter decided on 23 June 2007 effective from 25 June, to impose operating restrictions on 10 carriers until their safety deficiencies have been resolved to the mutual satisfaction of both the competent authorities of the Russian Federation and the Commission.

(60) Accordingly, the competent authorities of the Russian Federation decided to ban all operations into the Community of four of the carriers in question: Kavminvodyavia, Kuban Airlines, Yakutia Airlines, Airlines 400. In particular, Airlines 400 saw its AOC suspended.

(61) Also, they decided to restrict the operations of certain carriers allowing only specific aircraft to be operated into the Community: Krasnoyarsky Airlines is allowed to operate only with the following Boeing 737 EI-DNH, EI-DNS, EI-DNT, EI-CBQ, EI-CLZ, EI-CLW, Boeing-757 EI-DUC, EI-DUE and Boeing-767 EI-DMH, EI-DMP; Ural Airlines is allowed to operate only with the following Airbus A-320 VP-BQY, VP-BQZ; Gazpromavia is allowed to operate only with the following Falcon Mystère 900 RA-09000, RA-09001, RA-09006, RA-09008; Atlant-Soyuz is allowed to operate only with the following Boeing 737 VP-BBL, VP-BBM; UTAir is allowed to operate only with the following ATR 42 VP-BCB, VP-BCE, VP-BPI, VP-BPK, the following Gulfstream IV RA-10201, RA-10202 and the following Tu-154M RA-85805, RA-85808. Rossyia (ex-Pulkovo) is not permitted to operate into the Community with the aircraft IL-62M (RA-86467).

(62) The Commission takes note of the decision of the competent authorities of the Russian Federation and in particular of the fact that any modifications to these

restrictions can be adopted by these authorities only in coordination with the Commission. Also, it takes note of the fact that all Russian air carriers which operate international services including into the Community, are informed, that any ramp inspection resulting in significant (category 2) and major (category 3) findings, if not duly rectified, would lead to the imposition of operating restrictions by the Russian authorities.

(63) In view of the above, the Commission considers that the measures taken by the competent authorities of the Russian Federation are sufficient to redress the serious safety deficiencies detected in certain carriers in the short term. In order to ensure that there are adequate corrective actions put in place ensuring a sustainable systemic solution of these deficiencies, it intends to verify the situation of the safety of the above mentioned carriers before any modification of the restrictions contained in the decision of the competent authorities of the Russian Federation of 23 June 2007. To that end, the Commission intends to carry out a visit with the assistance of Member States before the next update of the present Regulation. Member States should ensure the verification of effective compliance with relevant safety standards through systematic ramp inspections on all operations of these carriers.

General considerations concerning carriers which have ceased activities

(64) As carriers removed from the list due to declared cessation of activities may reappear with another identity or nationality, the Commission should actively continue to monitor any transfers and moves related to these entities.

General considerations concerning the other carriers included in the list

(65) No evidence of the full implementation of appropriate remedial actions by the other carriers included in the Community list updated on 5 March 2007 and by the authorities with responsibility for regulatory oversight of these air carriers has been communicated to the Commission so far in spite of specific requests submitted by the latter. Therefore, on the basis of the common criteria, it is assessed that these air carriers should continue to be subject to an operating ban.

⁽¹⁾ ACG-2007-6, CAACRO-2006-27, DGAC-E-2006-8/3, DGAC/F-2006-238, DGAC/F-2006-1709, ENAC-IT-2004-318, ENAC-IT-2006-392, ENAC-IT-2007-12, EST-2006-22, EST-2006-23, HCAAGR-2006-27, OK-2005-14, OK-2005-38, OK-2006-9, OK-2007-3.

⁽²⁾ BCAA-2006-54, DGAC/F-2007-135, ENAC-IT-2004-75, ENAC-IT-2006-604, ENAC-IT-2006-864, ENAC-IT-2006-867, ENAC-IT-2007-15.

(66) The measures provided for in this Regulation are in accordance with the opinion of the Air Safety Committee.

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

2. Annex B is replaced by Annex B to this Regulation.

Article 1

Regulation (EC) No 474/2006 is amended as follows:

1. Annex A is replaced by Annex A to this Regulation.

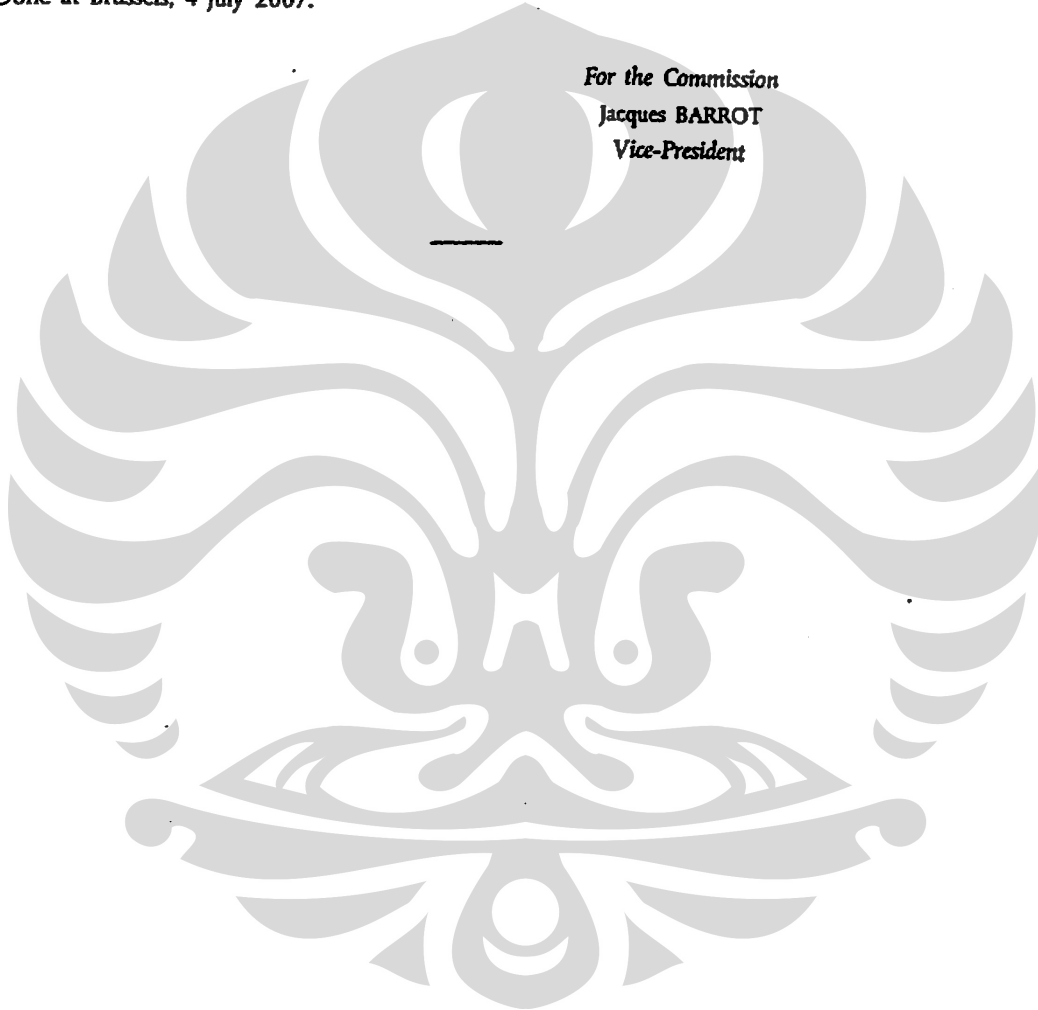
Article 2

This Regulation shall enter into force on the day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels, 4 July 2007.

For the Commission
Jacques BARROT
Vice-President



ANNEX A

LIST OF AIR CARRIERS OF WHICH ALL OPERATIONS ARE SUBJECT TO A BAN WITHIN THE COMMUNITY ⁽¹⁾

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
AIR KORYO	Unknown	KOR	Democratic People's Republic of Korea (DPRK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRSR-01/2002	BWI	Surinam
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Unknown	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Democratic Republic of Congo (RDC), with the exception of Hewa Bora Airways ⁽²⁾ , including,		—	Democratic Republic of Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Democratic Republic of Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Democratic Republic of Congo (RDC)

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Democratic Republic of Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministerial signature (ordonnance 78/205)	LCG	Democratic Republic of Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Democratic Republic of Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Democratic Republic of Congo (RDC)

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
<i>All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Equatorial Guinea, including,</i>			Equatorial Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Equatorial Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Equatorial Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Equatorial Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Equatorial Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Equatorial Guinea
<i>All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Indonesia, including,</i>			Indonesia
ADAMSKY CONNECTION AIRLINES	unknown	DHI	Indonesia
AIR TRANSPORT SERVICES	unknown	unknown	Indonesia
BALAI KALIBRASI PENERBANGAN	unknown	unknown	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	unknown	unknown	Indonesia
GARUDA	unknown	GIA	Indonesia
INDONESIA AIRASIA	unknown	AWQ	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	unknown	KAE	Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	unknown	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	unknown	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	unknown	unknown	Indonesia
MEGANTARA	unknown	unknown	Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	unknown	MNA	Indonesia
METRO BATAVIA	unknown	BTV	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	unknown	PAS	Indonesia
PT. AIR PACIFIC UTAMA	unknown	unknown	Indonesia
PT. AIRFAST INDONESIA	unknown	AFE	Indonesia
PT. ASCO NUSA AIR	unknown	unknown	Indonesia

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
PT. ASI PUDJASTUTI	unknown	unknown	Indonesia
PT. AVIASTAR MANDIRI	unknown	unknown	Indonesia
PT. ATLAS DELTASATYA	unknown	unknown	Indonesia
PT. DABI AIR NUSANTARA	unknown	unknown	Indonesia
PT. DERAYA AIR TAXI	unknown	DRY	Indonesia
PT. DERAZONA AIR SERVICE	unknown	unknown	Indonesia
PT. DIRGANTARA AIR SERVICE	unknown	DIR	Indonesia
PT. EASTINDO	unknown	unknown	Indonesia
PT. EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	unknown	unknown	Indonesia
PT. GATARI AIR SERVICE	unknown	GHS	Indonesia
PT. GERMANIA TRISILA AIR	unknown	unknown	Indonesia
PT. HELIZONA	unknown	unknown	Indonesia
PT. KURA-KURA AVIATION	unknown	unknown	Indonesia
PT. INDONESIA AIR TRANSPORT	unknown	IDA	Indonesia
PT. INTAN ANGKASA AIR SERVICE	unknown	unknown	Indonesia
PT. NATIONAL UTILITY HELICOPTER	unknown	unknown	Indonesia
PT. PELITA AIR SERVICE	unknown	unknown	Indonesia
PT. PENERBENGAN ANGKASA SEMESTA	unknown	unknown	Indonesia
PT. PURA WISATA BARUNA	unknown	unknown	Indonesia
PT. SAMPOERNA AIR NUSANTARA	unknown	unknown	Indonesia
PT. SAYAP GARUDA INDAH	unknown	unknown	Indonesia
PT. SMAC	unknown	SMC	Indonesia
PT. TRANSWISATA PRIMA AVIATION	unknown	unknown	Indonesia
PT. TRAVIRA UTAMA	unknown	unknown	Indonesia
PT. TRIGANA AIR SERVICE	unknown	unknown	Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	unknown	RPH	Indonesia
RIAU AIRLINES	unknown	RIU	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	unknown	SJY	Indonesia

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
SURVEI UDARA PENAS	unknown	PNS	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	unknown	unknown	Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	unknown	XAR	Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	unknown	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	unknown	TGN	Indonesia
WING ABADI AIRLINES	unknown	WON	Indonesia
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of the Kyrgyz Republic, including,		—	Kyrgyz Republic
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kyrgyz Republic
AIR MANAS	17	MBB	Kyrgyz Republic
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kyrgyz Republic
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kyrgyz Republic
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kyrgyz Republic
BOTIR AVIA	10	BTR	Kyrgyz Republic
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kyrgyz Republic
DAMES	20	DAM	Kyrgyz Republic
EASTOK AVIA	15	Unknown	Kyrgyz Republic
ESEN AIR	2	ESD	Kyrgyz Republic
GALAXY AIR	12	GAL	Kyrgyz Republic
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kyrgyz Republic
INTAL AVIA	27	INL	Kyrgyz Republic
ITEK AIR	04	IKA	Kyrgyz Republic
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kyrgyz Republic
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kyrgyz Republic
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kyrgyz Republic
MAX AVIA	33	MAI	Kyrgyz Republic
OHS AVIA	09	OSH	Kyrgyz Republic
S GROUP AVIATION	6	Unknown	Kyrgyz Republic

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kyrgyz Republic
SKY WAY AIR	21	SAB	Kyrgyz Republic
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kyrgyz Republic
TRAST AERO	05	TSJ	Kyrgyz Republic
WORLD WING AVIATION	35	WWM	Kyrgyz Republic
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Liberia	—	—	Liberia
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Sierra Leone, including,	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Unknown	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Unknown	BVC	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Unknown	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unknown	Unknown	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unknown	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Unknown	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unknown	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unknown	Unknown	Sierra Leone
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Swaziland, including,	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Unknown	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Unknown	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Unknown	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Unknown	Unknown	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Unknown	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Unknown	SZL	Swaziland

(¹) Air carriers listed in Annex A could be permitted to exercise traffic rights by using wetleased aircraft of an air carrier which is not subject to an operating ban, provided that the relevant safety standards are complied with.

(²) Hewa Bora Airways is allowed to use the specific aircraft mentioned in Annex B for its current operations within the European Community.

ANNEX B

LIST OF AIR CARRIERS OF WHICH OPERATIONS ARE SUBJECT TO OPERATIONAL RESTRICTIONS
WITHIN THE COMMUNITY ⁽¹⁾

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number	ICAO airline designation number	State of the Operator	Aircraft type	Registration mark(s) and, when available, construction serial number(s)	State of registry
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoros	All fleet with the exception of: LET 410 UVP	All fleet with the exception of: D6-CAM (851336)	Comoros
HEWA BORA AIRWAYS (HBA) ⁽²⁾	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Democratic Republic of Congo (RDC)	All fleet with the exception of: B767-266 ER	All fleet with the exception of: 9Q-CJD (cons. No 23178)	Democratic Republic of Congo (RDC)
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES	003/96 AL	PIA	Islamic Republic of Pakistan	All fleet with the exception of: all B-777; 3 B-747-300; 2 B-747-200. 6 A-310	All fleet with the exception of: AP-BHV, AP-BHW, AP-BGJ, AP-BCK, AP-BGL, AP-BGY, AP-BGZ, AP-BFU, AP-BGG, AP-BFX, AP-BAK, AP-BAT, AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC, AP-BEG	Islamic Republic of Pakistan

⁽¹⁾ Air carriers listed in Annex B could be permitted to exercise traffic rights by using wetleased aircraft of an air carrier which is not subject to an operating ban, provided that the relevant safety standards are complied with.

⁽²⁾ Hewa Bora Airways is only allowed to use the specific aircraft mentioned for its current operations within the European Community.