



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : PM 77 TAHUN 2011

TENTANG

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 62 ayat (1) huruf c dan d dan ayat (3), Pasal 165 ayat (1), Pasal 168, Pasal 170, Pasal 172, Pasal 179, Pasal 180, Pasal 184 ayat (3), dan Pasal 186 ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara;

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 13 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3467);
2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821);
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2008 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 212 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4954);

5. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi Kementerian Negara;
6. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan, Organisasi, Tugas Dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2010;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan :

1. Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan Pesawat Udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.
2. Pengangkut adalah Badan Usaha Angkutan Udara, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang tentang Penerbangan, dan/atau badan usaha selain Badan Usaha Angkutan Udara yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.
3. Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
4. Angkutan Udara Niaga adalah Angkutan Udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
5. Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.

6. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
7. Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.
8. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.
9. Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.
10. Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan atau barang yang tidak bertuan.
11. Kejadian Angkutan Udara adalah kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara.
12. Kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.
13. Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.
14. Cacat Tetap adalah kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata, termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental.
15. Cacat Tetap Total adalah kehilangan fungsi salah satu anggota badan, termasuk cacat mental sebagai akibat dari Kecelakaan (*accident*) yang diderita sehingga penumpang tidak mampu lagi melakukan pekerjaan yang memberikan penghasilan yang layak diperoleh sesuai dengan pendidikan, keahlian, ketrampilan dan pengalamannya sebelum mengalami cacat.

16. Cacat Tetap Sebagian adalah kehilangan sebagian dari salah satu anggota badan namun tidak mengurangi fungsi dari anggota badan tersebut untuk beraktifitas seperti hilangnya salah satu mata, salah satu lengan mulai dari bahu, salah satu kaki.
17. Cacat Mental adalah tidak berfungsi atau kerusakan yang bersangkutan dengan batin dan watak manusia yang bukan bersifat kerusakan badan atau tenaga.
18. Ganti Rugi adalah uang yang dibayarkan atau sebagai pengganti atas suatu kerugian.
19. Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dengan konsorsium perusahaan asuransi untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
20. Perusahaan Asuransi adalah Perusahaan Asuransi sesuai dengan ketentuan perundang-undangan perasuransian.
21. Perusahaan Pialang Asuransi adalah Perusahaan Penunjang Usaha Perasuransian yang memberikan jasa perantara dalam penutupan Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dan penanganan penyelesaian ganti kerugian Asuransi dengan bertindak untuk kepentingan pemegang polis dan atau tertanggung.
22. Konsorsium Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah kumpulan sejumlah perusahaan asuransi sebagai satu kesatuan yang terdiri dari ketua dan anggota yang dibentuk berdasarkan perjanjian sebagai Penanggung asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara.
23. Menteri adalah menteri yang membidangi urusan penerbangan.
24. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

BAB II

JENIS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DAN BESARAN GANTI KERUGIAN

Pasal 2

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

- a. penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. hilang atau rusaknya bagasi kabin;

- c. hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat
- d. hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. keterlambatan angkutan udara; dan
- f. kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Pasal 3

Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a ditetapkan sebagai berikut :

- a. penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang;
- b. penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang;
- c. penumpang yang mengalami cacat tetap, meliputi :
 - 1) penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; dan
 - 2) penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- d. Cacat Tetap Total sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau Kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki.

- e. penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) per penumpang.

Pasal 4

- (1) Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.
- (2) Apabila pembuktian penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap (*inkracht*) dinyatakan bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

Pasal 5

- (1) Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut :
 - a. kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan
 - b. kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.
- (2) Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan.
- (3) Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.

Pasal 6

- (1) Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (*check-in*), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya.

- (2) Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga atau barang yang berharga di dalam bagasi tercatat diangkut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut dapat meminta kepada penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut.

Pasal 7

- (1) Jumlah ganti kerugian terhadap kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf d ditetapkan sebagai berikut:
- a. terhadap hilang atau musnah, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah) per kg.
 - b. terhadap rusak sebagian atau seluruh isi kargo atau kargo, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp. 50.000,00 (lima puluh ribu rupiah) per kg.
 - c. apabila pada saat menyerahkan kepada pengangkut, pengirim menyatakan nilai kargo dalam surat muatan udara (*airway bill*), ganti kerugian yang wajib dibayarkan oleh pengangkut kepada pengirim sebesar nilai kargo yang dinyatakan dalam surat muatan udara.
- (2) Kargo dianggap hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak seharusnya tiba di tempat tujuan.

Pasal 8

Apabila kargo diangkut melalui lebih dari 1 (satu) moda transportasi, pengangkut hanya bertanggung jawab atas kerusakan sebagian atau keseluruhan atau atas kehilangan kargo selama dalam pengangkutan udara yang menjadi tanggung jawabnya.

Pasal 9

Keterlambatan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf e terdiri dari :

- a. keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b. tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*); dan
- c. pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Pasal 10

Jumlah ganti kerugian untuk penumpang atas keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a ditetapkan sebagai berikut:

- a. keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang;
- b. diberikan ganti kerugian sebesar 50% (lima puluh persen) dari ketentuan huruf a apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (*re-routing*), dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara;
- c. dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

Pasal 11

Terhadap tidak terangkutnya penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian berupa:

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

Pasal 12

- (1) Dalam hal terjadi pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf c, pengangkut wajib memberitahukan kepada penumpang paling lambat 7 (tujuh) hari kalender sebelum pelaksanaan penerbangan.
- (2) Pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut wajib mengembalikan seluruh uang tiket yang telah dibayarkan oleh penumpang.
- (3) Pembatalan penerbangan yang dilakukan kurang dari 7 (tujuh) hari kalender sampai dengan waktu keberangkatan yang telah ditetapkan, berlaku ketentuan Pasal 10 huruf b dan c.

- (4) Pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) apabila badan usaha angkutan udara niaga berjadwal melakukan perubahan jadwal penerbangan (*retiming* atau *rescheduling*).

Pasal 13

- (1) Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional.
- (2) Faktor cuaca sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.
- (3) Teknis Operasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain :
- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
 - b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
 - c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
 - d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

Pasal 14

Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka dan kerugian harta benda sebagai akibat dari peristiwa pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda dari pesawat udara yang dioperasikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf f ditetapkan sebagai berikut :

- a. meninggal dunia diberikan ganti rugi sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per orang;
- b. pihak ketiga yang mengalami cacat tetap, meliputi :
 - 1) pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta rupiah) per orang;

- 2) pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam Lampiran Peraturan ini.
- c. Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang menderita luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan ditetapkan paling banyak Rp.100.000.000,00 (seratus juta rupiah) per orang;
 - d. jumlah ganti kerugian untuk kerusakan barang milik pihak ketiga hanya terhadap kerugian yang secara nyata diderita berdasarkan penilaian yang layak, sebagai berikut :
 - 1) untuk pesawat udara dengan kapasitas sampai dengan 30 (tiga puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah);
 - 2) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk sampai dengan 70 (tujuh puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 100.000.000.000,00 (seratus miliar rupiah);
 - 3) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 70 (tujuh puluh) tempat duduk sampai dengan 150 (seratus lima puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 175.000.000.000,00 (seratus tujuh puluh lima miliar rupiah);
 - 4) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 150 (seratus lima puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 250.000.000.000,00 (dua ratus lima puluh miliar rupiah).

Pasal 15

Besaran ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 7, Pasal 10, dan Pasal 14, ditetapkan berdasarkan kriteria:

- a. tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia;
- b. kelangsungan hidup Badan Usaha Angkutan Udara;
- c. tingkat inflasi kumulatif;
- d. pendapatan perkapita;
- e. perkiraan usia harapan hidup; dan
- f. perkembangan nilai mata uang.

BAB III

WAJIB ASURANSI TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

Pasal 16

- (1) Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 wajib diasuransikan kepada perusahaan asuransi dalam bentuk konsorsium asuransi.
- (2) Bentuk Konsorsium bersifat terbuka kepada seluruh perusahaan asuransi yang memenuhi syarat dan perizinan untuk dapat berpartisipasi dalam program Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
- (3) Untuk kepentingan Badan Usaha Angkutan Udara sebagai pemegang polis dan/atau tertanggung, maka penutupan asuransi dan penanganan penyelesaian klaim Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dilakukan dengan menggunakan jasa keperantaraan perusahaan pialang asuransi.
- (4) Perusahaan asuransi sebagai anggota konsorsium asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib melaporkan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara kepada Menteri yang bertanggung jawab di bidang pengawasan perasuransian.
- (5) Nilai pertanggungan asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang ditentukan dalam Peraturan ini.
- (6) Premi asuransi untuk menutup nilai pertanggungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan perhitungan yang layak sesuai prinsip asuransi yang sehat.
- (7) Ketentuan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 16 ayat 1, 2 dan 3 tersebut ditetapkan melalui Keputusan Menteri.

Pasal 17

- (1) Penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi.
- (2) Tata cara dan prosedur penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana diatur pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (3) Penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal untuk dicatat dan keperluan evaluasi.
- (4) Dalam hal evaluasi mengindikasikan adanya ketidaksesuaian terhadap ketentuan yang ada atau kelayakan besarnya pertanggungan, Direktur Jenderal dapat meminta penjelasan dari pengangkut dan para pihak yang terkait serta meminta dilakukan peninjauan kembali perjanjian penutupan asuransi.

BAB IV

BATAS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

Pasal 18

- (1) Tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara sampai dengan penumpang memasuki terminal kedatangan di bandar udara tujuan.
- (2) Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.
- (3) Tanggung jawab pengangkut terhadap kargo dimulai sejak pengirim barang menerima salinan surat muatan udara dari pengangkut sampai dengan waktu yang ditetapkan sebagai batas pengambilan sebagaimana tertera dalam surat muatan udara (*airway bill*).

Pasal 19

Pengangkut tidak dapat dituntut tanggung jawab untuk membayar ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b, Pasal 3 huruf c butir 2, Pasal 14, apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa :

- a. kejadian tersebut bukan karena kesalahan atau kelalaian pengangkut atau orang-orang yang dipekerjakannya atau agen-agensya; atau
- b. kejadian tersebut semata-mata disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang sendiri dan/atau pihak ketiga.

Pasal 20

Tanggung jawab pengangkut dalam peraturan ini berlaku terhadap pengangkut yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*charter*) atau pihak-pihak lain sebagai pembuat kontrak pengangkutan (*contracting carrier*) sepanjang tidak diperjanjikan lain dan tidak bertentangan dengan peraturan ini.

BAB V

PERSYARATAN DAN TATA CARA PENGAJUAN TUNTUTAN GANTI KERUGIAN

Pasal 21

- (1) Tuntutan ganti kerugian oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga yang mengalami kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 hanya dapat dilakukan berdasarkan bukti sebagai berikut:

- a. dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat (*claim tag*) atau surat muatan udara (*airway bill*) atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan;
 - b. surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dan/atau harta benda terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara.
- (2) Pemberian ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan kepada pengangkut yang secara nyata melakukan pengangkutan udara (*actual carrier*), apabila pengangkutan udara tersebut dilakukan lebih dari satu Badan Usaha Angkutan Udara.

Pasal 22

- (1) Apabila bagasi tercatat dan/atau kargo diterima oleh penumpang atau oleh orang yang berhak untuk menerima tidak ada keluhan, maka merupakan bukti bagasi tercatat dan/atau kargo tersebut diterima dalam keadaan baik sesuai dengan dokumen yang pada saat diterima.
- (2) Apabila bagasi tercatat dan/atau kargo yang diterima dalam keadaan rusak, musnah dan/atau hilang, tuntutan terhadap pengangkut harus diajukan secara tertulis pada saat bagasi tercatat diambil oleh penumpang atau penerima kargo.
- (3) Jika terjadi keterlambatan penerimaan bagasi tercatat dan/atau kargo, tuntutan terhadap pengangkut harus diajukan secara tertulis paling lambat 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak bagasi tercatat diterima pemilik bagasi tercatat sesuai tanda bukti bagasi tercatat (*claim tag*) di terminal kedatangan atau kargo diterima oleh penerima di tempat tujuan yang telah ditetapkan.

BAB VI

PENYELESAIAN SENGKETA

Pasal 23

Besaran ganti kerugian yang diatur dalam peraturan ini tidak menutup kesempatan kepada penumpang, ahli waris, penerima kargo, atau pihak ketiga untuk menuntut pengangkut ke pengadilan negeri di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 24

Penyelesaian masalah pembuktian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 dapat diselesaikan melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VII

EVALUASI, PELAPORAN DAN PENGAWASAN

Pasal 25

- (1) Direktur Jenderal melakukan evaluasi setiap 2 (dua) tahun terhadap pelaksanaan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2.
- (2) Pengangkut dan perusahaan asuransi dan/atau Ketua Konsorsium wajib menyampaikan laporan pelaksanaan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara secara berkala setiap 1 (satu) tahun atau setiap terjadi perubahan pertanggungan kepada Direktur Jenderal.
- (3) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) paling sedikit memuat:
 - a. data, jumlah dan jenis kepersertaan asuransi;
 - b. lingkup pertanggungan termasuk besaran pertanggungan;
 - c. jumlah klaim yang diajukan dan jumlah klaim yang disetujui; dan
 - d. masa pertanggungan.

BAB VIII

SANKSI

Pasal 26

- (1) Direktur Jenderal dapat memberikan sanksi administratif kepada pengangkut yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa :
 - a. peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan;

- b. apabila peringatan sebagaimana dimaksud pada huruf a tidak ditaati dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha angkutan udara niaga untuk jangka waktu 14 (empat belas) hari kalender.
- (3) Apabila pembekuan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, dilakukan pencabutan izin usaha.
- (4) Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menghapus tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, dan/ atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Pasal 27

- (1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
- (2) Direktur Jenderal dapat mengusulkan perusahaan asuransi dan/atau konsorsium asuransi, termasuk penanggungjawabnya ke dalam daftar hitam (*black list*) apabila terbukti tidak melakukan pembayaran atau tidak sanggup membayar ganti kerugian sesuai kewajibannya.
- (3) Usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan kepada Menteri untuk selanjutnya diteruskan kepada Menteri yang melaksanakan pembinaan dan pengawasan di bidang usaha perasuransian untuk diambil tindakan lebih lanjut sesuai peraturan perundang-undangan perasuransian.

BAB IX

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 28

- (1) Dengan berlakunya Peraturan Menteri ini, perjanjian penutupan asuransi antara pengangkut dan perusahaan asuransi atau konsorsium asuransi yang telah ada tetap berlaku sampai dengan berakhirnya perjanjian;
- (2) Badan usaha angkutan udara yang telah melakukan penutupan asuransi tanggung jawab wajib menyesuaikan jenis tanggung jawabnya dan besaran ganti kerugian sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri ini paling lama 60 (enam puluh) hari kalender terhitung sejak Peraturan Menteri diberlakukan;

BAB X

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 29

Peraturan ini mulai berlaku 3 (tiga) bulan sejak tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 8 Agustus 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

FREDDY NUMBERI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 10 Agustus 2011

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA,
REPUBLIK INDONESIA

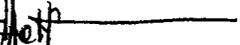
ttd

PATRIALIS AKBAR

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2011 NOMOR 486

Salinan sesuai dengan aslinya
pada Biro Hukum dan KSLN
Pelaksana Harian




HARI KRISWANTO, SH, DESS
Pembina (IV/a)
NIP. 19631115 199203 1 001

Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor : PM 77 Tahun 2011

Tanggal : 8 Agustus 2011

BESARAN GANTI KERUGIAN CACAT TETAP SEBAGIAN

CACAT TETAP SEBAGIAN	BESARAN GANTI KERUGIAN
a. Satu mata	Rp. 150.000.000,-
b. Kehilangan pendengaran	Rp. 150.000.000,-
c. Ibu jari tangan kanan	Rp. 125.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 62.500.000,-
d. Jari telunjuk kanan	Rp. 100.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 50.000.000,-
e. Jari telunjuk kiri	Rp. 125.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 25.000.000,-
f. Jari kelingking kanan	Rp. 62.500.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 20.000.000,-
g. Jari Kelingking Kiri	Rp. 35.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 11.500.000,-
h. Jari Tengah atau jari manis	Rp. 50.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 16.500.000,-
i. Jari tengah atau jari manis kiri	Rp. 40.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 13.000.000,-

Penjelasan :

Bagi mereka yang kidal, perkataan kanan dibaca kiri, demikian sebaliknya.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 8 Agustus 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

FREDDY NUMBERI

Sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN
Pelaksana Harian



[Signature]
HARY KRISWANTO, SH, DESS
Pembina (IV/a)
NIP. 19631115 199203 1 001



PUTUSAN

No. 1391 K/Pdt/2011

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH AGUNG

memeriksa perkara perdata dalam tingkat kasasi telah memutuskan sebagai berikut dalam perkara:

PT INDONESIA AIRASIA, berkedudukan di office Managemen Building Lantai 2 Soekarno-Hatta, Tangerang, dalam hal ini memberi kuasa kepada **DESTIVANO WIBOWO, S.H., LL.M.**, dan kawan-kawan, Advokat, berkantor di Menara Karya Lantai 7, Unit B & C, Jalan H.R. Rasuna Said Kav. 1-2, Kuningan, Jakarta, Pemohon Kasasi dahulu Tergugat/Pembanding;

m e l a w a n:

HASTJARJO BOEDI WIBOWO, bertempat tinggal di Jalan Nila No. 3 B, RT 04, RW 01, Kelurahan Ciganjur, Kecamatan Jagakarsa, Jakarta Selatan, Termohon Kasasi dahulu Penggugat/Terbanding;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata Termohon Kasasi dahulu sebagai Penggugat telah menggugat terhadap sekarang Pemohon Kasasi dahulu sebagai Tergugat di depan persidangan Pengadilan Negeri Tangerang pada pokoknya atas dalil-dalil:

Bahwa Penggugat adalah seorang Dosen Desain Komunikasi Visual di Binus University Jakarta dan sering menjadi dosen tamu/pembicara di Jakarta;

Bahwa sehubungan dengan profesi Penggugat sebagai seorang Dosen, Penggugat diundang untuk menjadi pembicara tunggal Workshop Program Studi Desain Komunikasi Visual di Institut Seni Indonesia Yogyakarta yang bertajuk "Tantangan Globalisasi Terhadap Industri Kreatif Desain Komunikasi Visual" pada tanggal 12 Desember 2008 Pukul 09.00 WIB;

Bahwa untuk menghadiri acara tersebut maka pada tanggal 5 Desember 2008 Penggugat membeli 2 (dua) tiket pesawat AirAsia secara online melalui website yaitu untuk penerbangan dari Jakarta ke Yogyakarta tanggal 12 Desember 2008 Pukul 06.00

Hal. 1 dari 17 hal. Put.No. 1391 K/Pdt/2011



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia
putusan.mahkamahagung.go.id

WIB dengan pesawat AirAsia QZ7340 dan untuk penerbangan dari Yogyakarta ke Jakarta tanggal 14 Desember 2008 Pukul 16.30 WIB dengan pesawat AirAsia QZ7345 yang pemesanannya dibayar oleh Penggugat dengan menggunakan kartu kredit visa dari Bank Citibank;

Bahwa setelah Penggugat melakukan pembelian tiket pesawat AirAsia secara online tersebut Penggugat kemudian mendapatkan status konfirmasi yang menyatakan bahwa Peggugat adalah penumpang Tergugat untuk jadwal penerbangan tersebut;

Bahwa pada tanggal 11 Desember 2008 Pukul 14.00 WIB tiba-tiba Tergugat melakukan pembatalan penerbangan secara sepihak melalui Short Message Service (SMS) kepada Penggugat tanpa ada alasan dan pemberitahuan terlebih dahulu dari Tergugat kepada Penggugat;

Isi SMS Tergugat sebagai berikut:

“AirAsia: Your Fligt QZ7340 CGK-JOG 12DEC08 At 06.00 Moved To QZ7344 At 15.05. Info Call 021-50505088, Sorry for the Inconvenience Causes, Thank you. Sender: AirAsia”;

Terjemahan bebas dalam bahasa Indonesia:

“AirAsia: Penerbangan Anda QZ7340 CGK-JOG 12DES08 pada pukul 06.00 WIB dipindahkan ke QZ7344 pada pukul 15.05 WIB. Intuk informasi hubungi ke 021-50505088, Maaf atas ketidaknyamanan yang terjadi. Termikasih. Pengirim: AirAsia”;

Bahwa setelah Penggugat mendapat informasi melalui SMS yang menyatakan bahwa penerbangan Penggugat dibatalkan, Penggugat segera menghubungi call center Tergugat untuk menanyakan perihal pembatalan penerbangan tersebut, dan pegawai Tergugat hanya dapat menjelaskan bahwa pesawat AirAsia QZ7340 yang akan ditumpangi oleh Penggugat rusak tanpa ada penjelasan yang jelas;

Bahwa setelah Penggugat menghubungi call center Tergugat tanpa adanya penjelasan yang jelas mengenai pembatalan penerbangan tersebut, Penggugat kemudian meminta kepada Tergugat untuk mengganti penerbangan dengan pesawat lain pada hari dan waktu yang sama, namun Tergugat menyatakan tidak bersedia memberikan pertanggungjawaban kepada Penggugat;

Bahwa pemberitahuan via SMS dari Tergugat kepada Penggugat mengenai pembatalan penerbangan yang dilakukan pada tanggal 11 Desember 2008 Pukul 14.08 WIB tanpa mengganti penerbangan Penggugat lain membuat Penggugat tidak tenang



karena Penggugat harus mencari tiket pesawat pengganti, padahal pada tanggal 11 Desember 2008 Penggugat harus menghadiri rapat persiapan UAS ganjil 2008/2009 Jurusan Desain Komunikasi Visual yang bertempat di BINUS University, Jakarta pada Pukul 15.00 – 17.00 WIB. Setelah itu Penggugat juga harus menghadiri acara Member Recruitment and Gahering Night 2008 Asosiasi Desainer Grafis Indonesia (ADGI) pada pukul 18.00 WIB yang bertempat di 9clouds Menara Jasmsostek Lt. 9, Jl. Gatot Subroto No. 38 Jakarta;

Bahwa padatnya kegiatan pada tanggal 11 Desember 2008 membuat Penggugat kesulitan mencari tiket pesawat pengganti yang dapat membawa Penggugat sampai di Yogyakarta tepat waktu;

Bahwa Tergugat tidak memperhatikan kepentingan Penggugat sebagai calon pengguna jasa penerbangan hal ini dapat dilihat dari pegawai Tergugat yang menawarkan untuk mengembalikan uang pembelian tiket Penggugat, yang baru dapat diterima Penggugat dalam waktu 30 hari kerja sejak pemberitahuan dari Tergugat dan Tergugat memberi ultimatum bahwa keputusan tersebut sudah final dan mempersilahkan Penggugat untuk mengambil langkah-langkah yang dianggap perlu apabila Penggugat tidak menerima keputusan tersebut;

Bahwa akibat dari perbuatan Tergugat yang membatalkan penerbangan secara sepihak, menyebabkan Penggugat harus mencari tiket penerbangan lain. Dengan usaha yang menghabiskan waktu, tenaga dan pikiran, akhirnya Penggugat berhasil mendapatkan tiket penerbangan lain yang berangkat pada pukul 07.50 dan tiba di Bandara Yogyakarta pukul 09.05 WIB sehingga Penggugat baru tiba di lokasi Workshop pukul 10.00 WIB, Dengan kata lain Penggugat terlambat selama 1 (satu) jam dalam melaksanakan tugasnya sebagai pembicara tunggal di Institut Seni Indonesia Yogyakarta;

Bahwa Penggugat sangat kecewa dengan pelayanan yang diberikan oleh Tergugat, sehingga dalam perjalanan pulang pada tanggal 14 Desember 2008 Penggugat memutuskan menggunakan jasa kereta api eksekutif Argo Wilis pukul 13.26 dari Kutoarjo dengan tujuan Bandung;

Bahwa tindakan Tergugat yang membatalkan penerbangan secara sepihak jelas merupakan perbuatan melawan hukum yang sangat merugikan Penggugat, sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara, yang menyatakan “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena



salahnya menerbitkan kerugian itu, menggantikan kerugian tersebut” dengan uraian sebagai berikut:

- 1 Tergugat tidak melaksanakan kewajiban hukumnya;
 - Bahwa Tergugat selaku perusahaan angkutan udara telah tidak melaksanakan kewajiban hukumnya dengan baik yaitu dengan tidak melaksanakan jadwal penerbangan yang telah ditentukannya sendiri dan telah dipublikasikan ke calon penumpang;
 - Bahwa sudah sepatutnya apabila Tergugat telah mencantumkan jadwal penerbangan pesawat pada pukul 06.00 WIB maka Tergugat sudah harus memastikan ketersediaan pesawat. Bahwa walaupun (quad non) tindakan Tergugat membatalkan penerbangan dapat ditoleransi, namun Tergugat masih memiliki waktu 16 jam untuk menyediakan pesawat pengganti tujuan Jakarta-Yogyakarta dengan jadwal penerbangan Pukul 06.00 WIB;
 - Bahwa upaya untuk mencari dan menyediakan pesawat pengganti tidak dilakukan oleh Tergugat dan hal ini membuktikan bahwa Tergugat tidak melaksanakan kewajiban hukumnya;
- 2 Tergugat telah melanggar hak subjektif Penggugat sebagai calon penumpang;
 - Bahwa tindakan Tergugat yang melakukan pembatalan penerbangan secara sepihak telah melanggar hak subjektif Penggugat yang diberikan oleh Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan), yang mewajibkan perusahaan angkutan udara niaga mengangkut penumpang, setelah disepakati perjanjian pengangkutan (tiket penerbangan);
 - Bahwa sebagai calon penumpang Penggugat berhak atas pelayanan yang layak apabila terjadi pembatalan jadwal penerbangan secara sepihak Tergugat wajib mengupayakan untuk mengganti penerbangan Penggugat dengan penerbangan lain atau mengalihkan angkutan ke perusahaan angkutan udara lainnya pada hari dan waktu yang sama, namun hal ini tidak dilakukan oleh Tergugat;
- 3 Tergugat telah melanggar hukum positif;



1 Tergugat telah melanggar ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (Permenhub);

- Bahwa Tergugat telah lalai dalam menjalankan kewajibannya dengan tidak mengalihkan Penggugat ke penerbangan lainnya ataupun dipindahkan ke perusahaan angkutan udara berjadwal lainnya dengan jadwal penerbangan pada tanggal 12 Desember 2008 pada pukul 06.00 WIB tujuan Yogyakarta;

- Bahwa kelalaian Tergugat tersebut telah melanggar hukum positif yaitu Pasal 36 huruf d Permenhub yang menyatakan bahwa:

“Apabila terjadi pembatalan penerbangan, maka perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya”;

- Bahwa menurut Pasal 36 huruf e Permenhub konsekuensi terhadap pembatalan penerbangan adalah sebagai berikut:

“e. apabila dalam hal keterlambatan sebagaimana tercantum dalam huruf b dan c, serta pembatalan sebagaimana tercantum dalam huruf d, penumpang tidak mau terbang/menolak diterbangkan, maka perusahaan angkutan udara niaga berjadwal harus mengembalikan harga tiket yang telah dibayarkan kepada perusahaan”;

2 Tergugat masih mencantumkan klausula baku pengalihan tanggung jawab yang bertentangan dan sudah dilarang oleh undang-undang;

- Bahwa Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum dengan masih mencantumkan klausula baku pengalihan tanggungjawab pada syarat dan ketentuan di dalam tiket pesawat yang dikeluarkan Tergugat yang berisi:

“9. Indonesia AirAsia akan mengangkut penumpang dan bagasinya sesuai dengan tanggal dan waktu penerbangan yang telah dipesan oleh penumpang tetapi tidak menjamin ketepatan sepenuhnya. Indonesia AirAsia dapat melakukan perubahan tanpa pemberitahuan sebelumnya;



- 10 Apabila terjadi keadaan di luar kemampuan yang menyebabkan terjadinya penundaan ataupun pembatalan penerbangan Indonesia AirAsia akan berusaha memindahkan penumpang ke penerbangan lainnya dan biaya-biaya tambahan yang timbul menjadi tanggungjawab penumpang sepenuhnya;
18. Setiap tarif, jadwal dan rute penerbangan adalah yang berlaku pada saat diumumkan, Indonesia AirAsia berhak untuk melakukan perubahan syarat-syarat dan ketentuan umum, tarif dan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan sebelumnya”;
- Bahwa pencantuman klausula baku tersebut bertentangan dengan Pasal 18 huruf a Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) yang berisi:
“Pelaku usaha dalam menawarkan barang/jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada dokumen dan/atau perjanjian apabila”:
 - a. Menyatakan pengalihan tanggungjawab pelaku usaha;
 - Bahwa menurut Pasal 18 ayat (3) Undang-Undang Perlindungan Konsumen, konsekuensi terhadap pencantuman klausula baku mengenai pengalihan tanggungjawab seperti tersebut di atas adalah sebagai berikut:
“Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dinyatakan batal demi hukum”;
 - Bahwa lebih lanjut dalam suatu putusan yang terkenal pada tanggal 31 Januari 1919, Hoge Raad Belanda memutuskan bahwa yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum adalah suatu perbuatan atau kelalaian yang:
 - i melanggar hak orang lain, atau
 - ii bertentangan dengan kewajiban pelaku, atau melanggar
 - iii kesusilaan atau
 - iv kecermatan yang harus diperhatikan terhadap pribadi atau milik seseorang;
- 3 Tergugat telah melanggar ketentuan dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (“PP”);
- Bahwa Tergugat tidak memenuhi kewajiban selaku perusahaan angkutan udara dengan memberikan pelayanan yang layak kepada Penggugat selaku



pengguna jasa angkutan udara sebagaimana dimaksud di dalam Pasal 41 ayat (2) Peraturan Pemerintah yang menyatakan:

“Dalam hal terjadi keterlambatan demi penundaan dalam pengangkutan karena kesalahan pengangkut, perusahaan angkutan wajib memberikan pelayanan yang layak kepada penumpang atau memberikan ganti rugi atas kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang atau pemilik barang”;

Bahwa akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan Tergugat sebagaimana tersebut di atas, Penggugat tidak bisa tepat waktu tiba di tempat acara, sehingga acara Penggugat tertunda selama 1 (satu) jam, dan selama di perjalanan Penggugat menjadi tidak tenang dan khawatir karena Penggugat takut dianggap sebagai orang yang tidak bertanggungjawab terhadap tugas yang telah dipercayakan kepada Penggugat, di mana kekhawatiran Penggugat tersebut mengakibatkan terganggunya persiapan dan konsentrasi Penggugat dalam melaksanakan tugas tersebut;

Bahwa oleh karena Tergugat telah terbukti melakukan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara, maka sudah sepatutnya Tergugat diwajibkan untuk mengganti kerugian yang diderita oleh Penggugat baik kerugian materiil maupun immaterial dengan perincian sebagai berikut:

Kerugian Materiil:

Bahwa Penggugat tidak dapat menggunakan tiket pesawat tujuan Jakarta-Yogyakarta yang telah dibeli dari Tergugat sehingga Penggugat terpaksa membeli tiket penerbangan lain dan mengeluarkan biaya lagi untuk airport tax serta tiket kereta api eksekutif Argo Wilis, dengan perincian sebagai berikut:

- Tiket Air Asia dari Jakarta ke Yogyakarta : Rp 397.900,-
- Tiket Lion Air dari Jakarta ke Yogyakarta : Rp 379.000,-
- Airport tax : Rp 30.000,-
- Tiket Kereta Api Eksekutif Argo Wilis : Rp 155.000,-
- Total Rp 961.900,- (sembilan ratus enam puluh satu ribu sembilan ratus rupiah);

Bahwa jumlah ganti rugi yang diajukan Penggugat masih sesuai dengan PP Pasal 43 ayat 4 yang berisi:

“Ganti rugi untuk keterlambatan yang dialami oleh penumpang karena kesalahan pengangkut hanya diberikan untuk kerugian yang secara nyata diderita oleh calon penumpang sampai dengan setinggi-tingginya Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah)”;



Kerugian Immateriil:

Bahwa selain dari kerugian materil tersebut, Penggugat juga menderita kerugian immateril yaitu terganggunya reputasi Penggugat sebagai dosen maupun pembicara pada seminar-seminar dan tersitanya waktu dan pikiran Penggugat untuk mengurus perkara ini sehingga Penggugat tidak dapat bekerja dengan baik, yang jika dinilai dengan uang adalah sebesar Rp 100.000.000,- (seratus juta rupiah):

Bahwa Tergugat harus dan patut membayar ganti rugi kepada Penggugat akibat kesalahan yang dilakukan Tergugat apalagi sudah terbukti kerugian tersebut diakibatkan oleh tindakan Tergugat yang telah tidak menjalankan kewajiban hukumnya sebagai pengangkut terhadap calon penumpang;

Bahwa untuk melindungi kepentingan Penggugat sehubungan dengan gugatan ini serta demi menghindari upaya-upaya Tergugat untuk mengalihkan aset-aset miliknya, sehingga gugatan ini menjadi sia-sia (ellusionir) dan menjamin pelaksanaan ganti rugi yang harus dilakukan Tergugat, maka sangat beralasan hukum apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tangerang meletakkan sita jaminan/persamaan atas aset milik Tergugat yang jumlah dan letaknya akan Penggugat uraikan dalam Surat Permohonan Sita Jaminan/Persamaan tersendiri;

Bahwa oleh karena gugatan Penggugat didasarkan bukti-bukti yang akurat, dengan berpedoman kepada ketentuan Pasal 180 (1) HIR, maka Penggugat mohon kepada Pengadilan Negeri Tangerang menyatakan putusan dalam perkara ini dapat dijalankan terlebih dahulu walaupun ada verzet, banding, kasasi (uit voerbaar bij voorraad);

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka sudah terbukti Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum terhadap Penggugat selaku calon penumpang dan oleh karenanya Tergugat harus mengganti kerugian yang nyata-nyata diderita Penggugat;

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, Penggugat mohon kepada Pengadilan Negeri Tangerang agar memberikan putusan sebagai berikut:

- 1 Mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
- 2 Menyatakan Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum;
- 3 Menyatakan klausula baku pengalihan tanggung jawab pada tiket pesawat yang berisi:
”9. Indonesia AirAsia akan mengangkut penumpang dan bagasinya sesuai dengan tanggal dan waktu penerbangan yang telah dipesan oleh penumpang tetapi



tidak menjamin ketepatan sepenuhnya, Inonesia AirAsia dapat melakukan perubahan tanpa pemberitahuan sebelumnya;

"10. Apabila terjadi keadaan di luar kemampuan yang menyebabkan terjadinya penundaan ataupun pembatalan penerbangan Indonesia AirAsia akan berusaha memindahkan penumpang ke penerbangan lainnya dan biaya-biaya tambahan yang timbul menjadi tanggung jawab penumpang sepenuhnya;

18. Setiap tarif, jadwal dan rute penerbangan adalah yang berlaku pada saat diumumkan Indonesia AirAsia berhak untuk tarif dan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan sebelumnya;

Batal demi hukum dan tidak mempunyai kekuatan mengikat;

- 4 Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi materiil kepada Penggugat sebesar Rp 961.900,- (sembilan ratus enam puluh satu ribu sembilan ratus rupiah);
- 5 Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi immateriil kepada Penggugat sebesar Rp 100.000.000 ,- (seratus juta rupiah);
- 6 Menyatakan putusan ini dapat dijalankan terlebih dahulu meskipun ada bantahan banding, kasasi dan upaya hukum lainnya (uit voerbaar bij vorraad);
- 7 Menghukum Tergugat untuk membayar biaya perkara;

Atau:

- Apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tangerang berpendapat lain, mohon putusan seadil-adilnya (Ex Aequo Et Bono);

Menimbang, bahwa terhadap gugatan tersebut, Tergugat mengajukan eksepsi yang pada pokoknya atas dalil-dalil sebagai berikut:

Bahwa Pengadilan Negeri Tangerang tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara perdata a quo, akan tetapi merupakan kewenangan dari Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, yang dibuktikan dengan fakta-fakta hukum sebagai berikut:

- 1 Bahwa Tergugat berdomisili di wilayah hukum Pengadilan Negeri Jakarta Selatan yaitu di Jalan Panglima Polim Raya No. 105 B, Kelurahan Kramat Pela, Kecamatan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan;



- 2 Bahwa alamat Tergugat tersebut dapat dibuktikan dari:
- 0 Anggaran Dasar Tergugat dan perubahan-perubahannya (bukti T.1);
- 1 Surat Keputusan Menteri Kehakiman Republik Indonesia No. C-19644 HT.01.01 TH 99, yang dikeluarkan oleh Departemen Kehakiman Republik Indonesia Direktorat Jenderal Hukum Dan Perundang-undangan (bukti T.2);
- 2 Tanda Daftar Perusahaan No. 09.03.1.62.29927, yang dikeluarkan oleh Kantor Departemen Perindustrian dan Perdagangan Kodya Jakarta Selatan (bukti T.3); dan
- 3 Surat Keterangan Domisili Perusahaan No. 0192/1.824.1/2009, yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Kotamadya Jakarta Selatan, Kecamatan Kebayoran Baru, Kelurahan Kramat Pela (bukti T.4);

Bahwa berdasarkan Pasal 133 juncto Pasal 136 Hukum Acara Perdata (“HIR”) dan Pasal 142 (1) R.Bg., Tergugat mohon kepada Majelis Hakim untuk terlebih dahulu memberikan putusan yang menyatakan bahwa Pengadilan Negeri Tangerang tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara ini;

Bahwa terhadap gugatan tersebut Pengadilan Negeri Tangerang telah mengambil putusan, yaitu putusan Nomor 305/Pdt.G/2009/PN.TNG, tanggal 4 Februari 2010 yang amarnya sebagai berikut:

- 1 Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian;
- 2 Menyatakan Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum;
- 3 Menyatakan klausula baku pengalihan tanggung jawab pada tiket pesawat yang berisi:
 - Indonesia AirAsia akan mengangkut penumpang dan bagasinya sesuai dengan tanggal dan waktu penerbangan yang telah dipesan oleh penumpang tetapi tidak menjamin ketepatan sepenuhnya, Indonesia AirAsia dapat melakukan perubahan tanpa pemberitahuan sebelumnya;
 - Apabila terjadi keadaan di luar kemampuan yang menyebabkan terjadinya penundaan ataupun pembatalan penerbangan Indonesia AirAsia akan berusaha memindahkan penumpang ke penerbangan lainnya dan biaya-biaya tambahan yang timbul menjadi tanggung jawab penumpang sepenuhnya;



- Setiap tarif, jadwal dan rute penerbangan adalah yang berlaku pada saat diumumkan Indonesia AirAsia berhak untuk tarif dan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan sebelumnya;

Batal demi hukum dan tidak mempunyai kekuatan mengikat;

- 4 Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi materil sebesar Rp 806.000,- (delapan ratus enam ribu rupiah);
- 5 Menghukum Tergugat untuk membayar ganti rugi immaterial kepada Penggugat sebesar Rp 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah);
- 6 Menghukum Tergugat untuk membayar ongkos perkara sebesar Rp 316.000,- (tiga ratus enam belas ribu rupiah);
- 7 Menolak gugatan Penggugat untuk selebihnya;

Menimbang, bahwa dalam tingkat banding atas permohonan Tergugat, putusan Pengadilan Negeri tersebut telah dikuatkan oleh Pengadilan Tinggi Banten dengan putusannya Nomor 54/Pdt/2010/PT.BTN, tanggal 18 Oktober 2010;

Bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada Tergugat/ Pemanding pada tanggal 23 November 2010 kemudian terhadapnya oleh Tergugat/Pemanding, dengan perantaraan kuasanya berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 3 Desember 2010, diajukan permohonan kasasi secara lisan pada tanggal 6 Desember 2010 sebagaimana ternyata dari Akta Permohonan Kasasi Nomor 305/Pdt.G/2009/PN.TNG, yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Tangerang, permohonan mana kemudian disusul oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasannya yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 20 Desember 2010;

Bahwa setelah itu oleh Penggugat/Terbanding, yang pada tanggal 24 Februari 2011 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Tergugat/ Pemanding, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Tangerang pada tanggal 7 Maret 2011;

Menimbang, bahwa permohonan kasasi a quo beserta alasan-alasannya, yang telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan saksama, diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan undang-undang, maka oleh karena itu permohonan kasasi tersebut formal dapat diterima;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi/ Tergugat dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya adalah:



- 1 Bahwa Pengadilan Tinggi Banten telah lalai memenuhi syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku yang mengancam kelalaian itu dengan batalnya putusan yang bersangkutan di mana Pengadilan Tinggi Banten telah mengambil alih begitu saja pertimbangan hukum putusan Pengadilan Negeri Tangerang tanpa memberikan pertimbangan hukum yang cukup, tanpa menjabarkan dan tanpa mengkonfrontir secara argumentative (analisa yuridis) pertimbangan hukum Putusan Pengadilan Negeri Tangerang, sehingga putusan tersebut merupakan putusan yang tidak cukup dipertimbangkan (onvoldoende gemotiveerd);
- 2 Bahwa judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan kesalahan berat dalam menerapkan hukum acara, karena Pengadilan Negeri Tangerang telah melanggar Pasal 184 HIR dan Pasal 5 Undang-Undang Pokok Kekuasaan Kehakiman, salah menerapkan hukum sehubungan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara, salah menerapkan hukum sehubungan dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, salah menerapkan hukum pembuktian tentang ganti rugi materil dan immaterial;
- 3 Bahwa dalam memberikan putusannya, judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/Putusan Pengadilan Tinggi Banten) sangat berat sebelah, memihak, sama sekali tidak memperhatikan dan tidak mempertimbangkan alasan-alasan dan pembelaan Pemohon Kasasi karena Pengadilan Negeri Tangerang sama sekali tidak mempertimbangkan Surat Keterangan tertanggal 30 November 2009 (vide bukti T.6a) dan Maintenance Report I (vide bukti T.6b) yang membuktikan bahwa satu-satunya alasan dilakukannya penundaan waktu penerbangan oleh Pemohon Kasasi



adalah semata-mata karena adanya kerusakan pada pesawat Pemohon Kasasi dengan registrasi PK-AWP, dimana kerusakan ini terjadi di luar kendali dan keinginan dari Pemohon Kasasi (overmacht/force majeure), dimana hal ini dilakukan semata-mata demi keselamatan dan keamanan para penumpang pesawat Pemohon Kasasi termasuk keselamatan dan keamanan Termohon Kasasi;

- 4 Bahwa judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan kesalahan berat dalam menerapkan hukum sehubungan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerduta;

Bahwa satu-satunya dasar (premis) pertimbangan dari judex facti bahwa judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/Putusan Pengadilan Tinggi Banten) untuk menyatakan Pemohon Kasasi melakukan perbuatan melawan hukum semata-mata hanya didasarkan pada penundaan waktu penerbangan yang dilakukan oleh Pemohon Kasasi, sehingga Pengadilan Negeri Tangerang berkesimpulan sendiri bahwa penundaan waktu penerbangan tersebut merupakan perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUIHPerduta;

- 5 Bahwa judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan kesalahan berat dalam menerapkan hukum sehubungan dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen:
 - Bahwa alasan dan dasar penundaan penerbangan pesawat QZ7340 CKG-JOG 12 Desember 2008 pada pukul 06.00 WIB menjadi penerbangan QZ7344 tanggal 12 Desember 2008 pada pukul 15.05 WIB adalah karena keadaan memaksa (overmacht/force majeure) yaitu adanya kerusakan pada pesawat Pemohon Kasasi (vide T.6a dan bukti T.6b);
 - Bahwa sehubungan dengan penundaan penerbangan tersebut, pada tanggal 11 Desember 2008, Pemohon Kasasi dengan itikad baik telah memberitahukan mengenai penundaan penerbangan tersebut dan juga

Hal. 13 dari 17 hal. Put.No. 1391 K/Pdt/2011



alasan dilakukannya penundaan penerbangan tersebut kepada Termohon Kasasi sebagaimana dibuktikan dengan pesan singkat (SMS) dari Pemohon Kasasi kepada Termohon Kasasi;

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas dapat dibuktikan bahwa Pemohon Kasasi sama sekali tidak mengalihkan tanggungjawabnya sehubungan dengan penundaan waktu penerbangan tersebut, dan karenanya Pemohon Kasasi sama sekali tidak melanggar Pasal 18 ayat 1 huruf a dan ayat 3 Undang-Undang Perlindungan Konsumen;

- 1 Bahwa *judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan kesalahan berat dalam menerapkan hukum tentang adanya kepentingan hukum Termohon Kasasi atas ganti rugi;

Dalam perkara *a quo* Termohon Kasasi tidak mempunyai kepentingan atas segala ganti rugi, sehingga tidak mempunyai dasar hukum untuk dikabulkan, karena dasar dilakukannya penundaan waktu penerbangan oleh Pemohon Kasasi adalah karena adanya keadaan memaksa (*overmacht/force majeure*) yaitu adanya kerusakan kaca jendela pesawat dengan registrasi PK-AWP, di mana kerusakan tersebut harus dilakukan tindakan perawatan/perbaikan yaitu berupa penggantian kaca jendela kokpit tersebut;

- 2 Bahwa *judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan kesalahan berat dalam menerapkan hukum pembuktian sehubungan dengan ganti rugi material karena tidak mempunyai dasar hukum dan oleh karena itu pertimbangan *judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang), yang pada intinya menyatakan bahwa Pemohon Kasasi telah melakukan perbuatan melawan hukum dan pengalihan waktu penerbangan yang dilakukan oleh Pemohon Kasasi telah menimbulkan kerugian material bagi Termohon Kasasi seharusnya dibatalkan;
- 3 Bahwa *judex facti* (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/ Putusan Pengadilan Tinggi Banten) telah melakukan kesalahan berat dalam menerapkan hukum pembuktian sehubungan dengan ganti rugi immaterial karena tidak



mempunyai dasar hukum dan oleh karena itu pertimbangan judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang) yang mengabulkan ganti rugi immaterial semata-mata mendasarkan pada menghindari tindakan sewenang-wenang dari perusahaan penerbangan;

Bahwa di samping itu pertimbangan judex facti (Putusan Pengadilan Negeri Tangerang/Putusan Pengadilan Tinggi Banten) untuk mengabulkan ganti rugi imateriil yang semata-mata mendasarkan pada asumsi-asumsi belaka, perkiraan semata, hipotetis, tidak konkrit dan tidak didasarkan pada kerugian yang dialami secara nyata adalah salah dalam menerapkan hukum, karena tidak ternyata Pemohon Kasasi melakukan perbuatan melawan hukum maka permohonan ganti rugi kepada Pemohon Kasasi tidak mempunyai dasar hukum, oleh karena itu putusan tersebut seharusnya dibatalkan;

Menimbang, bahwa terhadap alasan-alasan tersebut Mahkamah Agung berpendapat:

Mengenai alasan ke-1 sampai dengan ke-8:

Bahwa alasan-alasan ini tidak dapat dibenarkan, karena judex facti tidak salah menerapkan hukum, oleh karena tidak ada ketentuan hukum yang melarang judex facti/Pengadilan Tinggi mengambil pertimbangan putusan Pengadilan Negeri yang dinilai sudah benar dan tepat dipertimbangkan sehingga dijadikan pertimbangan putusan Pengadilan Tinggi sendiri. Demikian pula berdasarkan alat-alat bukti yang diajukan di dalam persidangan sesuai ketentuan hukum yang berlaku ternyata Penggugat berhasil membuktikan perbuatan Tergugat yang tidak jadi mengangkut Penggugat menuju Yogyakarta menggunakan pesawat No. Penerbangan QZ7340 milik Tergugat dan tidak ada keadaan memaksa (force majeure) yang terjadi pada peristiwa saat itu merupakan perbuatan melawan hukum yang dilakukan Tergugat, lagi pula hal ini pada hakekatnya mengenai penilaian hasil pembuktian yang bersifat penghargaan tentang suatu kenyataan, hal mana tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan dalam tingkat kasasi, karena pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan dengan adanya kesalahan penerapan hukum, adanya pelanggaran hukum yang berlaku, adanya kelalaian dalam memenuhi



syarat-syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang mengancam kelalaian itu dengan batalnya putusan yang bersangkutan atau pengadilan tidak berwenang atau melampaui batas wewenangnya sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 30 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, lagi pula ternyata bahwa putusan *judex facti* dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi PT INDONESIA AIRASIA tersebut harus ditolak;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi ditolak, maka Pemohon Kasasi dihukum untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 sebagaimana yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan;

M E N G A D I L I :

Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi: **PT INDONESIA AIRASIA** tersebut;

Menghukum Pemohon Kasasi/Tergugat untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi sebesar Rp 500.000,- (lima ratus ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Selasa tanggal 20 November 2012 oleh Dr. H. Abdurrahman, S.H., M.H, Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Dr. H. Sofyan Sitompul, S.H., M.H. dan Dr. H. Habiburrahman, M.Hum. Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari Kamis tanggal 22 November 2012 oleh Ketua Majelis tersebut dengan dihadiri oleh Dr. H. Sofyan Sitompul, S.H., M.H. dan H. Mahdi Soroinda Nasution, S.H., M.H., Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota tersebut dan dibantu oleh Drs. Suhardi, S.H., Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh pihak;

Hakim-Hakim Anggota;

K e t u a ;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia
putusan.mahkamahagung.go.id

ttd.

Dr. H. Abdurahman, S.H., M.H.

ttd.

Dr. H. Sofyan Sitompul, S.H., M.H.

ttd.

H. Mahdi Soroinda Nasution, S.H., M.H.

Biaya-biaya:

1. Meterai Rp 6.000,-
2. Redaksi Rp 5.000,-
3. Administrasi kasasi Rp 489.000,-
- Jumlah Rp 500.000,-

Panitera Pengganti;

- ttd.
Drs. Suhardi, S.H.

Untuk Salinan
MAHKAMAH AGUNG R.I.
a.n. Panitera
Panitera Muda Perdata

PRI PAMBUDI TEGUH, S.H., M.H.
NIP. 19610313 198803 1 003