

ULASAN KES

DATO' VIJAY KUMAR NATARAJAN & ANOR LWN MALAYSIA AIRLINES BHD. [2021] MLJU 407

(Tuntutan Pemulangan Tambang Penerbangan semasa Perintah Kawalan Pergerakan)

Wong Hua Siong

wonghuasiong@yahoo.com

Fakulti Undang-undang, Universiti Multimedia, Melaka.

PENDAHULUAN

Kes ini melibatkan tuntutan pemulangan tambang penerbangan dan remedi lain oleh dua orang plaintif terhadap syarikat penerbangan Malaysia Airlines Bhd. berkenaan dengan tiket penerbangan yang dibeli oleh kedua-dua plaintif akibat penangguhan jadual penerbangan disebabkan oleh keadaan wabak penyakit corona virus (COVID-19).

FAKTA KES

Dalam kes ini, Plaintif pertama, iaitu Dato' Vijay Kumar Natarajan dan Plaintif kedua merupakan teman kepada Plaintif pertama manakala Defendan merupakan sebuah syarikat penerbangan nasional Malaysia. Kes ini telah didengar di Mahkamah Tinggi Kuala Lumpur oleh Hakim Mahkamah Tinggi Yang Arif Quay Chew Soon.

Pada 19 Ogos 2019, Plaintif pertama dan Plaintif kedua telah menempah tiket penerbangan ulang alik dari Kuala Lumpur ke Manila yang berjumlah RM2812 daripada laman web syarikat Defendan. Jadual penerbangan tersebut ditetapkan pada 26 Mac 2020. Namun demikian, penerbangan dari Kuala Lumpur ke Manila telah dibatalkan atas alasan Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) yang dilaksanakan oleh kerajaan Malaysia bermula pada 18 Mac 2020 akibat penularan wabak penyakit corona virus (COVID-19). Wabak COVID-19 menjejaskan pergerakan rakyat dan ekonomi Malaysia seperti di kebanyakan negara lain di dunia.

Defendan menawarkan pilihan kepada Plaintiff untuk menjadualkan semula penerbangan mereka dan Plaintiff telah bersetuju berbuat demikian pada 8 Julai 2020. Namun demikian, akibat PKP di negara Malaysia yang berpanjangan, penerbangan mereka telah ditunda tarikhnya kepada 17 Julai 2020 pula. Pada masa itu, Plaintiff tidak berminat lagi untuk mengambil penerbangan ini dan meminta bayaran balik penuh tambang penerbangan yang dibayar oleh mereka. Alasan yang diberikan oleh Plaintiff ialah perjumpaan mereka atas urusan kerja di Manila telah dibatalkan. Oleh itu, mereka tidak perlu pergi ke Manila untuk menghadiri perjumpaan tersebut.

Namun demikian, Defendan enggan memulangkan tambang penuh penerbangan kepada Plaintiff kerana terma syarat tiket penerbangan tersebut ialah “tiada pemulangan bayaran” (*non-refundable*). Walaupun Defendan telah menawarkan pilihan bagi membenarkan Plaintiff menukar tarikh penerbangan baharu atau menukarkan tiket tersebut kepada baucar penerbangan, namun kedua-dua tawaran ini telah ditolak oleh Plaintiff-plantif. Kemudiannya, Plaintiff telah memulakan tindakan undang-undang terhadap Defendan pada 24 Julai 2020.

Plaintif telah menuntut seperti yang berikut:

- (a) Deklarasi bahawa Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (“Kod tersebut”) merupakan perundangan perlindungan dan sebarang klausa kontrak yang bertentangan dengan Kod ini adalah batal dan tidak sah;
- (b) deklarasikan bahawa kedua-dua Plaintiff berhak kepada bayaran penuh tambang tiket mengikut perenggan 12 Kod tersebut;
- (c) deklarasikan bahawa terdapat pertimbangan yang gagal tentang kontrak pengangkutan antara Plaintiff dengan Defendan; dan
- (d) bayaran penuh tambang tiket sebagai ganti rugi berserta dengan kadar bunga dan kos.

Setelah tindakan undang-undang bermula dan kertas klausa telah disampaikan pada 10 Ogos 2020, Defendan telah memulangkan bayaran tambang penuh tiket kepada kedua-dua Plaintiff pada 4 September 2020 atas syarat “tanpa prasangka” dan “tanpa mengakui liabiliti”. Pemulangan bayaran dilakukan melalui akaun kad kredit Plaintiff Pertama kerana Plaintiff Pertama telah menggunakan kad kredit tersebut semasa pembelian tiket penerbangan ini. Namun demikian, Plaintiff masih mengambil tindakan undang-undang terhadap Defendan.

KEPUTUSAN MAHKAMAH

Sebelum memulakan perbicaraan kes ini, Hakim Mahkamah Tinggi Yang Arif Quay Chew Soon telah bertanya kepada kedua-dua Plaintiff sebab tindakan undang-undang ini harus dimulakan di Mahkamah Tinggi dan bukan di Mahkamah Rendah, contohnya Mahkamah Sesyen memandangkan isu jumlah wang yang dipertikaikan dalam kes ini hanyalah RM2812 termasuklah cukai penerbangan sebanyak RM112 setiap tiket dan deklarasi yang dipohon oleh kedua-dua Plaintiff. Jelaslah bahawa dalam kes ini jumlah wang yang dituntut ini adalah di bawah bidang kuasa Mahkamah Sesyen. Mengikut Seksyen 65 Akta Mahkamah Rendah 1948 (Akta 92), Mahkamah Sesyen mempunyai bidang kuasa mendengar sebarang kes berkenaan tuntutan wang secara sivil sehingga RM1 juta serta memberikan deklarasi yang tertentu. Plaintiff pertama menjelaskan bahawa dia tidak pasti sama ada Mahkamah Sesyen mempunyai bidang kuasa untuk memberikan sebarang deklarasi seperti yang diminta olehnya dalam kes ini. Walau bagaimanapun, sekiranya pendengaran kes ini dimulakan di Mahkamah Sesyen, kedua-dua Plaintiff menjelaskan bahawa mereka masih akan membuat rayuan kepada mahkamah yang lebih tinggi hierarki sekiranya keputusan mahkamah tidak memihak kepada mereka. Oleh yang demikian, Plaintiff membuat keputusan untuk memulakan kes di Mahkamah Tinggi.

Untuk tidak melengahkan kes, hakim Mahkamah Tinggi bersetuju untuk mendengar permohonan daripada Plaintiff. Hakim Mahkamah Tinggi telah merujuk sebuah kes yang diputuskan oleh Mahkamah Rayuan, iaitu *Middy Industries Sdn. Bhd. & Ors v Arensi-Marley (M) Sdn. Bhd.* (2013) 3 MLJ 511, iaitu Mahkamah Rayuan memutuskan bahawa untuk menentukan sama ada tuntutan tersebut adalah skandal, remeh atau menjengkelkan, fakta kes keseluruhan haruslah diberikan perhatian. Hakim Mahkamah Tinggi Yang Arif Quay dalam kes semasa berpendapat bahawa tuntutan kedua-dua Plaintiff adalah skandal, remeh atau menjengkelkan. Kedua-dua Plaintiff tidak seharusnya memulakan tindakan tuntutan ini. Pada pendapat hakim, kedua-dua Plaintiff cuma ingin memalukan dan mengaibkan pihak Defendan dan hakim berpendapat tindakan tuntutan ini tidak akan membawa sebarang keputusan praktikal. Hakim Mahkamah Tinggi juga berpendapat bahawa kedua-dua Plaintiff menyalahgunakan proses mahkamah untuk menindas pihak Defendan.

Mengikut seksyen 7 Akta Perdagangan Elektronik 2006, kontrak untuk transaksi perdagangan boleh dijalankan secara elektronik, termasuklah komunikasi tawaran, penerimaan tawaran, dan pembatalan tawaran dan

penerimaan atau apa-apa komunikasi yang berkaitan dengannya boleh dinyatakan melalui mesej elektronik. Syarat kontrak pengangkutan antara Plaintiff dengan Defendan berhubung dengan tiket penerbangan disampaikan dalam talian melalui laman sesawang Defendan. Plaintiff telah bersetuju dengan syarat-syarat tersebut dengan mengklik butang dan menerima terma dan syarat pengangkutan dan tambang untuk menunjukkan hasrat penerimaan syarat-syarat tersebut semasa pembelian tiket penerbangan. Salah satu syarat tiket penerbangan daripada Defendan ialah tiket penerbangan yang dibeli oleh kedua-dua Plaintiff ialah “tiada pemulangan bayaran” kerana harga tiket penerbangan dijual pada harga promosi. Syarat ini telah jelas dinyatakan dalam terma dan syarat pengangkutan dan tambang dan Plaintiff telah bersetuju diikat oleh syarat tersebut semasa pembelian tiket penerbangan.

Kedua-dua Plaintiff telah mengadu bahawa syarat-syarat tertentu tidak diberitahu oleh Defendan kepada mereka pada waktu Plaintiff membuat tempahan. Walau bagaimanapun, Mahkamah Tinggi berpendapat bahawa tanggungjawab Plaintiff sebagai pelanggan dan penumpang seharusnya membaca syarat tambang dan terma umum sebelum melakukan sembarangan transaksi pembelian tiket. Kegagalan membaca syarat tersebut tidak mengecualikan Plaintiff-plaintif daripada terikat dengan Syarat Tambang dan Terma Umum. Kedua-dua Plaintiff telah dianggap telah memahami dan bersetuju dengan syarat tersebut semasa melakukan pembelian tiket penerbangan.

Hakim Mahkamah Tinggi dalam kes ini juga merujuk kepada kes *United Overseas Bank (Malaysia) Bhd v Lee Yaw Lin & Anor* [2016] 4 CLJ 871 yang diputuskan oleh Mahkamah Rayuan yang memutuskan bahawa:

Plaintif-plaintif dalam kes tersebut dianggap telah memahami dan bersetuju dengan semua syarat dalam kontrak sewa ... Tidak dapat menyimpulkan bahawa walaupun telah menandatangani kontrak secara keseluruhan, pihak plaintif kini dapat berpendapat bahawa klausa tidak boleh dilaksanakan. Plaintiff-plaintif telah menandatangani perjanjian dan ini bermaksud mereka akan terikat dengan terma dan syarat perjanjian tersebut walaupun mereka memilih tidak membaca kandungan perjanjian tersebut sebelum menandatangani perjanjian tersebut.

Defendan menjelaskan bahawa pembatalan jadual penerbangan tersebut adalah selaras dengan PKP yang dilaksanakan di seluruh negara. Penutupan sempadan antarabangsa akibat pandemik COVID-19 menyebabkan Defendan tidak dapat mengendalikan sebarang penerbangan antarabangsa. Hal ini demikian adalah di luar kawalan dan jangkauan pihak

Defendan, oleh itu pihak Plaintiff tidak mempunyai hak undang-undang untuk menuntut pemulangan wang. Memandangkan jadual penerbangan telah dibatalkan atas sebab di luar kawalan dan jangkaan pihak Defendan, Defendan menyatakan bahawa mereka tidak mempunyai obligasi kontrak untuk memberikan ganti rugi kepada Plaintiff berdasarkan Artikel 10.2.3 di bawah syarat dan terma am yang ditetapkan oleh syarikat Defendan. Berdasarkan Artikel ini, Defendan tidak bertanggungjawab terhadap pihak Plaintiff atas pembatalan jadual penerbangan sekiranya pembatalan tersebut adalah di luar kawalan dan jangkaan pihak Defendan, termasuklah peluang terjadinya, kemalangan yang tidak dapat dielakkan (*force majeure*), risiko sekuriti dan keselamatan kapal terbang yang di luar jangkaan. Memang tidak dapat kita nafikan bahawa pembatalan jadual penerbangan ini adalah disebabkan oleh PKP dan pandemik COVID-19 yang jelasnya di luar kawalan dan jangkaan pihak Defendan.

Plaintiff telah mengemukakan alasan bahawa syarikat penerbangan lain seperti AirAsia dan Philippine Airlines telah menawarkan pemulangan tambang penuh disebabkan pembatalan penerbangan mereka walaupun tiket penerbangan juga menyatakan “tiada pemulangan bayaran”. Namun demikian, Defendan membalas bahawa ini adalah keputusan dan polisi syarikat penerbangan masing-masing dan keputusan tersebut tidak mengikat syarikat Defendan.

Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 telah diperkenalkan oleh Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) bagi melindungi kepentingan pengguna syarikat penerbangan, termasuklah syarikat penerbangan negara asing. Mengikut perenggan 12 (1) Kod tersebut, sekiranya syarikat penerbangan yang beroperasi secara munasabah menjangkakan penerbangan akan ditangguhkan sekurang-kurangnya dua jam pada waktu yang dijadualkan pada berlepas atau dalam hal penerbangan dibatalkan, syarikat penerbangan yang beroperasi akan memberikan pampasan kepada penumpang dan jagaan seperti yang dinyatakan dalam Jadual Pertama. Walaupun pampasan termasuklah ganti rugi pemulangan wang sepenuhnya, namun demikian, pampasan ini tertakluk kepada alasan dan keadaan yang di luar jangkaan dan kawalan pihak yang bertanggungjawab. Suruhanjaya Penerbangan Malaysia telah mengakui pandemik COVID-19 merupakan perkara yang di luar jangkaan dan kawalan syarikat penerbangan. Hakim Mahkamah Tinggi juga mengambil kira keadaan pandemik COVID-19 yang semakin serius dan berleluasa di Malaysia sehingga Yang di-Pertuan Agong telah mengisytiharkan darurat di negara ini. Pandemik COVID-19 bukan sahaja mempengaruhi industri

penerbangan negara malah menjejaskan ekonomi dan menyebabkan pergolakan dalam kehidupan warganya. Dalam keadaan sedemikian, hakim Mahkamah Tinggi tidak ragu-ragu membuat keputusan bahawa pandemik COVID-19 adalah “keadaan luar biasa” dalam skop Kod tersebut.

Akhirnya, Mahkamah Tinggi telah menolak tuntutan Plaintiff dan mengarahkan mereka membayar kos sebanyak RM5000 sahaja kepada Defendan.

ULASAN KES

Beberapa isu haruslah diteliti dalam fakta dan keputusan kes ini. Pertama, undang-undang kontrak di Malaysia secara dasarnya ditadbirkan dan dikuatkuasakan oleh Akta Kontrak 1950. Kontrak yang sah dan boleh dikuatkuasakan di sisi undang-undang hanya akan terbentuk apabila mengandungi semua elemen seperti tawaran, penerimaan, balasan, niat, kerelaan, keupayaan dan ketentuan. Dalam kes ini, elemen kontrak ini telah wujud antara kedua-dua Plaintiff dan Defendan. Oleh itu, satu kontrak sah telah wujud dan semasa menandatangani sesuatu kontrak dan jika pihak Plaintiff tidak membaca terma dan syarat kandungan kontrak tersebut, Plaintiff masih terikat dengan terma dan syarat kontrak tersebut kecuali kemudiannya didapati terdapat elemen perjanjian yang dilarang oleh undang-undang, bersifat mengecewakan peruntukan undang-undang seperti menjalankan perniagaan tanpa lesen, bersifat penipuan dan mendatangkan bencana terhadap diri atau orang lain. Oleh itu, setiap syarikat penerbangan mempunyai terma dan syarat tersendiri yang dinyatakan dengan jelas sewaktu pembelian tiket. Pengguna dinasihati untuk membaca terma dan syarat sebelum membeli tiket. Kejahilan undang-undang bukanlah alasan untuk menafikan liabiliti. Keadaan ini juga diputuskan dalam kes tempatan, iaitu *Polygram Records Sdn. Bhd. v. The Search & Anor* [1994] 3 MLJ 127. Kes ini memutuskan bahawa seseorang masih terikat dengan terma dan syarat kontrak yang ditandatangani walaupun kemudiannya dia menggunakan alasan bahawa dia telah membaca dan memahami terma dan syarat kontrak sebelum menandatangani.

Selain itu, seseorang juga tidak boleh menggunakan alasan tidak memahami bahasa dalam kontrak untuk mengecualikan liabilitinya dalam kontrak tersebut. Dalam kes *Subramanian vs. Retnam* [1996] 1 MLJ 172, mahkamah memutuskan walaupun fakta menunjukkan bahawa defendan tidak mengetahui dan memahami bahasa Inggeris, namun dia masih terikat dengan kontrak bertulis yang dibuat olehnya kecuali terdapat isu penipuan/fraud atau salah nyata. Tambahan pula, di bawah seksyen 46 Akta

Perlindungan Pengguna 1999, undang-undang memberikan pilihan kepada pengguna untuk sama ada menuntut bayaran balik atau mendapatkan barang gantian kepada barang yang rosak. Namun demikian, seksyen 17 Akta Perlindungan Pengguna 1999 juga menyatakan bahawa tiada polisi bayaran balik untuk kontrak perkhidmatan masa hadapan. Hal ini adalah menyalahi undang-undang.

Walau bagaimanapun, jika seseorang telah membeli tiket penerbangan yang mempunyai polisi tiada pemulangan bayaran kerana tertakluk pada harga istimewa dan promosi, walaupun dia tidak akan mendapat bayaran balik sepenuhnya, tetapi dia boleh meminta bayaran balik untuk Caj Perkhidmatan Penumpang atau Caj Lapangan Terbang jika dia memutuskan untuk tidak meneruskan penerbangan. Namun demikian, setiap syarikat penerbangan mungkin mempunyai yuran pemprosesan masing-masing yang akan dikenakan bagi memperoleh bayaran balik Caj Perkhidmatan Penumpang atau Caj Lapangan Terbang.

Harus diingatkan bahawa polisi pembayaran balik adalah berbeza mengikut syarikat penerbangan. Sementara itu, di bawah Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2019, setiap syarikat penerbangan bertanggungjawab untuk memaparkan lima terma dan syarat utama pada waktu pembelian tiket penerbangan untuk pengetahuan setiap pembeli, iaitu:

1. fi pembatalan;
2. polisi bayaran balik dan tempahan semula;
3. polisi bagi pengguna penerbangan yang gagal untuk:
 - (i) hadir ke kaunter daftar masuk;
 - (ii) hadir ke pintu masuk dalam tempoh yang ditetapkan;
 - (iii) menaiki pesawat pada waktu perlepasan yang tertentu;
4. polisi peruntukan bagasi; dan
5. kesahan dokumen perjalanan penumpang.

Mengikut Kod Perlindungan Pengguna Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC) – Bahagian 111, Perenggan 12: Hak Penumpang udara – Penundaan dan Pembatalan Penumpang, jika sesebuah penerbangan telah dibatalkan oleh syarikat penerbangan semasa tiada sekatan perjalanan rentas negeri dilaksanakan, syarikat penerbangan perlu memberikan bayaran balik kos tiket sepenuhnya, termasuk cukai dan fi atau mengubah laluan dengan keadaan pengangkutan yang setanding.

Walau bagaimanapun, sekiranya pembeli gagal memahami terma dan syarat di atas, undang-undang masih menganggap pembeli telah membaca

dan bersetuju serta terikat dengan terma dan syarat tersebut sekiranya pembeli bersetuju membeli tiket penerbangan syarikat penerbangan berkenaan. Dalam hal ini, Jabatan Pengangkutan Amerika Syarikat tetap mewajibkan syarikat penerbangan untuk mengembalikan dana tiket untuk penerbangan yang dibatalkan, kecuali pembatalan penerbangan akibat larangan berlepas, perintah duduk di rumah, dan larangan lain.¹ Di Malaysia, Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) berpendirian bahawa syarikat penerbangan perlu terus berusaha untuk memenuhi keperluan bayaran balik kepada pengguna yang terjejas akibat pembatalan penerbangan susulan sekatan perjalanan tempatan dan antarabangsa membabitkan pandemik COVID-19.² Di samping itu, MAVCOM juga mewajibkan semua syarikat penerbangan mendedahkan terma dan syarat-syarat penerbangan secara penuh dalam “kontrak pengangkutan” atau “terma dan syarat-syarat”. Hal ini telah semakin diamalkan oleh syarikat penerbangan di Malaysia, iaitu kontrak pengangkutan atau terma dan syarat-syarat juga dicetak atau dilampirkan bersama-sama dengan tiket atau pas masuk pesawat.

Berdasarkan laporan oleh *Berita Harian* pada 8 April 2020, Persatuan Ejen-ejen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia (MATTA) telah menggesa syarikat penerbangan memberikan bayaran balik tunai kepada para pelanggan yang terbabit dalam pembatalan penerbangan akibat pandemik COVID-19. Selain itu, Persekutuan Persatuan Pelancongan ASEAN (FATA) juga menggesa Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA) supaya menyelesaikan isu bayaran balik tiket berikutan pembatalan penerbangan susulan pandemik COVID-19 bagi kepentingan pengguna penerbangan.

Selain itu, syarikat penerbangan persendirian, iaitu AirAsia Malaysia telah mencadangkan untuk menukar nilai tambang yang dibayar untuk tempahan penerbangan semasa pengguna kepada akaun kredit yang boleh ditebus untuk tempahan penerbangan baharu pada masa hadapan. Walaupun pengguna tidak mendapat balik tunai di tangan, namun nilai tersimpan dalam akaun kredit pengguna yang boleh digunakan untuk masa hadapan juga merupakan satu pilihan lain bagi menyelesaikan isu yang dihadapi oleh pengguna dan syarikat penerbangan.

Memandangkan syarikat penerbangan berada di bawah seliaan dan kawalan Kementerian Pengangkutan, justeru disarankan Kementerian

1 “Airlines Want To Cancel Rule Requiring Them To Refund Fares For Cancelled Flights”. NPR. April 7, 2020.

2 Syarikat penerbangan mesti bayar balik tambang – MAVCOM. <https://www.bharian.com.my/bisnes/lain-lain/2021/02/789096/syarikat-penerbangan-mesti-bayar-balik-tambang-mavcom>. Diakses pada 22 Mei 2021.

Pengangkutan perlu mengambil perhatian bahawa syarikat penerbangan adalah yang pertama dalam rantai bekalan ini dan setiap tindakan yang diambil haruslah memberikan manfaat kepada seluruh industri pelancongan dan kepentingan pengguna penerbangan.

Seterusnya, daripada penghakiman mahkamah, kita juga boleh renungkan isu tentang pembentukan kontrak. Persoalan yang boleh dikaji termasuklah, adakah terdapat terma yang dianggap berat sebelah dalam sesebuah kontrak, bolehkah mana-mana pihak membantah kepada kandungan terma tersebut? Hal ini berkaitan dengan isu kontrak tak saksama. Walau bagaimanapun, Malaysia tidak mempunyai perundangan berasingan mengenai syarat kontrak yang tidak adil, tetapi Akta Perlindungan Pengguna 1999 mempunyai peruntukan yang berkaitan dengan aspek terma kontrak yang tidak adil. Bahagian IIIA Akta tersebut mentakrifkan syarat kontrak tidak adil sebagai ketidakseimbangan hak antara pengguna dan perniagaan. Akta ini juga bertujuan untuk melarang klausa untuk mengelakkan liabiliti peniaga dalam sesuatu kontrak. Takrif “ketidakadilan” adalah dari segi ketidakseimbangan hak dan kewajipan, memperuntukkan ketidakadilan prosedural dan substantif. Mana-mana fasal atau terma kontrak yang melanggar Bahagian IIIA dianggap terbatal atau tidak boleh dikuatkuasakan dan peniaga kemungkinan disabitkan dengan hukuman jenayah dan sivil. Seseengah pihak mungkin membalas bahawa sekiranya pengguna telah mengetahui terma kontrak yang kurang adil dan saksama terhadapnya tetapi dia memilih untuk menerimanya, maka pengguna seharusnya menanggung risiko akibat ketidakadilan dan ketidaksaksamaan tersebut.

Selain itu, mengikut prinsip transaksi setaraf (*arm's length transaction*), harga pindahan boleh diterima jika semua urusan niaga antara pihak dijalankan pada harga wajar. Transaksi ini merupakan urusan niaga apabila dua atau lebih pihak yang tidak berkaitan (contohnya dalam kes ini syarikat penerbangan yang tidak mempunyai sebarang hubungan dengan penumpang) dan tidak berkaitan bersetuju untuk menjalankan perniagaan, bertindak secara bebas dan untuk kepentingan diri mereka (contohnya dalam kes ini syarikat penerbangan menjual tiket penerbangan pada harga yang ditetapkan dengan syarat tertentu dan penumpang bersetuju membeli tiket penerbangan pada harga yang ditetapkan dengan syarat tertentu). Sekiranya kita mengamalkan prinsip transaksi setaraf, bolehlah dirumuskan bahawa kedua-dua syarikat penerbangan dan penumpang sebenarnya telah bersetuju untuk menjalankan suatu urusan niaga mengikut terma yang ditetapkan bagi memenuhi kepentingan diri mereka, iaitu syarikat penerbangan ingin mendapatkan keuntungan daripada jualan tiket penerbangan sedangkan penumpang ingin

pergi ke destinasi yang ditetapkan pada masa yang ditentukan. Namun demikian, persoalan yang timbul ialah kini walaupun syarikat penerbangan boleh menghantar penumpang ke destinasi yang ditetapkan tetapi bukan pada tarikh asal yang diinginkan oleh penumpang. Oleh itu, prinsip transaksi setaraf ini tidak dapatlah dicapai.

KESIMPULAN

Secara keseluruhannya, memandangkan syarikat Defendan telah memulangkan tambang tiket penuh kepada kedua-dua Plaintif, seperti yang diminta oleh pihak Plaintif, hal ini sedemikian menunjukkan bahawa kedua-dua pihak telah bersetuju untuk menyelesaikan pertelingkahan ini secara aman dan damai. Penulis juga bersetuju dengan keputusan yang diputuskan oleh hakim Mahkamah Tinggi dalam kes ini. Penulis juga menyarankan bahawa sekiranya terdapat sebarang pertelingkahan pihak, pihak yang terlibat bolehlah menyelesaikan pertelingkahan melalui cara mediasi daripada membawa kes ke mahkamah yang mungkin mengundang perhatian media massa dan seterusnya mungkin menjejaskan reputasi mana-mana pihak serta hubungan kedua-dua pihak. Peringatan juga dibuat kepada semua pihak bahawa sebelum menandatangani sebarang perjanjian atau kontrak, bacalah semua terma dan syarat dan fahaminya sebelum menandatangani bagi mengelakkan sebarang pertelingkahan pada masa hadapan.

RUJUKAN

- Akta Mahkamah Rendah 1948 (Akta 92)
- Akta Perdagangan Elektronik 2006
- Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771]
- “Airlines Want To Cancel Rule Requiring Them To Refund Fares For Cancelled Flights”. NPR. April 7, 2020.
- Middy Industries Sdn. Bhd. & Ors v Arensi-Marley (M) Sdn. Bhd. (2013) 3 MLJ 511
- Polygram Records Sdn. Bhd. v. The Search & Anor [1994] 3 MLJ 127
- Subramanian v. Retnam [1996] 1 MLJ 172
- United Overseas Bank (Malaysia) Bhd v Lee Yaw Lin & Anor [2016] 4 CLJ 871 y
- Syarikat penerbangan mesti bayar balik tambang – MAVCOM. 8 April 2020 <https://www.bharian.com.my/bisnes/lain-lain/2021/02/789096/syarikat-penerbangan-mesti-bayar-balik-tambang-mavcom>. Diakses pada 22 Mei 2021.