
TANGGUNG JAWAB HUKUM PENGANGKUTAN UDARA NIAGA MENURUT KONVENSI MONTREAL 1999 DAN UNDANG – UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN

Revino W. Mumek.,
mumekvino9@gmail.com

Caecilia J.J Waha.,
caeciliawaha@unsrat.ac.id

Max Karel Sondakh.
max.sondakh@unsrat.ac.id

Abstrak

Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pada prinsipnya kedua aturan ini berkaitan erat dalam hal tanggung jawab hukum angkutan udara niaga dan bukan niaga. Konvensi Montreal 1999 mengatur tatanan hukum secara internasional mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh pengangkut. Baik itu pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo dalam penerbangan internasional dengan pesawat udara serta ganti rugi yang harus dibayarkan. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur hak, kewajiban, serta tanggung jawab hukum para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab hukum penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga akibat dari penyelenggaraan penerbangan.

Konvensi Montreal 1999 adalah sebuah perjanjian internasional yang bertujuan untuk mengatur tanggung jawab maskapai penerbangan dalam hal kehilangan, kerusakan, atau keterlambatan barang, serta kerugian pribadi atau kematian penumpang yang terjadi selama penerbangan.

Pengaturan hukum pengangkutan udara niaga menurut Konvensi Montreal 1999 didasarkan pada prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) yang dimana pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab tetapi pengangkut selalu harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban tanpa ada kemungkinan membebaskan diri kecuali korban juga turut bersalah.

Kata Kunci: Konvensi Montreal 1999; Tanggung jawab angkutan udara niaga; Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Abstract

The Montreal Convention of 1999 and Law No. 1 of 2009 on Aviation are closely related in terms of the legal responsibility of both commercial and non-commercial air carriers. The Montreal Convention of 1999 regulates the international legal framework regarding the carrier's liability towards service users who suffer losses caused by the carrier. This includes the transportation of passengers, baggage, and cargo on international flights, as well as the compensation that must be paid. Law No. 1 of 2009 on Aviation governs the rights, obligations, and legal responsibilities of service providers and users, as well as the legal liability of service providers for third-party losses resulting from the operation of flights.

The Montreal Convention of 1999 is an international agreement aimed at regulating the liability of airlines in cases of loss, damage, or delay of goods, as well as personal injury or death of passengers during flights.

The legal regulation of commercial air transportation under the Montreal Convention of 1999 is based on the principle of strict liability, where the carrier is no longer considered responsible, but the carrier is always held liable for the losses suffered by the victims without the possibility of escaping unless the victims are also at fault.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Angkutan udara niaga merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal,

serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal. Transportasi udara niaga memegang peranan penting dalam memenuhi kebutuhan mobilitas orang dan barang, baik di dalam negeri maupun antar negara. Transportasi udara niaga juga menjadi faktor penting dalam mendorong

Sebagai salah satu cabang hukum internasional yang relatif baru, hukum udara mulai berkembang pada awal abad ke-20 setelah munculnya pesawat udara. Berbeda dengan hukum laut yang umumnya bersumber kepada hukum kebiasaan, hukum udara terutama sangat berdasar pada ketentuan-ketentuan konvensional.

Pengaturan Hukum Pengangkutan Udara Niaga yang digunakan dalam penulisan ini adalah Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pengaturan Konvensi ini didasarkan karena Indonesia telah meratifikasi Konvensi Montreal sebagai mana diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 Tentang Pengesahan *Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air* (Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional) sebagai peraturan secara internasional tentang tanggung jawab pengangkutan udara niaga dalam segi internasional.

Konvensi Montreal 1999 merupakan instrument hukum internasional yang mengatur tanggung jawab hukum bagi pengangkut dalam penerbangan internasional. Prinsip pertanggungjawaban hukum di dalam Konvensi Montreal 1999 adalah prinsip tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption liability*), sama halnya dengan prinsip pertanggungjawaban yang digunakan oleh Indonesia terhadap keterlambatan penumpang.

Konvensi Montreal 1999 melengkapi berbagai aturan dan perjanjian sebelumnya dalam sistem Konvensi Warsawa 1929 ke dalam satu dokumen secara lebih sederhana. Konvensi Montreal 1999 ini berlaku sejak 4 November 2003 dan hingga saat ini telah diratifikasi oleh kurang lebih 125 negara-negara anggota ICAO termasuk Indonesia.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Konvensi Montreal 1999 butir (1) yaitu, konvensi ini berlaku terhadap seluruh pengangkutan internasional penumpang, bagasi, atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara niaga. Konvensi ini berlaku terhadap pesawat udara yang melakukan

kegiatan transportasi udara bukan niaga.

Dalam kegiatan pengangkutan udara niaga, maskapai pesawat memiliki tanggung jawab dalam melindungi hak dan kepentingan pengguna jasa, seperti penumpang, kargo, dan pos. Tanggung jawab maskapai pesawat meliputi pertanggungjawaban atas kerugian yang dialami oleh pihak-pihak yang mempunyai hubungan hukum, seperti hubungan hukum dengan penumpang atau pemilik barang yang mengalami kerugian akibat kesalahan pihak pengangkut atau maskapai. Penting bagi maskapai pesawat untuk memperhatikan dan memenuhi tanggung jawabnya demi memberikan layanan pengangkutan udara niaga yang aman dan nyaman bagi pengguna jasanya.

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan sebelumnya, dapat dilihat bahwa pengaturan hukum dalam bidang pengangkutan udara niaga menjadi sangat penting mengingat adanya risiko kerugian yang dapat terjadi pada pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan tersebut.

B. Rumusan Masalah

Dalam penulisan ini permasalahan yang akan dibahas adalah:

1. Bagaimana pengaturan hukum pengangkutan udara niaga menurut Konvensi Montreal 1999?
2. Bagaimana tanggung jawab pengangkutan udara niaga menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah hal-hal yang hendak dicapai oleh penulis melalui penelitian ini yang berhubungan dengan rumusan masalah yang sudah ditetapkan, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui tentang tanggung jawab hukum pengangkutan udara niaga menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, serta perbandingannya dengan konvensi internasional terkait, khususnya Konvensi Montreal 1999.
2. Untuk mengetahui implementasi penerapan ketentuan tanggung jawab hukum pengangkutan udara niaga oleh maskapai penerbangan di Indonesia,

serta mengidentifikasi tantangan dan kendala yang dihadapi dalam penerapan ketentuan tersebut.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis:

- a. Penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan teori hukum penerbangan khususnya dalam mengkaji pengaturan hukum pengangkutan udara niaga menurut konvensi Montreal 1999 dan undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan.
- b. Penelitian ini dapat memberikan informasi dan pemahaman yang lebih mendalam tentang tanggung jawab pengangkutan udara niaga yang selanjutnya dapat dijadikan sebagai referensi dalam penelitian lanjutan atau pengembangan ilmu terkait.

2. Manfaat Praktis:

- a. Dapat memberikan manfaat bagi pengambil kebijakan dalam merumuskan kebijakan terkait pengaturan hukum pengangkutan udara niaga yang lebih sesuai dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan masyarakat.
- b. Penelitian ini juga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat dan pihak-pihak yang terkait dalam memahami hak dan kewajiban dalam rangka pengangkutan udara niaga, serta meningkatkan perlindungan hukum terhadap para pengguna jasa angkutan udara niaga.

E. Metode Penelitian

a. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini merupakan disiplin ilmu hukum, khususnya Hukum Udara Internasional dan Nasional yang berkaitan dengan persoalan tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan udara niaga, maka penelitian ini merupakan bagian dari penelitian hukum yakni dengan cara meneliti bahan pustaka yang dinamakan penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan. Dalam melaksanakan suatu penelitian ilmiah diperlukan suatu metode yang

tepat dan sesuai dengan permasalahan yang telah ditetapkan. Dalam penelitian ini penulis telah menggunakan metode penelitian kepustakaan (*library research*) untuk meneliti bahan-bahan hukum, seperti Konvensi Internasional, peraturan perundang-undangan nasional, serta dokumen tertulis, seperti majalah, jurnal dan sumber tertulis lainnya yang berhubungan dengan materi yang akan dibahas.

b. Sumber Data

Dalam penelitian hukum normatif dengan data sekunder diperlukan bahan-bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Bahan hukum primer diperoleh dari peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur tentang masalah penerbangan dan Konvensi Internasional yang berkaitan dengan Penerbangan Sipil Angkutan Udara Niaga, dalam hal ini Konvensi Montreal Tahun 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Sedangkan bahan hukum sekunder diperoleh melalui kajian literatur, karya-karya ilmiah, jurnal hukum dan juga sumber hukum tersier sebagai penunjang pengumpulan data yang diperoleh dari kamus hukum.

- ##### **c. Analisis Data**
- Analisis data dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Untuk menjawab permasalahan, analisis dilakukan dengan cara melakukan deskripsi ketentuan-ketentuan hukum yang mengatur persoalan pengangkutan udara niaga, khususnya tentang tanggung jawab pengangkut dengan mengklasifikasikannya atas dasar lingkup berlakunya norma hukum tersebut, termasuk juga pemaknaan terhadap bentuk pengaturan yang diberikan oleh norma hukum yang bersangkutan.

F. Sistematika Penulisan

Untuk menjadi sebuah penulisan yang dapat dimengerti dan dipahami sebagai suatu pembahasan yang memenuhi syarat sebagai sebuah skripsi, maka penulisan ini telah penulis susun dengan suatu sistematika sebagai berikut:

- Bab I. Bab ini merupakan bab pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan sistematika penulisan.
- Bab II. Bab ini memuat tentang tinjauan pustaka yang terdiri atas pengertian hukum udara dan sumber – sumber hukum udara, pengertian pesawat udara dan angkutan udara niaga, prinsip tanggung jawab pengangkutan udaraniaga.
- Bab III. Bab ini merupakan bab pembahasan pokok yang mengulas tentang pengaturan hukum pengangkutan udara niaga menurut hukum Internasional Konvensi Montreal 1999 serta tanggung jawab pengangkutan udara niaga menurut Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- Bab IV. Bab ini memuat kesimpulan yang diperoleh dari pembahasan ini yang berupa jawaban dari permasalahan yang ada serta saran yang dapat penulis kemukakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Pengangkutan Udara Niaga Menurut Konvensi Montreal 1999.

Eksistensi pengangkutan di udara diperlukan peraturan hukum Internasional, yang mengatur hubungan kepentingan dalam penyelenggaraan angkutan udara guna keseragaman, dalam hal ini ditetapkan oleh badan Internasional. Demi menjaga keamanan dan keselamatan para penumpang terutama yang melintasi batas negara maka dibutuhkan suatu peraturan perundang-undangan dalam tataran internasional untuk menyelaraskan hukum antar negara yang meratifikasi serta di setuju yaitu Organisasi Penerbangan Sipil (*International Civil Aviation Organization/ICAO*).

International Civil Aviation Organization (ICAO) sebuah organisasi internasional yang mengatur penerbangan sipil, telah mengeluarkan beberapa konvensi mengenai angkutan udara, termasuk

Konvensi Warsawa tahun 1929 dan Konvensi Montreal 1999 dengan beberapa protokol lainnya. Dalam Konvensi Warsawa 1929, terdapat ketentuan tentang masalah keterlambatan yang berlaku bagi angkutan udara internasional yang beroperasi di negara mana pun.

Konvensi Warsawa 1929 merupakan perjanjian internasional pertama di bidang hukum udara perdata, dan merupakan salah satu konvensi yang sangat berhasil dalam usaha-usaha terciptanya unifikasi di bidang hukum perdata. Secara umum, Konvensi Warsawa 1929 mengatur tentang dokumen transportasi udara internasional yang seragam, yang terdiri dari tiket penumpang, tiket bagasi, dan surat muatan udara. Konvensi tersebut juga diatur tentang prinsip tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan, di mana tanggung jawabnya terbatas. Konvensi tersebut juga mengatur tentang pengertian transportasi udara internasional dan yurisdiksi negara anggota.

Tujuan Konvensi Warsawa 1929 adalah untuk mencegah berbagai masalah yang terkait dengan transportasi udara dengan membentuk sebuah sistem hukum yang seragam, terutama terkait dengan tanggung jawab pengangkutan udara. Konvensi Warsawa atau Konvensi untuk Unifikasi Ketentuan-ketentuan Tertentu Sehubungan dengan Pengangkutan Udara Internasional (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*) ditandatangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929 dan mulai berlaku sejak tanggal 13 Februari 1933. Konvensi Warsawa 1929 sampai tahun 1989 telah diratifikasi oleh 130 negara.

Hukum Pengangkutan Udara Niaga yang diatur dalam Konvensi Internasional, yakni Konvensi Montreal 1999 (*Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air*) atau Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional yang mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian akibat tindakan pengangkut, baik dalam pengangkutan penumpang, bagasi, maupun kargo dalam

pengangkutan udara niaga. Konvensi Montreal 1999 merupakan penyederhanaan dari berbagai peraturan dan perjanjian sebelumnya dalam sistem Konvensi Warsawa 1929. Karena di sini mengenai masalah hukum pengangkutan udara niaga internasional yang terkait di dalamnya berbagai hal menyangkut tanggung jawab pengangkut, maka penulis dapat katakan bahwa memang dalam hal ini lebih ke masalah privat, walaupun pengaturannya secara internasional.

Secara Internasional, Konvensi Montreal 1999 telah menggantikan Konvensi Warsawa 1929. Dalam konteks perubahan tersebut, Indonesia menjawab tentang kebutuhan keselamatan penerbangan di Indonesia yang telah meratifikasi Konvensi Montreal Tahun 1999 dalam produk hukum yakni Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016. Namun di dalam implementasinya memiliki celah kekurangan karena tataran pelaksanaannya hanya sebatas Peraturan Presiden di bawah Peraturan yang berlaku sebelumnya sehingga perlu dikaji lebih dalam.

Terdapat beberapa aturan penting dari Konvensi Montreal 1999 membedakannya dari Konvensi Warsawa 1929 sebagai berikut:

1. Konvensi Montreal 1999 menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), yang berarti bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab atas risiko yang dialami oleh penumpang di dalam pesawat udara tanpa kemungkinan untuk membuktikan bahwa pengangkut tidak bersalah;
2. Dokumen angkutan dapat dikeluarkan dalam bentuk tiket elektronik (*e-ticket*) yang lebih sederhana dan mudah bagi pengguna jasa angkutan daripada tiket kertas;
3. Konvensi Montreal 1999 meningkatkan jumlah kompensasi hingga 113.000 SDR (*Special Drawing Rights*) untuk penumpang yang meninggal dunia (Pasal 21), dan jumlah ini akan ditinjau setiap lima tahun sekali (Pasal 24);
4. Penumpang memiliki hak untuk memilih hukum nasional mereka dalam mengajukan klaim.

Hal penting lain adalah bahwa prinsip tanggung jawab yang dianut oleh Konvensi Montreal 1999 adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), artinya pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab tapi pengangkut selalu harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban tanpa ada kemungkinan membebaskan diri kecuali korban juga turut bersalah.

Pengangkut tidak bisa menghindar dari kewajibannya untuk bertanggung jawab terhadap kerugian yang terjadi, kecuali jika elemen yang membebaskannya dijelaskan secara spesifik dalam konvensi. Alasan bahwa kerugian tersebut tidak terjadi karena kesalahannya tidak dapat digunakan sebagai alasan untuk melepaskan tanggung jawab pengangkut.

Secara substansi, Pasal 17 butir (1) Konvensi Montreal 1999 mengatur tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang. Perumusannya lebih sederhana, namun sangat tegas.

Dalam Pasal 17 Konvensi Montreal 1999 tersebut, perusahaan transportasi memiliki kewajiban untuk menanggung kerugian yang dialami oleh penumpang dalam kejadian kematian atau cedera fisik, namun dengan syarat bahwa cedera atau kematian tersebut terjadi di atas pesawat atau selama kegiatan operasi menuju atau meninggalkan pesawat.

Berdasarkan Pasal 17 butir 1 mengatur bahwa untuk menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul, harus memenuhi beberapa syarat seperti:

- a) kerugian harus disebabkan oleh kecelakaan;
- b) kecelakaan tersebut harus terjadi di atas pesawat udara; atau
- c) kecelakaan tersebut harus terjadi saat melakukan setiap kegiatan operasi menuju ke pesawat atau meninggalkan pesawat.

Kompensasi (imbalan) Dalam konvensi ini, penerapan prinsip *strict liability* akan memberikan kompensasi atau imbalan dengan menggabungkan prinsip *limit of*

liability. Artinya, pengangkut bertanggung jawab secara mutlak atas kerugian yang disebabkan oleh kematian penumpang dalam kecelakaan pesawat udara tanpa terkecuali. Namun, sebagai imbalannya, prinsip tersebut dikombinasikan dengan prinsip limit ganti rugi yang tinggi sehingga tetap adil bagi pengangkut. Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 menetapkan batas tanggung jawab pengangkut sebesar 113.000 *SDR* (*sekitar* *US\$ 140.000*) per-orang.

Menurut ketentuan Pasal 23 butir 1 Konvensi Montreal 1999, jumlah yang disebutkan dalam *Special Drawing Right* (*SDR*) dalam Konvensi ini harus merujuk pada definisi *SDR* yang ditetapkan oleh *International Monetary Fund* (*IMF*). Ketika dilakukan konversi jumlah tersebut ke dalam mata uang nasional dalam proses peradilan, nilai mata uang nasional tersebut harus sesuai dengan nilai yang berlaku untuk *SDR* pada saat keputusan pengadilan ditetapkan. Bagi negara pihak yang merupakan anggota *IMF*, pengoperasian dan transaksi nilai mata uang nasional terhadap *SDR* harus dihitung sesuai dengan metode penilaian yang diterapkan oleh *IMF* pada tanggal keputusan pengadilan. Sedangkan bagi negara pihak yang bukan anggota *IMF*, cara perhitungan nilai mata uang nasional terhadap *SDR* harus ditentukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di negara tersebut. Besar jumlah tersebut jauh lebih besar dari batas tanggung jawab yang ada dalam Konvensi sebelumnya dan Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Beberapa hal yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999, antara lain:

a. Tanggung Jawab Pengangkut Atas Keterlambatan.

Pengaturan tanggung jawab pengangkut dalam hal keterlambatan dalam Pasal 19 Konvensi Montreal tahun 1999 memuat pengaturan mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap keterlambatan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 19 Konvensi Montreal 1999, dijelaskan bahwa tidak semua keterlambatan penerbangan dapat dianggap sebagai tanggung jawab

penyelenggara penerbangan. Ada minimal dua syarat yang harus dipenuhi, yaitu: Pertama penyelenggara penerbangan telah melakukan upaya terbaik untuk menghindari kerugian akibat keterlambatan. Kedua bahwa keterlambatan itu sendiri bukan disebabkan oleh tindakan yang dapat dihindari. Konvensi Montreal 1999 tidak memberikan penjelasan rinci mengenai tindakan yang dimaksud dengan "segala hal" dan "hal tertentu" yang tidak dapat dihindari oleh penyelenggara penerbangan.

Berdasarkan penelitian Endang Saefullah Wiradipradja terhadap beberapa kasus keterlambatan penerbangan, penyelenggara penerbangan akan bertanggung jawab atas keterlambatan penerbangan apabila:

1. Melakukan pembatalan atau penangguhan
2. Kerusakan mesin pesawat
3. *Over-booking*
4. Pemogokan awak pesawat
5. Lalai dalam reservasi
6. Salah memberikan informasi kepada penumpang tentang waktu pemberangkatan
7. Lalai untuk berhenti di tempat tujuan penumpang
8. Adanya penyimpangan atau penambahan tempat-tempat pemberhentian yang tidak sesuai dengan *time-table*.

b. Tanggung jawab Dalam Pengangkutan Bagasi

Berdasarkan ketentuan Pasal 22 butir 2 Konvensi Montreal 1999 mengatur bahwa perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kerusakan, kehilangan, kerugian, atau keterlambatan bagasi dengan batasan maksimum sebesar 1.000 *Special Drawing Rights* (*SDR*) per penumpang, kecuali jika penumpang tersebut telah membuat pernyataan khusus tentang kepentingan penyerahan bagasi di tempat tujuan dan membayar biaya tambah yang diminta.

Ketentuan pada Pasal 22 butir 1 dan 2 Pasal ini tidak diberlakukan jika terbukti bahwa kerugian yang timbul dari perbuatan atau kejahatan yang dilakukan perusahaan angkutan, orang yang diperkerjakannya atau agennya, dilakukan dengan sengaja atau tidak sengaja yang menyebabkan kerugian dan dengan sadar bahwa kerugian akan

timbul, dengan ketentuan bahwa, dalam hal perbuatan akan kejahatan demikian juga halnya yang dilakukan oleh orang yang diperkejakannya atau agen yang bersangkutan bertindak dalam lingkup pekerjaannya.

c. Tanggung jawab Akibat Kecelakaan.

Apabila terjadi kematian penumpang akibat kecelakaan pesawat udara, perusahaan penerbangan harus memberikan ganti rugi sebesar 113.000 *Special Drawing Rights* (SDR). Perusahaan tidak diizinkan untuk membatasi atau mengesampingkan jumlah ganti rugi tersebut, namun perusahaan dapat dibebaskan dari tanggung jawab tak terbatas apabila dapat membuktikan bahwa kematian tersebut tidak disebabkan oleh kesalahan perusahaan, pegawai, agen, atau perwakilan yang bertindak atas nama perusahaan. Jumlah ganti rugi ini lebih tinggi daripada yang diatur dalam konvensi sebelumnya atau Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Konvensi Montreal 1999 menerapkan prinsip *unlimited liability* di mana perusahaan pengangkutan udara harus bertanggung jawab atas ganti rugi tanpa batas. Oleh karena itu, tanggung jawab perusahaan pengangkutan terdiri dari dua tingkat (*two-tier*) untuk kerugian kematian atau cedera badan. Kedua tingkat ini ditentukan berdasarkan nilai ganti rugi yang melebihi atau kurang dari 113.000 SDR.

1. Di bawah 113.000 SDR (*Special Drawing Rights*)

Tanggung jawab pada tingkat ini, perusahaan pengangkutan udara harus bertanggung jawab secara mutlak (*strict liability*) dalam membayarganti rugi yang sepadan dengan kerugian yang diderita oleh penggugat. Namun, Konvensi Montreal 1999 juga memberikan perlindungan kepada perusahaan pengangkutan udara dengan memberikan ketentuan bahwa perusahaan masih dapat membebaskan dirinya dari sebagian atau seluruh tanggung jawab jika kerugian tersebut disebabkan oleh penumpang.

2. Di atas 113.000 SDR (*Special Drawing Rights*)

Pada tingkat kedua, perusahaan pengangkutan udara tetap harus membayar ganti rugi atas kerugian yang

diderita penumpang. Namun, perusahaan pengangkutan lebih mudah untuk melepaskan diri dari tanggung jawab tersebut. Ada tiga alasan yang memungkinkan perusahaan pengangkutan untuk melepaskan diri dari tanggung jawab, yaitu:

- a. ada kontribusi dari penumpang dalam penyebab kerugian,
- b. kerugian tidak disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah atau kelalaian perusahaan pengangkutan, karyawan dan agennya, dan
- c. kerugian sepenuhnya disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah atau kelalaian pihak ketiga.

Menurut prinsip tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*) perusahaan penerbangan dianggap (*presumed*) bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah yang dikenal sebagai pembuktianterbalik.

Konvensi Montreal 1999 mengatur tentang pembebasan (*Exoneration*) pengangkutan dari tanggung jawabnya terhadap penumpang dalam situasi tertentu. Pasal 20 Konvensi tersebut menegaskan bahwa jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang dialami oleh penumpang disebabkan atau turut disebabkan oleh kesalahan pihak korban (*contributory negligence*), maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya, baik secara keseluruhan maupun sebagian.

Berdasarkan ketentuan Pasal 20 Konvensi Montreal 1999 menyatakan bahwa pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab terhadap peminta kompensasi jika dapat membuktikan bahwa kerugian yang terjadi disebabkan oleh kelalaian, pelanggaran, atau pembiaran tindakan dari pihak yang meminta kompensasi tersebut, asalkan tindakan tersebut menjadi pemicu atau bagian dari terjadinya kerugian.

Penerapan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) yang tidak

memberikan celah untuk menghindari tanggung jawab, sehingga memaksa perusahaan-perusahaan penerbangan berhati-hati dalam menjaga keselamatan penumpang. Inilah pokok pikiran sebenarnya dari prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) tersebut. Pengangkut hanya dapat terlepas dari tanggung jawabnya jika dapat membuktikan bahwa kematian penumpang disebabkan sepenuhnya oleh tindakan penumpang sendiri.

Konvensi Montreal 1999 menetapkan Yurisdiksi, berdasarkan Pasal 33 butir 1 dan 2.

Pasal 33 Konvensi Montreal 1999 ini memungkinkan penumpang untuk mengajukan gugatan terhadap maskapai penerbangan berdasarkan status kependudukan mereka. Sebagai contoh, jika terjadi kerugian pada penerbangan dari Jakarta ke Singapura dengan maskapai penerbangan Indonesia dan ada Warga Negara Amerika Serikat yang menjadi korban, maka orang tersebut dapat menggugat maskapai penerbangan di pengadilan Amerika Serikat.

Konvensi Montreal 1999 juga mengatur nilai pertanggungan dengan memperkenalkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) bagi maskapai penerbangan yang mengoperasikan penerbangan internasional.

Konvensi Montreal 1999 menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) untuk perusahaan penerbangan karena beberapa alasan:

1. Perusahaan penerbangan saat ini memiliki modal multi miliar dollar sehingga secara ekonomis sangat kuat dan memiliki kedudukan yang lebih kuat dibandingkan dengan pengguna jasa angkutan secara individual.
2. Teknologi penerbangan saat ini sangat canggih sehingga dari segi keamanannya cukup handal.
3. Kesadaran masyarakat luas di seluruh dunia tentang perlindungan konsumsentelah meningkat.
4. Pengangkut udara telah menguasai masalah-masalah penerbangan, baik dari sisi teknologi maupun

operasionalisasi.

5. Tanggung jawab pengangkut dapat ditutup dengan asuransi sehingga kerugian yang dibayarkan kepada para korban dapat diganti oleh perusahaan asuransi.

Konvensi Montreal 1999 menyatakan bahwa jumlah batas tanggung jawab pengangkut yang telah ditetapkan dalam konvensi tidak dapat dihapus atau dikurangi melalui perjanjian apapun, bahkan dengan persetujuan pihak-pihak. Jika ada perjanjian yang bertujuan untuk menghilangkan atau mengurangi batas tersebut, maka perjanjian tersebut dianggap batal dan tidak berlaku. Oleh karena itu, perusahaan penerbangan tidak diperbolehkan untuk membuat perjanjian yang mengurangi atau menghilangkan jumlah tanggung jawab yang telah ditetapkan dalam konvensi.

Konvensi Montreal 1999 menetapkan bahwa negara-negara yang menjadi pihak dalam konvensi harus mewajibkan perusahaan penerbangan mereka untuk memiliki asuransi tanggung jawab (*legal liability insurance*), mengingat konvensi ini menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak dengan batas santunan yang cukup tinggi.

B. Tanggung Jawab Pengangkutan Udara Niaga Menurut Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Pada dasarnya, hukum udara nasional suatu negara merupakan hasil penyesuaian dari hukum udara internasional yang berlaku dan disesuaikan dengan situasi dan kondisi di dalam negeri. Setiap negara di dunia memiliki wilayah udara yang disebut sebagai wilayah udara nasional, dan seluruh negara pasti memiliki hukum udara nasionalnya masing-masing.

Kecelakaan pesawat udara (*aircraft accident*) dapat diartikan sebagai suatu peristiwa yang terjadi ketika pesawat udara dioperasikan dan terjadi saat seseorang naik ke dalam pesawat udara dengan tujuan untuk terbang dari bandara keberangkatan sampai ke bandara tujuan.

Kejadian (*incident*) adalah peristiwa

selain kecelakaan pesawat udara yang berhubungan dengan pengoperasian suatu pesawat udara yang membahayakan atau dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur tanggung jawab pengangkut dalam beberapa paragraf yang mencakup aspek tanggung jawab terhadap penumpang, kargo barang, ganti rugi, pihak ketiga, dan persyaratan khusus. Namun, ketentuan tersebut bersifat umum, sehingga diperlukan peraturan yang lebih operasional dan teknis. Sebagai hasilnya, diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang telah diperbaharui dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 sebagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang tersebut.

Tanggung jawab pihak maskapai penerbangan berdasarkan Pasal 20 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Perubahan atas ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa:

Pasal 20 "*Tanggung jawab pengangkut dalam peraturan ini berlaku juga 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.*"

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, perusahaan pengangkutan udara memiliki beberapa tanggung jawab terhadap penumpang yang diatur dalam Pasal 141 yaitu:

1. Pengangkut" bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat" udara.
2. Apabila" kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena

tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung" jawabnya.

3. Ahli" waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkn ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah"ditetapkan.

Konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*) yang diterapkan pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sama dengan yang diberlakukan pada Konvensi Warsawa 1929, serta prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*base on fault liability*), terutama berkaitan dengan bagasi kabin (*cabin baggage*).

Berdasarkan Pasal 141 butir 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan jo, Pasal 2 huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara ini, pengangkut memiliki tanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang, seperti kematian, cacat tetap, kehilangan atau tidak berfungsinya salah satu anggota badan, atau gangguan aktivitas normal, seperti kehilangan tangan, kaki, atau mata yang disebabkan oleh peristiwa dalam pesawat udara atau saat naik dan turun pesawat udara. Berdasarkan ketentuan Pasal tersebut, Perusahaan Pengangkutan Udara dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian penumpang jika memenuhi beberapa syarat:

1. Kerugian harus disebabkan oleh kejadian pada pesawat udara.
2. Kejadian tersebut harus terkait dengan pengangkutan udara.
3. Kejadian tersebut harus terjadi di dalam pesawat udara atau selama penumpang sedang melakukan kegiatan naik turun pesawat udara.

Ganti kerugian Pasal 3 huruf a dan b

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, dijelaskan bahwa jumlah ganti kerugian yang diberikan kepada penumpang yang meninggal dunia, mengalami 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;

Ganti kerugian Pasal 5 butir (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, dijelaskan bahwa 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 merek bagasi tercatat.”

Menurut prinsip Tanggung Jawab Hukum Atas Dasar Kesalahan (*presumption of liability*), pengangkut bertanggung jawab

atas kerugian yang terjadi pada saat kecelakaan pesawat udara, dan beban pembuktian kesalahan ada pada pengangkut. Penumpang atau pengirim barang hanya perlu membuktikan bahwa kerugian tersebut terjadi. Hal ini dianggap wajar karena dalam kecelakaan pesawat udara, biasanya sulit bagi penumpang atau pengirim barang untuk membuktikan kesalahan pengangkut karena adanya kehancuran pesawat dan kematian penumpang, sehingga sulit untuk menemukan saksi atau bukti yang cukup.

Sebagai akibat dari prinsip ini, jumlah ganti rugi yang wajib dibayar kepada pihak yang dirugikan dibatasi maksimumnya, tidak peduli seberapa besar kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang. Namun, pengangkut tidak berhak menikmati jumlah maksimum ganti rugi tersebut jika pihak yang dirugikan dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian yang disengaja oleh pengangkut atau karyawannya.

Keuntungan pihak pengangkut dalam prinsip *based on fault liability* ini adalah bahwa tidak dalam setiap kelambatan pengangkut harus membayar santunan, karena kelambatan biasanya disebabkan alasan teknis dan operasional untuk menjamin keselamatan penerbangan. Sedangkan bagi penumpang atau pengirim barang akan memperoleh ganti rugi yang tidak dibatasi oleh maksimum santunan, asalkan dapat membuktikan kesalahan pengangkut.

Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*strict of liability*) yang diberlakukan pada pengangkut terhadap pihak ketiga dianggap penting karena pihak ketiga sulit untuk membuktikan kesalahan pengangkut.

Jumlah ganti kerugian atau santunan yang harus diterima oleh pihak ketiga, pemberian tersebut disesuaikan dengan kerugian yang benar-benar dialami. Aturan yang lebih spesifik mengenai cara menghitung besarnya ganti rugi, syarat-syarat, serta prosedur untuk mendapatkan ganti rugi diatur dalam Pasal 14 dan Pasal 21 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab

Ganti kerugian Pasal 14 huruf a dan b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, dijelaskan bahwa jumlah ganti kerugian yang diberikan kepada penumpang yang meninggal dunia, mengalami cacat tetap, atau luka-luka 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.”

Tuntutan Ganti kerugian Pasal 21 butir (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, ditetapkan sebagai berikut:

- (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.

Bukti adanya prinsip praduga bersalah (*presumption of liability*) dalam Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah kerugian yang timbul karena keterlambatan pada pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo. Pasal 2 Keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal 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*).

Berdasarkan ketentuan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia Keterlambatan penerbangan dikelompokkan dalam 6 (enam) kategori keterlambatan, yaitu:

- a. kategori” 1, keterlambatan 30 menit s/d 60” menit;
- b. kategori” 2, keterlambatan 61 menit s/d 120” menit;
- c. kategori” 3, keterlambatan 121 menit s/d 180” menit;
- d. kategori” 4, keterlambatan 181 menit s/d 240” menit;
- e. kategori” 5, keterlambatan lebih dari 240” menit; dan
- f. kategori” 6, pembatalan penerbangan.”

Ganti kerugian berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, Pasal 10 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.

Kendala yang muncul dalam praktik ke depan terkait ganti rugi yang diatur oleh Konvensi Montreal Tahun 1999 adalah masalah penerapan yurisdiksi yang berbeda dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dalam perspektif hukum nasional, terdapat pertentangan antara peraturan-peraturan yang berlaku disebabkan oleh kedudukan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang lebih tinggi dibandingkan dengan peraturan presiden tentang Pengesahan Konvensi Montreal 1999 yang diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016.

Setelah diratifikasinya Konvensi Montreal 1999 yang diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016, penumpang pesawat yang berasal dari Indonesia dan meninggal dunia akibat kecelakaan penerbangan pada rute internasional memiliki hak yang setara dengan

122 negara lain yang telah lebih dulu meratifikasi konvensi tersebut. Dengan meratifikasi Konvensi Montreal 1999, Indonesia memberikan peluang bagi warganya untuk memperoleh manfaat yang

menguntungkan.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Konvensi Montreal 1999, yang ditetapkan pada tahun 1999, menggabungkan peraturan dan kesepakatan sebelumnya dalam sistem Konvensi Warsawa 1929 menjadi satu dokumen yang lebih sederhana dan jelas. Konvensi ini bertujuan melindungi kepentingan penumpang dalam penerbangan pengangkutan udara niaga dan memastikan bahwa mereka memiliki hak untuk menerima kompensasi jika mengalami kerugian serta mendorong perusahaan pengangkut untuk memastikan keselamatan dan kepentingan penumpang dalam pengangkutan udara niaga.
2. Perusahaan pengangkut dalam pengangkutan udara niaga hanya bertanggung jawab hingga jumlah ganti rugi yang telah ditetapkan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Apapun prinsip tanggung jawab yang diterapkan, prinsip "*limitation of liability*" selalu berlaku, yang berarti tanggung jawab pengangkut udara dibatasi hingga jumlah tertentu. Prinsip tanggung jawab hukum mencakup tanggung jawab mutlak (*strict liability*) yang dikombinasikan dengan prinsip tanggung jawab terbatas (*limited liability*). Oleh karena itu, penting untuk membatasi jumlah ganti rugi atau santunan yang diberikan.

B. Saran

1. Diperlukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat terkait dengan hak-hak dan perlindungan dalam transportasi udara niaga, yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pihak berwenang dan maskapai penerbangan harus memastikan implementasi yang baik dan konsisten terhadap aturan batas tanggung jawab pengangkut. Batas tanggung jawab terkait kompensasi harus diatur dengan lebih baik, sehingga pengangkut tidak dapat lagi menghindari tanggung jawabnya

- hanya dengan membuktikan bahwa telah dilakukan segala tindakan yang diperlukan untuk mencegah kerugian.
2. Implementasi Konvensi Montreal 1999, ada kekurangan karena tataran pelaksanaannya hanya terbatas pada Peraturan Presiden yang masih di bawah peraturan yang telah berlaku sebelumnya, sehingga diperlukan evaluasi yang lebih mendalam. Ratifikasi Konvensi Montreal 1999 tidak dimaksudkan untuk merugikan pihak maskapai oleh adanya ganti rugi yang dianggap tinggi, namun dengan diratifikasinya Konvensi ini diharapkan dapat menjadi panduan untuk menyesuaikan aturan-aturan yang ada dalam perundang-undangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, *Indonesia Ratifikasi Montreal Convention 1999 Untuk Modernisasi dan Harmonisasi Perlindungan Penggunaan Jasa Penerbangan Internasional*.
- Abdurrasyid Priyatna., *Kedaulatan Negara di Ruang Udara* (Jakarta: Fikahati Aneska, 2003
- , *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Pusat Penelitian Hukum Angkasa (Air Space Law Research Centre). Jakarta 1972
- Abdulkadir Muhamad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra AditiaBakti, Bandung, 1991
- Alfan Zakiyanto, “Aspek-Aspek Hukum Dalam Penerbangan Codeshare Internasional Dan Domestik Di Indonesia”, *Jurist-Diction*, Volume 1, Nomor 1, September, 2018
- Barmawi Jenny; *Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan The Haque Rules*, Artikel Dalam majalah Hukum Pro Justitia, Bandung. Juli 1989
- E. Saefullah Wiradipradja., dan Dr. Mike Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*. Penerbit Remadja Karya CV., Bandung, 1988
- E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*. Penerbit Liberty Yogyakarta, 1989.
- , 2014, “*Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*”, Bandung, PT. Alumni,
- Ichsan Achmad., *Hukum Dagang*, Penerbit Pradnya Paramita, Jakarta, 1993
- Martono K dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- , *Hukum Angkutan Udara, Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, 2010
- , *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, HukumLaut Internasional*, Buku Kedua, Mandar Maju, Bandung, 1995
- , *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Perjanjian Internasional di Bidang Perhubungan Udara*, Jakarta, Badan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, Tahun 2004
- Mauna Boer., 2011, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Bandung: P.T. Alumni
- Permatasari, I. D. (2016), “*Peran ICAO (Internasional Civil Aviation Organization) Dalam Mengimplementasikan Standar Keselamatan Penerbangan Internasional: Analisis Terhadap Pt. Lion Airlines Indonesia*” (Doctoral Dissertation, Perpustakaan).
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Penerbit Alumni, Bandung 1979
- Soekardono R., *Hukum Dagang Indonesia*, Cet. 2, Rajawali, Jakarta, 1986
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali, Jakarta, 1985
- Sukrisman, *Ekspedisi Muatan (Freight Forwarding)*. Penerbit Alumni, Bandung
- Suherman E., *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Alumni, Bandung, 1983.

-----., *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Penerbit Alumni, Bandung, 1993
Suwardi., 1991, “*Karya Ilmiah Tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut Yang Terikat Dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*”, Jakarta, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, Tjakranegara Soegijana., *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, RinekaCipta, Jakarta, 1995

Peraturan Perundang-Undangan:

- Undang-Undang RI No. 1 Tahun. 2009 Tentang Penerbangan
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 Tentang Pengesahan *Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air* selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1999.
- Konvensi Montreal, Tahun 1999.
- Konvensi Warsawa, Tahun 1929.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut angkutan udara
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 terkait dengan keterlambatan penerbangan.

Jurnal:

- Rahmad Ramadhan Nur, “*Analisis Yuridis Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerugian Yang Dialami Pengguna Jasa Angkutan Udara Internasional Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 Di Indonesia*”, JOM Jurnal Fakultas Hukum Universitas Riau Volume VI Edisi 1 Januari – Juni 2019
- Retno Puspari, “*Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*”, Privat Law, Volume 5, Nomor 1, Juni, 2017
- Mangara Pasaribu, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara*”, Mercatoria, Volume 9, Nomor 1, Juni, 2016
- Evilola P.M.P, Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono, “*Pelaksanaan Pelindungan Hukum Terhadap Pengguna*

Jasa Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009”, Diponegoro Law Journal, Volume 5, Nomor 4, 2016

- Chrisai Marselino Riung, “*Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Asuransi Pengguna Jasa Angkutan Udara Indonesia*”, Lex Administratum, Volume 5, Nomor 4, Juni, 2017

Internet:

- <https://bantuanhukum-sbm.com/artikel-sumber-hukum-udara-internasional>, Diakses 22 November 2022
- <https://news.detik.com/berita/d-6579786/telat-33-jam-rombongan-jemaah-umrah-penumpang-lion-air-tiba-di-ri> Diakses Pada Tanggal 22 Februari 2023.
- <https://www.merdeka.com/peristiwa/kasus-kasus-kehilangan-barang-mewah-di-bagasi-pesawat-nilainya-hingga-ratusan-juta.html> Diakses Pada Tanggal 22 Februari 2023.
- <https://news.detik.com/berita/d-6404546/batik-air-minta-maaf-soal-insiden-koper-kaesang-nyasar-ke-medan> Diakses Pada Tanggal 22 Februari 2023.