

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN UDARA
TERHADAP KEMATIAN PENUMPANG AKIBAT KECELAKAAN**

NASKAH PUBLIKASI



Disusun oleh :

Nama : Suci Indah Sari
NIM : 20150610137
Fakultas/Prodi : Hukum/Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Dagang

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH YOGYAKARTA**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN UDARA
TERHADAP KEMATIAN PENUMPANG AKIBAT KECELAKAAN**

NASKAH PUBLIKASI

Diajukan Oleh:

Nama : Suci Indah Sari

NIM : 20150610137

Skripsi ini telah disetujui oleh dosen pembimbing pada 11 Maret 2019

Dosen Pembimbing

Dr. Danang Wahyu Muhammad, S.H., M.Hum.

NIK. 19690528199409 153 022

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Hukum

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta



Dr. Trisno Raharjo, SH., M.Hum.

NIK. 19710409199702 153 028

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN UDARA
TERHADAP KEMATIAN PENUMPANG AKIBAT KECELAKAAN**

Suci Indah Sari

Program Studi Ilmu Hukum

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Email : suciindahsari43@yahoo.com

Dr. Danang Wahyu Muhammad., SH.,M.Hum.

Lecture at Department of Faculty of Law

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

ABSTRAK

Tatanan hukum positif Indonesia mengeluarkan peraturan khusus kegiatan penerbangan yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Materi yang diatur salah satunya tanggung jawab pengangkut terhadap kecelakaan pesawat udara yang mengakibatkan kematian penumpang. Selain bersumber pada hukum nasional, ada juga ketentuan hukum internasional berhubungan dengan kegiatan penerbangan yakni *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* lebih dikenal Konvensi Montreal 1999, di dalamnya mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap penumpangnya. Konvensi ini sudah diratifikasi Indonesia tanggal 23 November 2016 melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016, sehingga Indonesia berkewajiban mengikuti aturan tersebut terutama dalam pengangkutan udara internasional. Metode penelitian yang digunakan adalah Penelitian Hukum Normatif dengan mengkaji bahan-bahan kepustakaan. Penelitian dilakukan dengan mengolah dan menggunakan data sekunder berkaitan dengan tanggung jawab maskapai angkutan udara terhadap penumpang. Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian adalah bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier Berdasarkan hasil penelitian, Tanggung jawab pengangkut udara terhadap kematian penumpang akibat kecelakaan menurut UURI No. 1 Tahun 2009 menggunakan prinsip tanggung jawab mutlak atau "*strict of liability*". Ahli waris secara langsung akan mendapatkan ganti kerugian dari kecelakaan tersebut tanpa membuktikan kesalahan pengangkut. Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat akan diberikan ganti kerugian dengan batasan sebesar Rp 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah). Dalam Konvensi Montreal 1999, ganti kerugian perusahaan pengangkutan udara atas kematian penumpang adalah terbatas sebesar 113.000 SDR atau Rp 2.230.000.000,00 (dua miliar dua ratus tiga puluh juta rupiah).

Kata Kunci : tanggung jawab, kecelakaan, penumpang

PENDAHULUAN

Transportasi udara dewasa ini mengalami perkembangan pesat, hal tersebut dapat dilihat dari banyak perusahaan atau maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional.

Telah kita ketahui bersama, tatanan hukum positif Indonesia sudah mengeluarkan peraturan yang secara khusus mengatur kegiatan penerbangan yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan) dengan beberapa peraturan pelaksanaannya. Materi yang diatur di dalam Undang-Undang ini salah satunya berbicara tentang tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang.

Salah satu tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang yang terdapat di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 adalah pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang yang meninggal dunia diakibatkan kecelakaan di dalam pesawat, sebagaimana dikatakan dalam Pasal 141 ayat (1), bahwa:

“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”.

Selain bersumber pada hukum nasional yang berpedoman pada undang-undang, ada juga ketentuan hukum internasional yang sangat berhubungan dengan kegiatan penerbangan yakni *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konvensi tentang unifikasi aturan-aturan tertentu untuk angkutan udara internasional) atau yang lebih dikenal

Konvensi Montreal 1999. Konvensi ini merupakan modernisasi dan konsolidasi dari Konvensi Warsawa 1929 (Konvensi Warsawa 1929 merupakan konvensi yang telah diratifikasi Indonesia sebelum Konvensi Montreal 1999). 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.

Pada Konvensi Montreal 1999 hal-hal yang berkaitan dengan tanggung jawab dari perusahaan pengangkutan udara atas kematian yang menimpa penumpang akibat kecelakaan pesawat terdapat dalam Pasal 17 ayat (1) yang berbunyi:

“Perusahaan Angkutan bertanggung jawab atas kerugian yang di derita dalam hal meninggal atau luka badan seorang penumpang dengan syarat bahwa hanya kecelakaan yang menyebabkan kematian atau luka yang terjadi di atas pesawat udara atau pada saat dilakukannya setiap kegiatan operasi menuju ke pesawat atau meninggalkan pesawat”.

Pada tanggal 21 November 2016, Konvensi Montreal 1999 telah diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention for the unification of certain rules for international carriage by air* (Konvensi tentang unifikasi aturan-aturan tertentu untuk angkutan udara internasional). Penyerahan piagam aksesi Konvensi Montreal 1999 oleh pemerintah Indonesia kepada Sekjen ICAO, DR. Fang Liu dilakukan pada tanggal 20

Maret 2017 di Kantor Pusat ICAO, Montreal, Kanada. Dengan diserahkannya piagam tersebut, sesuai dengan ketentuan yang diatur di dalamnya Pasal 52 ayat (7), konvensi ini mulai mengikat Indonesia pada tanggal 19 Mei 2017 (terhitung 60 hari dari penyerahan piagam akses). Karena Indonesia telah terikat dengan Konvensi Montreal ini maka pelaksanaan kegiatan penerbangan perlu disesuaikan dengan ketentuan yang telah diatur dalam konvensi. Khususnya dalam pelaksanaan pemenuhan tanggung jawab pengangkut.¹

Berdasarkan uraian diatas, penulis akan melakukan penelitian terhadap dua peraturan tersebut dari sisi tanggung jawab perusahaan penerbangan dalam hal kematian penumpang karena kecelakaan pesawat udara. Maka penelitian skripsi ini penulis beri berjudul “TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN UDARA TERHADAP KEMATIAN PENUMPANG AKIBAT KECELAKAAN”

TINJAUAN PUSTAKA

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Penelitian Hukum Normatif dengan mengkaji bahan-bahan kepustakaan. Penelitian dilakukan dengan mengolah dan menggunakan data sekunder yang berkaitan dengan tanggung jawab maskapai angkutan udara terhadap penumpang. Jenis penelitian hukum normatif hanya memerlukan bahan penelitian yakni berupa

¹Anonim, *Indonesia Ratifikasi Montreal Convention 1999 Untuk Modernisasi dan Harmonisasi Perlindungan Penggunaan Jasa Penerbangan Internasional* (<http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3171>, Diakses pada 4 Desember 2018, 2018).

bahan hukum dan non hukum. Maka bahan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier atau bahan non-hukum. Teknik pengumpulan data dalam penelitian hukum normatif dilakukan dengan studi pustaka terhadap bahan hukum, baik bahan hukum primer, bahan hukum sekunder maupun bahan hukum tersier atau bahan non-hukum. Penelusuran bahan penelitian dilakukan dengan membaca, melihat, mendengarkan, maupun penelusuran melalui media internet.²

Tempat pengambilan bahan penelitian dalam penelitian hukum normatif adalah di berbagai perpustakaan, baik perpustakaan pribadi, perpustakaan perguruan tinggi, perpustakaan instansi, perpustakaan umum, perpustakaan pemerintah, dan perpustakaan swasta. Selain itu tempat pengambilan bahan penelitian dapat dilakukan dengan penelusuran melalui media internet (*e-library*), dan seminar.³ Penelitian hukum normatif, pengolahan bahan dilakukan dengan cara:⁴

1. Seleksi data sekunder atau bahan hukum, yaitu bahan hukum yang diperoleh diperiksa dan diteliti mengenai kelengkapan, kejelasan, kebenaran, sehingga terhindar dari kekurangan dan kesalahan;
2. Klasifikasi bahan hukum, yaitu mengelompokkan bahan hukum yang telah diseleksi menurut penggolongannya guna mengetahui tempat masing-masing data;

²Mukti Fajar, Yulianto Achmad, 2017, “*Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*”, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm. 160.

³*Ibid*, hlm. 170.

⁴*Ibid*, hlm. 181.

3. Sistematisasi bahan hukum, yaitu menyusun dan menempatkan bahan hukum pada pokok bahan atau permasalahan dengan susunan kalimat yang sistematis sesuai dengan tujuan penelitian.

Dalam analisis data, penulis menggunakan analisis data secara deskriptif kualitatif, yaitu data-data yang diperoleh baik data primer maupun data sekunder dianalisis menggunakan metode kualitatif, yang nantinya akan menghasilkan sebuah kesimpulan. Kemudian kesimpulan disajikan secara deskriptif untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas dan terarah dari hasil penelitian tersebut. Sehingga penelitian ini menjadi suatu kesatuan yang tidak hanya bersifat deskriptif belaka.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pengangkutan Udara Terhadap Kematian Penumpang Akibat Kecelakaan

Dalam menentukan pertanggungjawaban perusahaan pengangkutan udara harus mengacu pada ketentuan-ketentuan yang berlaku, sehingga dapat ditentukan pihak-pihak yang bertanggung jawab, hal-hal yang dapat dipertanggungjawabkan, bentuk-bentuk pertanggungjawaban, besar ganti kerugian dan lain-lain. Pada kegiatan penerbangan komersil atau transportasi udara niaga terdapat beberapa ketentuan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang baik yang bersumber pada hukum nasional maupun yang bersumber pada hukum internasional. Ketentuan hukum nasional yang secara khusus mengatur tentang kegiatan

penerbangan saat ini adalah UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.⁵ Lahirnya UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dilatar belakangi oleh karena UURI No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini.⁶

Tanggung jawab yang digunakan dalam dunia pengangkutan udara adalah tanggung jawab secara *liability*, yakni menanggung ganti kerugian yang diderita. Dengan adanya perjanjian pengangkutan udara, selain perusahaan pengangkutan berkewajiban menjaga keselamatan penumpang hingga tujuannya, perusahaan juga bertanggung jawab apabila terjadi suatu kejadian yang mengakibatkan penumpang menderita atau mengalami kerugian, maka perusahaan harus “bertanggung jawab” dalam arti *liability* yaitu mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang akibat perusahaan pengangkut udara melakukan wanprestasi. Perusahaan juga dapat digugat di depan pengadilan perdata atas wanprestasinya tersebut. Maka dengan adanya tanggung jawab hukum dalam arti *legal liability*, perusahaan pengangkutan udara mempunyai tanggung jawab menanggung segala kerugian atau biaya yang timbul karena terjadinya kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh pilot, tanggung jawab tersebut dapat pula diajukan gugatan di depan pengadilan perdata oleh penumpang apabila perusahaan pengangkutan udara tidak memberikan ganti

⁵Mohammad Sufi Syalabi, Bambang Eko Turisno, Kabul Supriyadhie, “*Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat*”, Diponegoro Law Journal, Volume 6, Nomor 1, 2017, hlm. 3.

⁶Mangara Pasaribu, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara*”, Mercatoria, Volume 9, Nomor 1, Juni, 2016, hlm. 40.

kerugian atau bisa juga untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain yang telah ditetapkan.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terhadap penumpang menurut UURI No. 1 Tahun 2009, pengangkut memiliki beberapa tanggung jawab terhadap penumpang, yang diatur dalam Pasal 141 yakni:

- (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 dipkerjakannya, 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.*

Maka sebagai badan usaha atau badan hukum, perusahaan pengangkutan udara dapat dimintai pertanggungjawaban apabila melakukan kesalahan dalam mengangkut penumpang. Kemudian membaca pasal di atas, seseorang yang ingin meminta ganti rugi atas kerugian yang timbul pada diri penumpang, cukup dengan menunjukkan bahwa kejadian yang menimbulkan kerugian tersebut telah memenuhi syarat dalam Pasal.

Konsep tanggung jawab pengangkut udara dalam kecelakaan penumpang pesawat udara yang dianut dalam UURI No. 1 Tahun 2009 adalah konsep tanggung jawab hukum mutlak (*strict of liability*) yang dikombinasikan dengan konsep tanggung jawab terbatas (*limitation of liability*). Pengangkut bertanggung jawab atas meninggalnya penumpang akibat kecelakaan

penerbangan tanpa melihat ada atau tidak kesalahan dari pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun.⁷ Hanya saja undang-undang menentukan batas jumlah ganti rugi yang akan dibayarkan oleh perusahaan pengangkutan (*limited liability*). Namun, sebagaimana dijelaskan dalam ayat (2) diatas, batas jumlah ganti rugi yang ditentukan undang-undang tidak dapat digunakan apabila ternyata pengangkut terbukti sengaja menimbulkan kerugian tersebut, sehingga pengangkut harus bertanggung jawab secara tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam kecelakaan penerbangan itu. Tanggung jawab tidak terbatas ini bisa diperoleh ahli waris dengan cara melakukan penuntutan ke pengadilan.

UURI No. 1 Tahun 2009 yang menerapkan konsep *strict liability*, menjadikan penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan pengangkut udara. Disini ahli waris cukup memberi tahu bahwa ia mengalami kerugian. Apabila penumpang yang harus membuktikan kesalahan perusahaan pengangkutan, sudah pasti tidak berhasil dikarenakan penumpang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan.⁸ Hampir merupakan sesuatu hal yang mustahil bagi masyarakat umum (penumpang) untuk menjelaskan sistem yang demikian ruwet dari penerbangan dan menemukan kesalahan yang tepat, misalnya apa yang telah diperbuat oleh pilot, adanya kelalaian dalam pemeliharaan pesawat terutama mengenai bagian tertentu yang sangat teknis

⁷E. Saefullah Wiradipradja, 1989, "*Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*", Yogyakarta, Liberty, hlm. 35.

⁸H. K. Martono, Amad Sudiro, 2011, "*Hukum Angkutan Udara*", Jakarta, Rajawali Pers, hlm. 248.

sifatnya, dan sebagainya. Suatu kecelakaan pesawat udara seringkali menghancurkan segala sesuatu yang dapat dijadikan barang bukti dan menyebabkan orang-orang yang kemungkinan dapat dijadikan saksi meninggal dunia. Oleh karena itu, untuk mengatasi kesulitan tersebut, pengaturan dalam penerbangan telah menentukan, meletakkan beban pembuktian pada pundak pengangkut udara. Hal ini logis karena akan lebih mudah bagi pengangkut untuk membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah daripada bagi korban untuk membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan karena kesalahan pengangkut. Pengangkut dengan sendirinya lebih menguasai semua permasalahan dunia penerbangan dibanding dengan para penumpang. Namun demikian, korban juga diperbolehkan membuktikan adanya kerugian atau kecelakaan tersebut guna memperoleh santunan yang lebih dari jumlah batas ganti rugi yang ditentukan.⁹

Di dalam UURI No. 1 Tahun 2009 ketentuan tentang tanggung jawab pengangkut hanya bersifat pokok atau umum, maka diperlukan aturan-aturan yang lebih jelas dan terinci. Dengan demikian diperlukan peraturan yang bersifat operasional atau secara lebih teknis. Sehubungan dengan itu maka dikeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Berdasarkan ketentuan yang terdapat di dalam UURI No. 1 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tersebut dapat disimpulkan bahwa perusahaan pengangkutan udara memiliki tanggung jawab terhadap

⁹E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 32.

penumpangnya. Dalam menentukan tanggung jawab pengangkut tersebut, diperlukan beberapa persyaratan dalam artian tidak semua kerugian penumpang dapat dimintakan ganti rugi, hanya kerugian yang memenuhi persyaratan saja yang akan diganti rugi oleh perusahaan pengangkutan udara.¹⁰ Kapan pengangkut udara dapat dipertanggungjawabkan sehubungan dengan timbulnya kerugian sebagai akibat penumpang meninggal dunia, Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menentukan adanya tiga syarat yang harus dipenuhi. Ketiga syarat tersebut adalah:

1. Kerugian harus disebabkan oleh kejadian pesawat udara;
2. kecelakaan tersebut harus ada diakibatkan dengan pengangkutan udara;
3. kecelakaan tersebut terjadi dalam pesawat udara; atau selama penumpang melakukan kegiatan naik turun pesawat udara.

Secara teoritis, tidak ada nilai uang yang bisa menggantikan nyawa. Namun demikian, dalam suatu kecelakaan, nilai kemanusiaan untuk mengurangi derita keluarga korban dapat dirumuskan dalam santunan ataupun asuransi. Dalam musibah kecelakaan pesawat, biasanya ada kompensasi yang harus diberikan sebagai pengganti kerugian. Kompensasi tersebut diharapkan mampu mengurangi beban finansial keluarga yang ditinggalkan.¹¹ Terkait kerugian yang ditimbulkan oleh perusahaan pengangkutan udara, maka pihak perusahaan harus bertanggung jawab memberikan ganti kerugian kepada pihak penumpang yang telah dirugikan.

¹⁰Mangara Pasaribu, *Op.Cit*, hlm. 44.

¹¹Rohani Budi Prihatin, "Penanganan Korban Kecelakaan Air Asia QZ8501", *Info Singkat*, Volume 7, Nomor 1, Januari, 2015, hlm. 10.

Penumpang yang merasa telah dirugikan oleh pihak pengangkut mempunyai hak untuk menuntut haknya sebagai penumpang atas kecelakaan penerbangan yang terjadi sebagaimana telah diatur dalam UURI No. 1 Tahun 2009. Kelalaian pengangkut dalam melaksanakan pengangkutan sesuai dengan apa yang seharusnya menyebabkan kerugian bagi penumpang, hal ini menyebabkan pengangkut dibebankan tanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang,¹²

Mengenai jumlah ganti rugi diatur dalam Pasal 165 ayat (1) UURI No. 1 Tahun 2009, jumlah ganti rugi untuk penumpang yang meninggal dunia ditetapkan dengan Peraturan menteri. Peraturan Menteri yang mengatur mengenai jumlah ganti rugi yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut Pasal 3 huruf a dan huruf b, pemerintah mengatur secara rinci jumlah ganti kerugian yang wajib diberikan oleh pengangkut kepada penumpang, yaitu:

1. penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp 1.250.000.000,00(satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah);
2. penumpang yang meninggal dunia karena kejadian yang berhubungan dengan pengangkutan udara saat proses meninggalkan ruang tunggu atau

¹²Rhirien Adriani, “Tanggung Gugat Pengangkut Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara”, Jurnal IUS, Volume 3, Nomor 8, Agustus, 2015, hlm. 307.

turun dari pesawat dan/atau bandar udara persinggahan akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).¹³

Jumlah ganti rugi dibatasi sebesar Rp 1.250.000.000,00, namun jumlah demikian dapat dilampaui tidak terbatas sampai sebesar rugi nyata, apabila penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan pengangkutan udara melakukan kesalahan dengan sengaja. Pembayaran jumlah ganti kerugian dari pengangkut tersebut akan diberikan sama untuk setiap penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pengangkutan udara.¹⁴

UURI No. 1 Tahun 2009 mewajibkan perusahaan pengangkutan udara mengasuransikan tanggung jawabnya. Asuransi ini diatur dalam Pasal 179 dan 180 UURI No. 1 Tahun 2009. Dengan perusahaan pengangkutan mengasuransikan tanggung jawabnya, apabila dikemudian hari terjadi kecelakaan yang menelan korban, asuransi akan membayar kepada penumpang. Pembayaran ganti rugi oleh asuransi kepada penumpang merupakan untuk dan atas nama perusahaan pengangkutan, bukan atas nama asuransi.¹⁵ Di Indonesia, seorang korban dalam kecelakaan angkutan udara akan menerima santunan yang bersumber dari, *pertama* dari perusahaan angkutan sendiri (sebagai bentuk tanggung jawabnya tetapi kemudian akan diganti lagi oleh asuransi), *kedua* dari Jasa Raharja sesuai dengan undang-undang, dan *ketiga* kalau korban juga membayar premi asuransi atau

¹³Chrisai Marselino Riung, “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Asuransi Pengguna Jasa Angkutan Udara Indonesia”, *Lex Administratum*, Volume 5, Nomor 4, Juni, 2017, hlm. 96.

¹⁴Retno Puspendari, “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan terhadap Keceakaan Pada Penumpang Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”, *Privat Law*, Volume 5, Nomor 1, Juni, 2017, hlm. 100.

¹⁵H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 305

membeli polis asuransi sendiri atau yang disebut asuransi perjalanan maskapai. Apabila terdapat penumpang sebagai pengguna angkutan udara mengalami kerugian namun ia tidak membeli asuransi tambahan maka penumpang tersebut akan mendapatkan ganti kerugian yang berasal dari Asuransi Jasa Raharja dan ganti kerugian sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2001. Jumlah ganti kerugian tiap jenis asuransi tersebut berbeda-beda, untuk Asuransi Perjalanan maskapai lebih memberikan ganti kerugian dalam jumlah besar atau berkali lipat dari ganti kerugian yang diberikan oleh Jasa Raharja. Hal ini karena mengingat Asuransi Jasa Raharja merupakan asuransi sosial yang memberikan proteksi minimal sesuai kesejahteraan masyarakat. Berbeda halnya dengan Asuransi Perjalanan maskapai yang berorientasi pada bisnis.¹⁶

Penumpang akibat kecelakaan pengangkutan udara yang meninggal dunia, maka pihak yang berhak untuk mendapatkan ganti kerugian adalah ahli waris korban yang meninggal dunia, sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 173 UURI No. 1 Tahun 2009. Pihak yang berhak sebagai ahli waris korban yaitu suami atau istri dari penumpang yang meninggal dunia, anak-anak korban atau orang tua yang menjadi tanggungan korban. Jika penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan angkutan udara tidak mempunyai ahli waris, maka perusahaan angkutan udara menyerahkan ganti kerugian kepada negara setelah dikurangi biaya penguburan jenazah sebesar

¹⁶Chrisai Marselino Riung, *Op.Cit*, hlm. 97.

Rp 2.000.000,00 (dua juta rupiah) kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan.¹⁷

B. Tanggung Jawab Pengangkutan Udara Terhadap Kematian Penumpang Akibat Kecelakaan Setelah Indonesia Meratifikasi Konvensi Montreal 1999

Dalam tatanan hukum penerbangan internasional, nilai santunan dan asuransi bagi penumpang korban kecelakaan pesawat udara salah satu aturan yang mengatur adalah Konvensi Montreal 1999. Indonesia sudah meratifikasi konvensi itu sehingga Indonesia memiliki kewajiban mengikuti aturan tersebut terutama dalam pengangkutan udara internasional. Angkutan udara internasional adalah angkutan udara dimana tempat keberangkatan dan tempat tujuannya berada dalam dua wilayah negara yang berbeda atau dalam satu wilayah negara yang sama dengan pemberhentian pada wilayah negara lain.¹⁸ Konvensi Montreal 1999 diratifikasi oleh Indonesia sejak tanggal 23 November 2016 melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016, maka konvensi ini menggantikan Konvensi Warsawa 1929 yang telah diratifikasi Indonesia melalui Staatsblad 1939 sejak zaman Kolonial Belanda.

Dalam Konvensi Montreal ditegaskan bahwa konvensi ini bukan lagi konvensi untuk melindungi maskapai penerbangan. Tetapi konvensi ini mengakui pentingnya perlindungan terhadap kepentingan konsumen karena

¹⁷Retno Puspandari, *Loc.Cit.*

¹⁸Alfan Zakiyanto, "Aspek-Aspek Hukum Dalam Penerbangan Codeshare Internasional Dan Domestik Di Indonesia", *Jurist-Diction*, Volume 1, Nomor 1, September, 2018, hlm. 14.

pengangkut kini merupakan pihak yang jauh lebih kuat posisinya dibanding dengan posisi konsumen secara individual.¹⁹

Pengaturan tentang tanggung jawab pengangkut udara dalam Konvensi Montreal 1999 untuk penumpang terlihat dalam Pasal 17, perumusan lebih sederhana tetapi tegas. Bunyi pasal tersebut adalah sebagai berikut:

“The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”

Berdasarkan hal di atas, perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kerugian yang di derita dalam hal meninggal atau luka badan seorang penumpang dengan syarat bahwa hanya kecelakaan yang menyebabkan kematian atau luka yang terjadi di atas pesawat udara atau pada saat dilakukannya setiap kegiatan operasi menuju ke pesawat atau meninggalkan pesawat.²⁰

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

¹⁹E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit.*, hlm. 73-74.

²⁰Muhammad Yusuf, Rosidin Samsudin, “Perkembangan Jumlah Besaran Kompensasi Kerugian Yang Disebabkan Oleh Jatuhnya Pesawat Terbang Asing Terhadap Pihak Ketiga Di Atas Permukaan Bumi”, Volume 21, Nomor 5, 2009, hlm. 719.

membebaskan diri kecuali korban juga turut bersalah.²¹ Pengangkut tidak dapat mengelak dari tanggung jawabnya dengan alasan kerugian tersebut bukan karena kesalahannya. Pengangkut hanya dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya, apabila unsur-unsur yang dapat membebaskannya itu dicantumkan dengan tegas dalam konvensi.²² Alasan-alasan yang biasanya dapat membebaskan perusahaan pengangkut dari tanggung jawab (*conventional defenses*) misalnya, *force majeure*, tindakan penguasa, bencana alam, perang, huru-hara, dsb itu tidak berlaku dalam Konvensi ini, sehingga perusahaan penerbangan tetap harus bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa penumpang karena terjadinya kejadian tersebut. Yang dapat membebaskan pengangkut dari tanggung jawabnya terhadap penumpang ditegaskan dalam Pasal 20 Konvensi Montreal 1999 tentang pembebasan (*Exoneration*), bahwa apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan atau turut disebabkan oleh pihak korban sendiri (*contributory negligence*), maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya, baik untuk seluruhnya atau sebagian. Untuk melakukan pembebasan tanggung jawab maka beban pembuktian terletak pada pundak pengangkut yang perlu membuktikan bahwa perusahaan tersebut tidak melakukan kesalahan. Namun tidak ada keharusan melakukan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut, karena pada dasarnya perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan sesuai dengan jumlah batas

²¹Retno Puspandari, *Op.Cit*, hlm. 97.

²²E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 200.

yang telah ditentukan. Hanya saja jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul bukan karena kelalaian atau perbuatan melawan hukum lainnya ataupun kejahatan oleh perusahaan angkutannya, maka perusahaan dapat membebaskan diri dari tanggung jawab tak terbatas. Dalam artian, perusahaan hanya bertanggung jawab memberikan ganti rugi kepada korban sejumlah batas ganti rugi yang telah ditentukan dalam Konvensi Montreal 1999.

Selain menggunakan prinsip tanggung jawab mutlak Konvensi Montreal 1999 juga mengkombinasikan dengan prinsip tanggung jawab terbatas (*limited of liability*) dalam hal jumlah batas ganti rugi. Konvensi ini menaikkan limit tanggung jawab sehubungan dengan pengangkutan penumpang. Bilamana penumpang meninggal dunia limit tanggung jawab pengangkut naik menjadi 113.100 *Special Drawing Rights* (sekitar US\$ 140.000) per korban terlepas dari adanya kesalahan. Selain itu, Konvensi Montreal juga mempunyai tambahan keistimewaan penting lainnya, yaitu:

1. Tindakan hukum sebagai akibat dari kematian dari penumpang dapat dibawa ke negara utama dari penumpang dan ke negara tempat tinggal tetap (*permanent residence*) dari penumpang yang bersangkutan, sepanjang perusahaan pengangkutan aktif beroperasi di yurisdiksi negara bersangkutan;
2. Hukum nasional dapat mewajibkan perusahaan pengangkutan untuk mendahulukan pembayaran guna membantu orang-orang yang berhak dan yang mempunyai kebutuhan ekonomi mendesak. Jumlah pembayaran

yang mendesak tersebut akan menjadi subyek dari hukum nasional dan dikurangi dari penetapan akhir.

Dengan adanya Konvensi Montreal 1999, jelas bahwa kepentingan para pengguna jasa angkutan penerbangan jalur internasional lebih terlindungi dan terjamin haknya untuk memperoleh santunan apabila terjadi kerugian atas dirinya. Disamping limit tanggung jawab dinaikkan, pengangkut tidak lagi dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya dengan hanya membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian.

Kemudian, untuk mengetahui apakah angkutan udara tersebut termasuk angkutan domestik atau angkutan udara internasional dapat diketahui dari dokumen angkutan, apakah ia menggunakan tiket internasional atau tiket domestik. Penumpang yang menggunakan tiket internasional, tetapi melakukan penerbangan dalam negeri, status hukumnya tetap angkutan udara internasional, misalnya menggunakan tiket internasional melakukan penerbangan dari Darwin, Kupang, Yogyakarta dan Jakarta, maka tetap angkutan udara internasional dan berlaku aturan dalam konvensi.²³ Jadi syarat penerbangan itu adalah penerbangan internasional yakni harus menempuh rute internasional dan menggunakan tiket internasional, sedangkan penerbangan domestik, penumpang menempuh rute domestik dan menggunakan tiket domestik. Sebagaimana yang telah disebutkan sebelumnya, bahwa yang dimaksud dengan penerbangan internasional adalah penerbangan yang

²³H. K. Martono, Amad Sudiro, Op.Cit, hlm. 253.

dilakukan dari negara anggota ke negara anggota lainnya sama-sama negara anggota konvensi atau penerbangan dalam suatu negara, tetapi dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di negara lain.²⁴

Kompensasi (imbalan) atas diberlakukannya prinsip *strict liability* dalam konvensi ini adalah dikombinasikannya dengan prinsip *limit of liability*. Pengangkut bertanggung jawab secara mutlak untuk kerugian yang ditimbulkan akibat meninggalnya penumpang dalam kecelakaan pesawat udara, sehingga ia tidak dapat bebas dari tanggung jawab dengan dalih apapun. Akan tetapi sebagai imbalannya prinsip tersebut dikombinasikan dengan prinsip limit ganti rugi yang cukup tinggi.²⁵ Maka Jumlah batas tanggung jawab pengangkut dalam Konvensi Montreal 1999 menurut Pasal 21 adalah 113.000 SDR (sekitar US\$ 140.000) per-orang. Jumlah tersebut jauh lebih tinggi daripada batas tanggung jawab dalam Konvensi yang ada sebelumnya maupun dalam UURI No. 1 Tahun 2009. Batas ini tidak dapat dilampaui, apabila perusahaan pengangkutan (*carrier*) dapat membuktikan:

1. kerugian tersebut bukan akibat kesalahan pihaknya; atau
2. kerugian tersebut semata-mata diakibatkan kesalahan pihak ketiga.

²⁴*Ibid*, hlm. 233

²⁵Suwardi, 1991, “*Karya Ilmiah Tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut Yang Terikat Dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*”, Jakarta, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, hlm. 45.

Dengan demikian, bila pengangkut tidak dapat membuktikannya, dia harus bertanggung jawab secara takterbatas (*unlimited liability*).²⁶

Konvensi Montreal 1999 memberlakukan konsep *unlimited liability* dimana perusahaan pengangkutan udara memiliki tanggung jawab ganti kerugian dengan nilai tidak terbatas. Dengan demikian tanggung jawab perusahaan pengangkutan bersifat dua tingkat (*two-tier*) untuk kerugian kematian atau *bodily injury*. Adapun dua tingkat tersebut ditentukan berdasarkan nilainya yang berada di atas atau di bawah 113.000 SDR. Masing-masing tingkatan bersifat sebagai berikut:

1. di bawah 113.000 SDR

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan pada tingkat ini memiliki sifat *strict liability* dimana maskapai bertanggung jawab melakukan pembayaran ganti rugi sesuai dengan kerugian yang diderita oleh penggugat. Namun Konvensi Montreal 1999 juga memberikan perlindungan pada perusahaan pengangkutan udara dengan ketentuan bahwa perusahaan masih dapat mengecualikan dirinya, seluruhnya atau sebagian dari tanggung jawab tersebut apabila kerugian disebabkan oleh penumpang, keseluruhan atau sebagian.

2. di atas 113.000 SDR

Pada tingkat kedua ini, perusahaan pengangkutan udara juga wajib melakukan pembayaran ganti rugi kepada penumpang atas kerugian yang diterimanya dalam penerbangan tersebut. Namun perusahaan

²⁶E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 206.

pengangkutan lebih dimudahkan dalam pengecualian dirinya dari tanggung jawab tersebut. Kemudahan tersebut adalah adanya tiga alasan bagi perusahaan pengangkutan mengecualikan dirinya dari tanggung jawab tersebut, yakni: (i) terdapat kontribusi penumpang dalam penyebab adanya kerugian, (ii) kerugian bukan disebabkan dari kelalaian atau *wrongful act* atau *omission* perusahaan pengangkutan, pegawai dan agennya, dan (iii) kerugian timbul sepenuhnya dari kelalaian atau *wrongful act* atau *omission* dari pihak ketiga.²⁷

Pemberlakuan putusan asing di Indonesia semestinya bukan hal yang baru mengingat ketentuan mengenai yurisdiksi dalam Konvensi Warsawa 1929 yang telah diratifikasi oleh Indonesia juga mengatur ketentuan yurisdiksi mahkamah asing dalam hal adanya gugatan. Sehingga ketentuan terhadap putusan mahkamah asing dan pemberlakuannya di Indonesia tidak menjadi masalah. Walaupun terdapat hal yang menjadi perhatian terkait ketentuan mengenai tatacara pelaksanaan keputusannya. Secara spesifik Mahkamah Agung Republik Indonesia telah mengatur tatacara pelaksanaan putusan arbitrase asing yang termuat dalam Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 1990. Ketentuan ini bisa menjadi acuan untuk pembentukan pemberlakuan tatacara pelaksanaan putusan

²⁷Alfan Zakiyanto, *Op.Cit*, hlm. 19-20.

mahkamah asing untuk gugatan terhadap transportasi udara yang bersifat lintas negara.²⁸

Dengan diratifikasinya Konvensi Montreal 1999, maka penumpang pesawat berkewarganegaraan Indonesia yang meninggal akibat kecelakaan penerbangan pada rute internasional memiliki hak yang sama dengan 122 negara lain yang telah meratifikasi konvensi ini terlebih dahulu.²⁹

Ratifikasi aturan tanggung jawab pengangkutan udara internasional ini melengkapi hukum tanggung jawab pengangkutan udara di Indonesia. Dimana Indonesia sudah mempunyai aturan tanggung jawab pengangkutan udara untuk penerbangan nasional yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Sehingga terdapat dua jenis pengaturan tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara di Indonesia dilihat dari segi wilayah, yaitu:

1. penerbangan domestik, dimana penerbangan antara pelabuhan di wilayah Indonesia. Maka penerbangan ini, tanggung jawab perusahaan pengangkut udara terhadap penumpang mengacu kepada ketentuan UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;

²⁸Adhy Riadhy Arafah, “Indonesia Resmi Ratifikasi Convention for the Unification of Certain Rules International Carriage by Air 1999 (Konvensi Montreal 1999)” (<http://caslindonesia.com/2017/02/08/indonesia-resmi-ratifikasi-convention-for-the-unification-of-certain-rules-for-international-carriage-by-air-1999-konvensi-montreal-1999-1/>, Diakses pada 30 Januari 2019, 2017).

²⁹Anonim, *Meratifikasi Konvensi Montreal, Penumpang dapat 2 Milyar* (<https://indoaviation.co.id/indonesia-meratifikasi-konvensi-montreal-apa-gunanya>, Diakses pada 20 Desember 2018, 2018).

2. penerbangan internasional, dimana penerbangan dari pelabuhan udara Indonesia dengan atau tanpa melakukan transit di pelabuhan Indonesia lainnya atau sebaliknya. Maka penerbangan ini, tanggung jawab perusahaan pengangkut udara terhadap penumpang mengacu kepada ketentuan Konvensi Montreal 1999.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka penulis menyimpulkan beberapa hal, diantaranya sebagai berikut:

1. Tanggung jawab pengangkut udara terhadap kematian penumpang akibat kecelakaan menurut UURI No. 1 Tahun 2009 terdapat dalam Pasal 141 ayat (1), dimana perusahaan pengangkutan bertanggungjawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia akibat kejadian penerbangan. Ketentuan tersebut menggunakan prinsip tanggung jawab mutlak atau "*strict of liability*". Sehingga pihak korban (ahli waris) sebagai yang dirugikan secara langsung akan mendapatkan ganti kerugian dari kecelakaan tersebut tanpa harus membuktikan kesalahan pengangkut. Ganti rugi yang dibayarkan pengangkut terbatas pada jumlah tertentu sesuai yang ditentukan undang-undang, dimana penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah). Namun batasan ini dapat dilampaui oleh korban dengan mengajukan tuntutan ke pengadilan. Ahli waris harus membuktikan bahwa kecelakaan tersebut timbul karena kesalahan dari pengangkut. Jika

terbutkti, maka ahli waris mendapatkan tanggung jawab tak terbatas dari perusahaan pengangkutan udara (*unlimited liability*);

2. Setelah Indonesia meratifikasi Konvensi Montresl 1999, maka digunakan dua aturan berdasarkan jenis penerbangan. Penerbangan domestik menggunakan aturan menurut UURI No. 1 Tahun 2009 sedangkan penerbangan internasional menggunakan aturan Konvensi Montreal 1999. Maka apabila terjadi kecelakaan pesawat udara yang mengakibatkan kematian penumpang dalam penerbangan internasional, perusahaan pengangkut bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan Konvensi Montreal 1999. Konvensi ini menggunakan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dengan batas ganti kerugian sebesar 113.000 SDR. Berdasarkan data IMF per tanggal 8 Maret 2019, 1 SDR setara dengan 1,38 USD. Dengan kurs Dollar AS terhadap rupiah saat ini sekitar RP 14.300, maka ganti kerugian yang diperoleh pihak dari perusahaan pengangkut sebesar Rp 2. 230. 000. 000 (dua miliar dua ratus tiga puluh juta rupiah).

SARAN

Adapun saran yang dapat penulis berikan sehubungan dengan permasalahan dalam skripsi ini adalah perlu adanya sosialisasi tentang hak dan kewajiban penumpang serta tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara sesuai dengan yang diatur dalam UURI No. 1 Tahun 2009 dan Konvensi Montreal 1999 ini. Karena hal-hal tersebut menyangkut upaya-upaya hukum yang dapat dilakukan oleh pihak korban bilamana terjadi kerugian yang ditimbulkan karena adanya kecelakaan pesawat udara.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Aji, Usman, Joko Prakosa, Hari Pramono, 1990, *Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta,
- Fajar, Mukti, Yulianto Achmad, 2017, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Hadisoepipto, Hartono, dkk, 1987, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*, Yogyakarta: UII Press.
- Martono, H. K, Amad Sudiro, 2011, *Hukum Angkutan Udara*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Martono H. K, Ahmad Sudiro, 2010, "*Hukum Angkutan Udara*", Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, hlm. 197
- Muhammad, Abdulkadir, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Muhammad, Abdulkadir, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Ningrum, Lestari, 2004, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan.
- Soekardono, 1986, *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, Jakarta: CV. Rajawali.
- Suherman, E, 1983, *Hukum Udara Dan Internasional*, Bandung: Alumni.
- Suherman, E, 1984, *Wilayah Udara Dan Wilayah Dirgantara*, Bandung: Alumni.
- Suriaatmadja, H. Toto T, 2005, *Pengangkutan Kargo Udara: Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Dimensi Hukum Udara Nasional & Internasional*, Bandung: Pustaka Bani Quraisy.
- Suwardi, 1991, *Karya Ilmiah Tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut Yang Terikat Dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman.
- Usman, Sutiono, Djoko Prakoso, Hari Pramono, 1990, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Wiradipradja, E. Saefullah, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, Yogyakarta: Liberty.

Wiradipradja, E, Saefullah 2014, *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, Bandung: PT. Alumni

JURNAL

Alfan Zakiyanto, “Aspek-Aspek Hukum Dalam Penerbangan Codeshare Internasional Dan Domestik Di Indonesia”, *Jurist-Diction*, Volume 1, Nomor 1, 2018.

Ashar Sinilele, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Pada Bandara Sultan Hasanuddin Makasar”, *Al-Daulah*, Volume 5, Nomor 2, 2016.

Asmah, “Kajian Hukum Dampak Regulasi Peraturan Menteri Perhubungan Terhadap Maskapai Penerbangan BUMN Dan Swasta”, *Al-Daulah*, Volume 6, Nomor 2, 2017.

Baiq Setiani, “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan”, *Jurnal Ilmu Hukum Novelty*, Volume 7, Nomor 1, 2016.

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

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.

Henri Yosua Massie, “Tanggungjawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009”, *Lex et Societatis*, Volume 3, Nomor 7, 2015.

Mangara Pasaribu, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara”, *Mercatoria*, Volume 9, Nomor 1, 2016

Mohammad Sufi Syalabi, Bambang Eko Turisno, Kabul Supriyadhie, “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat”, *Diponegoro Law Journal*, Volume 6, Nomor 1, 2017.

Muhammad Taufik Hidayat, “Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan Tentang Penerbangan”, *Al’Adl*, Volume 8, Nomor 3, 2016.

Muhammad Yusuf, Rosidin Samsudin, “Perkembangan Jumlah Besaran Kompensasi Kerugian Yang Disebabkan Oleh Jatuhnya Pesawat Terbang

Asing Terhadap Pihak Ketiga Di Atas Permukaan Bumi”, Volume 21, Nomor 5, 2009.

Nurlely Darwis, ”Tanggung Jawab Hukum Mengatasi Kecelakaan Di Bandara Halim Perdanakusuma”, *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara*, Volume 5, Nomor 2, 2015.

Retno Puspandari, “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan terhadap Keceakaan Pada Penumpang Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”, *Privat Law*, Volume 5, Nomor 1, 2017.

Rhrien Adriani, “Tanggung Gugat Pengangkut Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara”, *Jurnal IUS*, Volume 3, Nomor 8, 2015.

Rohani Budi Prihatin, “Penanganan Korban Kecelakaan Air Asia QZ8501”, *Info Singkat*, Volume 7, Nomor 1, 2015.

Rosalita Adriani Putri dan Bambang Eko Turisno, “Perlindungan Hukum Yang Adil Atas Hilangnya Bagasi Penumpang Dalam Pengangkutan Udara”, *Jurnal Law Reform*, Volume 11, Nomor 1, 2015.

Sri Sutarwati, Hardiyana dan Novita Karolina, ”Tanggung Jawab Pengusaha Angkutan Udara Terhadap Penumpang Maskapai Garuda Indonesia Yang Mengalami Keterlambatan Penerbangan Di Bandara Udara Internasional Adi Soemarmo Solo”, *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, Volume 3, Nomor 2, 2016.

PERUNDANG-UNDANGAN

Konvensi Warsawa, Signed On 12 October 1929, Unifikasi peraturan tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara (*Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air*);

Konvensi Montreal, Signed On 28 May 1999, Unifikasi peraturan tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara (*Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air*);

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan;

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara.

INTERNET

Adhy Riadhy Arafah, “Indonesia Resmi Ratifikasi Convention for the Unification of Certain Rules International Carriage by Air 1999 (Konvensi Montreal 1999)” (<http://caslindonesia.com/2017/02/08/indonesia-resmi-ratifikasi-1999>)”

[convention-for-the-unification-of-certain-rules-for-international-carriage-by-air-1999-konvensi-montreal-1999-1/](#), Diakses pada 30 Januari 2019).

Anonim, *Indonesia Ratifikasi Montreal Convention 1999 Untuk Modernisasi dan Harmonisasi Perlindungan Penggunaan Jasa Penerbangan Internasional*, 27, Juli 2017, (<http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3171>), Diakses pada 4 Desember 2018).

Anonim, *Meratifikasi Konvensi Montreal, Penumpang dapat 2 Milyar*, 16, Februari 2017, (<https://indoaviation.co.id/indonesia-meratifikasi-konvensi-montreal-apa-gunanya>), Diakses pada 20 Desember 2018)