

Tanggung Jawab Pengangkut atas Keterlambatan Penyerahan Bagasi Tercatat Menurut Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Rahmi Erwin¹, Trie Rahmi Gettari² M. Nanda Setiawan³

¹Universitas Sahid, ²Universitas Negeri Padang, ³Universitas Muara Bungo

Handphone: 085265655253

e-mail : Rahmierwin006@gmail.com, setiawannanda007@gmail.com

ABSTRACT

The 1999 Montreal Convention regulates the international legal regime regarding the liability of carriers towards users of aviation services who experience losses caused by the carrier. This includes the transportation of passengers, baggage, and cargo on international flights by aircraft, as well as the compensation that must be paid. Law Number 1 of 2009 concerning Aviation regulates the rights, obligations, and legal responsibilities of service providers and service users, and the legal responsibility of service providers for losses to third parties resulting from the operation of flights. This paper aims to determine the factors causing delays in the delivery of checked baggage, explain the responsibility of carriers for late delivery of checked baggage, and to determine the resolution methods taken by carriers for late delivery of checked baggage. In analyzing the main problem, the author conducted a literature study by examining several data taken from books, journals, and news. The 1999 Montreal Convention is an international agreement that aims to regulate the liability of airlines in the event of loss, damage, or delay of goods, as well as personal injury or death of passengers that occurs during flights. Based on the results of the study, the 1999 Montreal Convention aims to protect the interests of passengers and encourage carriers to ensure the safety and interests of passengers in transportation. The author hopes that in the future this research will be useful, especially for research with similar topics.

Keywords: Montreal Convention 1999, Carrier's liability, Delay, Checked baggage

ABSTRAK

Konvensi Montreal 1999 mengatur rezim 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. Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya keterlambatan penyerahan bagasi tercatat, menjelaskan tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan penyerahan bagasi tercatat, dan untuk mengetahui cara penyelesaian yang ditempuh oleh pengangkut terhadap keterlambatan penyerahan bagasi tercatat. Dalam menganalisis pokok permasalahan, penulis melakukan studi literatur dengan menguji beberapa data yang diambil dari buku, jurnal, dan berita. 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. Berdasarkan hasil penelitian Konvensi Montreal 1999 bertujuan melindungi kepentingan penumpang serta mendorong perusahaan pengangkut untuk memastikan keselamatan dan kepentingan penumpang dalam pengangkutan. Penulis berharap kedepannya penelitian ini akan bermanfaat terutama untuk penelitian-penelitian yang memiliki topik serupa.

Kata Kunci: Konvensi Montreal 1999, Tanggung jawab pengangkut, Keterlambatan, Bagasi tercatat

PENDAHULUAN

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan akan mobilitas global, industri penerbangan internasional mengalami perkembangan pesat dalam hal teknologi, pelayanan, dan jangkauan destinasi. Penerbangan tidak lagi sekadar menjadi alat transportasi, tetapi juga merupakan bagian dari gaya hidup dan kebutuhan profesional yang menuntut kecepatan, efisiensi, serta kepastian dalam setiap aspek perjalanannya. Dalam konteks ini, tidak hanya ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan yang menjadi prioritas, melainkan juga keandalan dan keamanan terhadap bagasi penumpang.

Pada era modern saat ini, mobilitas menjadi bagian penting dari gaya hidup dan kebutuhan profesional masyarakat global. Kebutuhan untuk berpindah tempat secara cepat, efisien, dan tepat waktu semakin meningkat seiring dengan dinamika aktivitas individu maupun korporasi. Dalam konteks ini, transportasi udara menempati posisi sentral sebagai moda perjalanan yang tidak hanya praktis, tetapi juga mampu memenuhi tuntutan efisiensi waktu secara optimal.

Pengangkutan udara menurut Djoko Pramono, adalah "suatu kegiatan pengangkutan orang, barang dan surat melalui udara dengan menggunakan pesawat terbang secara teratur dan terjadwal, maupun tidak terjadwal."¹ sedangkan menurut A. Budie Setiawan, pengangkutan udara adalah "suatu usaha yang menggunakan pesawat terbang sebagai alat transportasi untuk

mengangkut penumpang, kargo dan surat melalui udara dari suatu tempat ke tempat lain."²

Mengikuti perkembangan (modernisasi) hukum penerbangan internasional dan harmonisasi antara stakeholder penerbangan Indonesia dengan penerbangan Internasional, Indonesia kembali meratifikasi konvensi dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ ICAO*). Konvensi yang dimaksud adalah *Convention for the unification of certain rules for international carriage by air* (Konvensi tentang unifikasi aturan-aturan tertentu untuk angkutan udara internasional), yang lebih dikenal sebagai Konvensi Montreal 1999.

Konvensi ini telah diratifikasi oleh Indonesia pada tanggal 21 November 2016 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 dalam segi 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

¹ Pramono, Djoko. *Pengantar Ilmu Penerbangan*. Jakarta: Erlangga, 2017. hlm. 11

² Setiawan. A. Budie. *Transportasi Udara di Indonesia*. Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, 2019 hlm. 3

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 3 Konvensi Montreal 1999, pengangkut harus menyerahkan dokumen pengangkutan berupa tiket kepada penumpang baik perseorangan maupun secara kolektif yang berisikan indikasi tempat keberangkatan dan tempat tujuan, bilamana tempat keberangkatan dan tempat tujuan berada dalam satu wilayah negara anggota, satu atau lebih tempat pendaratan antara di negara lain walaupun bukan negara anggota³ Dalam kegiatan pengangkutan udara, 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.

Dalam penulisan ini permasalahan yang akan dibahas adalah: 1. Bagaimana pengaturan hukum pengangkutan udara menurut Konvensi Montreal 1999? 2. Bagaimana tanggung jawab pengangkutan udara atas keterlambatan

penyerahan bagasi menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan? Tujuan penelitian ini adalah: 1. Untuk menganalisis tentang pengaturan hukum pengangkutan udara menurut Konvensi Montreal 1999? 2. Untuk menganalisis tanggung jawab pengangkutan udara atas keterlambatan penyerahan bagasi menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Berdasarkan penelitian ini, terdapat 2 (dua) manfaat, yaitu : 1. Manfaat Teoritis: a. Penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan teori hukum penerbangan khususnya dalam mengkaji pengaturan hukum pengangkutan udara menurut Konvensi Montreal 1999. b. Penelitian ini dapat memberikan informasi dan pemahaman yang lebih mendalam tentang tanggung jawab pengangkutan udara atas keterlambatan penyerahan bagasi menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan 2. Manfaat Praktis: a. Dapat memberikan manfaat bagi pengambil kebijakan dalam merumuskan kebijakan terkait tanggung jawab pengangkut 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, serta meningkatkan perlindungan hukum terhadap para pengguna jasa angkutan udara niaga.

Dalam penulisan penelitian sebelumnya telah terdapat karya ilmiah atau jurnal yang

³Pasal 3 Paragraf 1 Konvensi Montreal 1999; "In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing (a) an indication of the place of departure and destination, (b) if the places of departure and destination

are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

membahas mengenai keterlambatan bagasi, salah satunya jurnal dengan judul “Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Keterlambatan Penyerahan Bagasi Tercatat (Suatu Penelitian di PT. Lion Airline Cabang Bandara Sultan Iskandar Muda),” disusun oleh Murnita Farah, permasalahan yang diteliti, yaitu: 1. Apakah faktor yang menyebabkan pengangkut mengalami keterlambatan penyerahan bagasi milik penumpang? 2. Bagaimana bentuk tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan penyerahan bagasi milik penumpang? 3. Bagaimana penyelesaian yang dilakukan oleh pengangkut terhadap penumpang dalam hal terjadi keterlambatan penyerahan bagasi tercatat?

Penelitian perbandingan pada topik di atas yang menunjukkan bahwa PT. Lion Airline Cabang Bandara Sultan Iskandar Muda telah melaksanakan tanggung jawabnya tetapi *Standard Operating Procedure* PT. Lion Airlines tidak sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara.⁴ Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut disebutkan bahwa pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang. Sementara yang terjadi pada penumpang yang mengalami keterlambatan tersebut PT. Lion Airlines tidak memberikan uang tunggu kepada penumpang yang bagasi tercatatnya belum ditemukan, akan tetapi PT. Lion Airlines.

Hal ini berbeda dengan kasus yang dibahas dalam penelitian ini, di mana melihat tanggung

jawab pengangkut dalam penerbangan internasional atas keterlambatan penyerahan bagasi tercatat menurut Konvensi Montreal 1999 dan implementasinya dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Meskipun keduanya sama-sama menyangkut pertanggungjawaban atas bagasi penumpang, tetapi pada penelitian ini melihat pada pengaturan hukum menurut Konvensi Montreal 1999 dan implementasinya menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

METODE PENELITIAN

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.

Penulis akan menggunakan pendekatan Undang-Undang (*statute approach*), dalam metode pendekatan perundang-undangan peneliti perlu memahami hierarki, dan asas-asas dalam peraturan perundang-undangan metode pendekatan undang-undang adalah peraturan tertulis yang dibentuk oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum. Dari pengertian tersebut, secara singkat dapat dikatakan bahwa yang dimaksud sebagai statute beberapa legislasi dan regulasi. Jika demikian pendekatan peraturan perundang-undangan adalah dengan menggunakan legislasi dan regulasi.⁵

⁴Murnita Farah. “Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Keterlambatan Penyerahan Bagasi Tercatat (Suatu Penelitian di PT. Lion Airline Cabang Bandara Sultan Iskandar Muda).” *Jurnal Ilmah Mahasiswa*, Vol. 2(4) November 2018: 752-760

⁵ Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. Ed. Revisi. Cet. 3. (Jakarta: Kencana, Prenada Media Grup, 2007), hlm. 96.

Analisis data dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian ini bersifat deskriptif analisis artinya bahwa penelitian ini termasuk lingkup penelitian yang menggambarkan, menelaah, menjelaskan secara tepat serta menganalisis peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian ini.⁶

PEMBAHASAN DAN ANALISIS

A. Pengaturan Hukum Pengangkutan Udara 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 setujui yaitu Organisasi Penerbangan Sipil (*International Civil Aviation Organization/ICAO*). 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

⁶ Amirudin dan Zainal Asikin. *pengantar Metode Penelitian Hukum*. (Jakarta:PT. Raja Grafindo Persada, 2004). hlm. 133

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. Konvensi Montreal lahir sebagai respons terhadap perkembangan dan kebutuhan yang muncul dalam industri penerbangan modern. Perjanjian ini menggantikan Konvensi Warsawa tahun 1929 dan menghadirkan perlindungan yang lebih luas dan lebih canggih bagi penumpang udara. Salah satu poin penting dalam Konvensi Montreal adalah konsep "kewajiban ketat" yang diterapkan pada maskapai penerbangan. Hal ini berarti bahwa maskapai dapat dituntut tanpa harus membuktikan kesalahan mereka, kecuali jika mereka dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pihak ketiga atau faktor yang tidak dapat dihindari.

Dengan demikian, penumpang memiliki kepastian hukum yang lebih besar ketika terjadi kecelakaan atau insiden penerbangan yang mengakibatkan kerugian atau cedera. Konvensi Montreal juga mengatur hak-hak penumpang dalam berbagai situasi. Misalnya, dalam kasus pembatalan penerbangan atau penundaan yang berkepanjangan, Konvensi ini memberikan

ketentuan kompensasi kepada penumpang yang terkena dampak. Selain itu, dalam hal kerusakan atau kehilangan bagasi, penumpang juga memiliki hak atas ganti rugi.

Perlu dicatat bahwa Konvensi Montreal berlaku untuk penerbangan internasional, yang melibatkan negara-negara yang menjadi pihak dalam konvensi tersebut. Konvensi ini telah diadopsi oleh sejumlah besar negara di seluruh dunia, yang secara efektif mengikat mereka untuk mematuhi ketentuan-ketentuan perlindungan yang telah ditetapkan. Dengan adopsi Konvensi Montreal, perlindungan terhadap penumpang udara telah ditingkatkan secara signifikan. Konvensi ini mendorong maskapai penerbangan untuk bertanggung jawab secara lebih baik terhadap keselamatan dan kenyamanan penumpang, serta memberikan penumpang perlindungan hukum yang lebih kuat dalam menghadapi situasi yang tidak diinginkan.

Konvensi Montreal merupakan langkah penting dalam menjaga keamanan dan kenyamanan penumpang udara di seluruh dunia, serta mempromosikan kepercayaan dalam industri penerbangan. Seiring berjalannya waktu, konvensi ini terus mendorong perbaikan dan peningkatan dalam perlindungan hak-hak penumpang, menjadikan penerbangan internasional lebih aman dan lebih andal bagi semua yang terlibat. Berikut ini adalah pengaturan bagasi pada konvensi montreal Chapter II *Documentation And Duties Of The Parties Relating To The Carriage Of Passengers, Baggage And Cargo* (BAB II Dokumentasi Dan Tugas Para Pihak Yang Berkaitan Dengan Pengangkutan Penumpang, Bagasi Dan Kargo)

Pasal 3 Penumpang dan Bagasi:

Dokumen Pengangkutan Penumpang dan Bagasi Dalam pengangkutan penumpang, diperlukan dokumen pengangkutan individual atau kolektif yang mencantumkan tempat keberangkatan dan tujuan. Jika ada tempat berhenti dalam negara lain, informasi tersebut juga harus disertakan. Pengangkut dapat menggunakan metode lain untuk menyimpan informasi tersebut, tetapi harus memberikan pernyataan tertulis kepada penumpang. Pengangkut harus memberikan tag identifikasi bagi setiap bagian bagasi yang diperiksa kepada penumpang. Penumpang juga harus diberitahukan secara tertulis bahwa Konvensi ini berlaku dan mengatur tanggung jawab pengangkut terkait dengan kematian, cedera, perusakan, kehilangan, kerusakan, dan keterlambatan. Ketidapatuhan terhadap ketentuan ini tidak mempengaruhi keberadaan atau keabsahan kontrak pengangkutan yang tetap tunduk pada aturan Konvensi ini, termasuk pembatasan tanggung jawab.

Pasal 17: Kematian, Cedera, dan Kerusakan Bagasi

Pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan yang terjadi pada penumpang dalam kasus kematian atau cedera selama kecelakaan terjadi di atas pesawat atau selama operasi memulai atau turun dari pesawat. Pengangkut juga bertanggung jawab atas kerusakan pada bagasi yang terjadi selama kecelakaan terjadi di atas pesawat atau selama periode tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi terdaftar. Namun, pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerusakan disebabkan oleh cacat bawaan, kualitas, atau sifat buruk bagasi. Jika pengangkut mengakui kehilangan bagasi atau bagasi tidak tiba dalam waktu 21 hari, penumpang memiliki hak

untuk mengajukan tuntutan sesuai dengan kontrak pengangkutan.

Pasal 19: Penundaan

Pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan oleh keterlambatan pengangkutan penumpang, bagasi, atau kargo. Namun, pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan oleh keterlambatan jika pengangkut dan pelayan serta agennya telah mengambil tindakan yang wajar untuk menghindari kerusakan atau jika tindakan tersebut tidak mungkin dilakukan.

Pasal 22: Batasan Tanggung Jawab dalam Kasus Penundaan, Bagasi, dan Kargo

Dalam kasus kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan dalam pengangkutan penumpang, tanggung jawab pengangkut terbatas pada 4.150 Hak Penarikan Khusus. Dalam pengangkutan bagasi, tanggung jawab pengangkut terbatas pada 1.000 Hak Penarikan Khusus untuk setiap penumpang, kecuali penumpang telah membuat pernyataan kepentingan khusus dan membayar tambahan sesuai kebutuhan. Dalam pengangkutan kargo, tanggung jawab pengangkut terbatas pada 17 Hak Penarikan Khusus per kilogram, kecuali pengirim telah membuat pernyataan kepentingan khusus dan membayar tambahan sesuai kebutuhan. Dalam kasus kerusakan, kehilangan, kerugian, atau keterlambatan sebagian muatan, berat total paket atau kemasan yang bersangkutan menjadi batasan tanggung jawab pengangkut. Batasan tanggung jawab tersebut tidak berlaku jika pengangkut bertindak secara sembrono, disengaja, atau melampaui kewenangan.

Pasal 31: Pemberitahuan Keluhan yang Tepat Waktu

Dalam hal kerugian, pihak yang berhak atas pengiriman harus segera mengajukan keluhan kepada pengangkut, paling lambat dalam waktu tujuh hari sejak penerimaan dalam kasus bagasi terdaftar dan empat belas hari sejak penerimaan dalam kasus kargo. Keluhan harus diajukan secara tertulis dalam waktu yang disebutkan. Jika tidak ada keluhan yang diajukan dalam waktu yang ditentukan, tindakan hukum tidak dapat dilakukan terhadap pengangkut, kecuali dalam kasus penipuan. Pasal 36: Pengangkutan Berturut-turut Dalam pengangkutan berturut-turut oleh maskapai penerbangan yang berbeda, setiap pengangkutan yang menerima penumpang, bagasi, atau kargo tunduk pada peraturan Konvensi ini. Pengangkut pertama bertanggung jawab atas seluruh perjalanan kecuali jika disepakati sebaliknya. Penumpang atau pihak yang berhak memiliki hak tindakan terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan selama terjadinya kecelakaan atau keterlambatan. Pengangkut bertanggung jawab bersama atas bagasi atau kargo.

B. Tanggung Jawab Pengangkutan Udara 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 pihakpihak 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:

- a. 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.
- b. 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.
- c. 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*).

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 gantirugi 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.

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 (*cancellation of flight*).

KESIMPULAN

Regulasi internasional dan nasional mengatur pengaturan bagasi penumpang dalam penerbangan. Regulasi bagasi penting untuk melindungi kepentingan dan kenyamanan penumpang serta memberikan kompensasi jika terjadi masalah.

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.

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.

SARAN

Diperlukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat terkait dengan hak-hak dan perlindungan dalam transportasi udara, yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. 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.

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 KEPUSTAKAAN

- Amirudin dan Zainal Asikin. *pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta. 2004.
- Murnita Farah. "Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Keterlambatan Penyerahan Bagasi Tercatat (Suatu Penelitian di PT. Lion Airline Cabang Bandara Sultan Iskandar Muda)." *Jurnal Ilmah Mahasiswa*, Vol. 2(4) November 2018.
- Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. Ed. Revisi. Cet. 3. Jakarta. 2007.
- Pramono, Djoko. *Pengantar Ilmu Penerbangan*. Jakarta: Erlangga. 2017.
- Setiawan, A. Budie. *Transportasi Udara di Indonesia*. Jakarta. 2019
- 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.