

Tanggung Jawab Pengangkut Udara Akibat Tidak Diangkutnya Penumpang Karena Kesalahan Pengangkut Menurut Konvensi Montreal 1999 dan Implementasinya di Indonesia

The Responsibility of Airline Concerning the Cancellation of Passenger Flight According to Montreal Convention 1999 and the Implementation in Indonesia

¹Kartika, ²Iman Sunendar

^{1,2}*Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung,*

Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116

email: ¹suadikartika@gmail.com, ²imansunendar@gmail.com

Abstract. Air carriage activities have a very important role in globalization era. But still, there is activities of the carrier that caused losses to the passengers, one of it, is the cancelation of passanger flight. This is a violation of the air carrier agreement between air carriers and passengers. The problems in this research are how the Montreal Convention 1999 (Montreal Convention) and the Indonesian air carriage law regulate the responsibility of the air carrier company, because the cancelation of passanger flight. Also, how is the form of responsibility of the air carrier to the event under the Montreal Convention and its implementation in Indonesia. In this research, writer use normative juridical method. The normative juridical method is the method of studying and examining primary law materials and secondary law materials deductively. In addition, to data collection techniques, the writers used literature studies (library research), that is research conducted indirectly to the object of research to obtain the secondary data. Based on the results of the research that has been carried out, it has resulted that the Montreal Convention does not regulated comprehensively and specifically about the cancelation of passanger flight. Under the Montreal Convention, it regulated only four types of responsibilities, that is concerning passengers (death and injury), baggage, cargo, and delay. Because of that, writers do an interpretation and construction of law, that resulted, delay can be used as the legal basis in case of the cancelation of passanger flight. On the other hand, the use of delay as the legal basis for the cancelation of passanger flight does not provided legal certainty to the passengers. Accordingly, no compensation scheme is provided for it in the Montreal Convention. In practice, the compensation that passengers receive is used or under the national law of each country, and the Judge Verdict.

Keyword: Montreal Convention 1999, Liability, Airline, Compensation, Air Law.

Abstrak. Kegiatan pengangkutan udara memiliki peranan yang sangat penting di era globalisasi, dalam kegiatannya, masih terdapat tindakan yang menyebabkan kerugian pada penumpang, salah satu tindakan tersebut adalah, tidak diangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut. Hal tersebut merupakan pelanggaran atas perjanjian pengangkutan udara antara pengangkut udara dan penumpang. Permasalahan yang dibahas dalam tulisan ini adalah, bagaimana tanggung jawab perusahaan pengangkut udara karena tidak diangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut menurut Konvensi Montreal 1999 (Konvensi Montreal) dan Hukum Pengangkutan Udara Indonesia. Serta, bagaimanakah bentuk tanggung jawab pengangkut udara terhadap kejadian tersebut menurut Konvensi Montreal dan implementasinya di Indonesia. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode yuridis normatif. Metode yuridis normatif yaitu, metode yang mempelajari dan meneliti bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder secara deduktif. Selain itu mengenai teknik pengumpulan data, penulis menggunakan studi kepustakaan (*library research*), yaitu penelitian yang dilakukan secara tidak langsung terhadap objek penelitian untuk memperoleh data sekunder. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, memperlihatkan bahwa, Konvensi Montreal tidak mengatur secara komprehensif dan spesifik mengenai tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut, yang diatur dalam Konvensi Montreal hanya empat jenis tanggung jawab yaitu mengenai penumpang (kematian dan cedera), bagasi, kargo, dan keterlambatan. Sehingga dilakukanlah penafsiran dan konstruksi hukum, yang menghasilkan jawaban keterlambatan dapat dijadikan dasar hukum bila terjadi kasus tersebut. Disisi lain, pemakaian keterlambatan menjadi dasar hukum kejadian tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut tidak memberikan kepastian hukum pada penumpang. Sejalan dengan hal tersebut, maka skema kompensasi pun tidak diatur didalam Konvensi Montreal. Dalam prakteknya, kompensasi yang diterima penumpang menggunakan atau berdasarkan hukum nasional masing-masing negara dan Putusan Hakim.

Kata Kunci: Konvensi Montreal 1999, Tanggung Jawab, Pengangkut Udara, Kompensasi, Hukum Udara.

A. Pendahuluan

Pengangkutan adalah bidang kegiatan yang dewasa ini sangat dibutuhkan oleh manusia, terutama dalam menjalankan kegiatannya sehari-hari, yaitu dalam hal berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain. Pengangkutan tersebut dapat berbentuk, pengangkutan darat, laut, dan udara. Salah satu jenis pengangkutan yang menjadi pilihan terbaik, cepat, efisien, dan ekonomis adalah pengangkutan udara. Pengangkutan udara yang berbentuk penerbangan sipil saat ini menjadi primadona untuk melakukan perjalanan, baik dalam bentuk penerbangan internasional, maupun penerbangan domestik, dimana pengangkutan domestik dapat berbentuk pengangkutan antar daerah dan atau antar pulau, terutama antara daerah terpencil dan pulau-pulau besar. Selain itu pengangkutan udara juga dilakukan baik untuk jenis pengangkutan kargo, maupun pengangkutan orang atau penumpang.¹

Melihat dari pelaksanaan kegiatan pengangkutan udara, dapat dilihat terdapat dua subjek hukum didalamnya, yaitu perusahaan pengangkutan udara sebagai pihak pengangkut udara, dan masyarakat atau konsumen sebagai pihak penumpang. Kedua belah pihak tersebut dalam melakukan kegiatan pengangkutan udara memiliki suatu hubungan hukum, dimana hubungan hukum tersebut didasari pada suatu perjanjian pengangkutan.

Dalam pelaksanaannya, terdapat hal-hal atau perbuatan yang melanggar perjanjian pengangkutan udara. Hal tersebut dikarenakan pengangkut dan penumpang sebenarnya berada dalam posisi yang tidak seimbang (*unequal bargaining power*).² Pelanggaran atas perjanjian pengangkutan udara mengakibatkan tidak terpenuhinya hak dari penumpang seperti tidak diangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut dimana hal tersebut menimbulkan kerugian pada penumpang. Contoh peristiwa tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut adalah *overbooking/overselling* (kelebihan pemesanan/penjualan), *over pax* (melebihi kapasitas pesawat udara), tidak adanya kursi yang tersedia sedangkan penumpang sudah memiliki tiket, pembatalan penerbangan secara semena-mena, seperti adanya diskriminasi atas keadaan seseorang (fisik maupun psikis) dan lain sebagainya.

Kejadian yang dapat dijadikan contoh salah satunya yaitu peristiwa yang terjadi pada penerbangan internasional di tahun 2009, dimana Radha Kejriwal, seorang mahasiswa Universitas Cardiff, telah mencapai bandara London pada pukul 7.40 malam. Keberangkatan penerbangannya dijadwalkan pada pukul 8.50 malam. Perusahaan itu mengatakan bahwa, Radha yang mencapai bandara 70 menit sebelum keberangkatan penerbangan, seharusnya mencapai konter *check-in* 75 menit sebelum keberangkatan. Namun, tidak ada catatan untuk menunjukkan waktu yang ditentukan untuk melaporkan di konter *check-in*, sehingga dia harus memesan maskapai lain. Ketika mendengar kasusnya delapan tahun kemudian, Komisi Penanganan Sengketa Konsumen Nasional India mengatakan bahwa maskapai penerbangan melakukan praktek pemesanan berlebih (*overbooking*) yang menyebabkan banyak ketidaknyamanan bagi penumpang yang ditinggalkan dari penerbangan terjadwal

¹ E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989, Hlm. 1.

² C.N. Shawcross dan K.M. Beaumont, *Air Law*, 3rd ed., Butterworths, London, 1967, Hlm. 424-425.

mereka meskipun telah mengkonfirmasi reservasi.³

Selain contoh dalam penerbangan internasional terdapat pula contoh kasus dalam penerbangan domestik, kejadian tersebut salah satunya terjadi di Indonesia, yaitu oleh maskapai Lion Air yang melakukan tindakan *over pax*. Kejadian tersebut terjadi pada 20 Desember 2017, maskapai Lion Air mengakui masalah teknis dalam pesawat boeing 737-900 ER mengakibatkan 21 penumpangnya gagal terbang. Kesalahan teknis tersebut berupa penggantian armada pesawat. Sayangnya, pesawat pengganti itu bertipe 737-800 atau berbeda jenis dengan pesawat yang seharusnya berangkat ke Denpasar dari bandara Soekarno-Hatta. Dengan demikian, jumlah kursi tak memadai untuk menampung seluruh penumpang dari pesawat boeing 737-900 ER. Hal tersebut memiliki konsekuensi, yaitu *over pax* (kelebihan orang).⁴

Peristiwa-peristiwa diatas yang merupakan bagian dari hukum pengangkutan udara, yang diatur dalam hukum internasional dan juga hukum nasional. Dalam hukum internasional, pengaturan mengenai tanggung jawab pengangkut terdapat dalam Konvensi Montreal 1999 yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang. Sedangkan dalam Hukum Pengangkutan Udara di Indonesia mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, dan peraturan perundang-undangan lain yang terkait. Namun, mengenai tidak terangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut, baik di dalam Konvensi maupun di dalam Hukum Pengangkutan Udara Indonesia, tidak mengaturnya secara komprehensif dan spesifik. Pada dasarnya Konvensi Montreal dan Hukum Pengangkutan Udara Indonesia hanya mengatur mengenai tanggung jawab perusahaan pengangkut udara dalam bentuk tanggung jawab atas penumpang (kematian dan cedera), bagasi, kargo, dan keterlambatan (*delay*).⁵

Berdasarkan uraian diatas, permasalahan dalam penulisan ini adalah, bagaimana Konvensi Montreal 1999 (Konvensi Montreal) dan hukum pengangkutan udara Indonesia mengatur mengenai tanggung jawab perusahaan pengangkut udara karena tidak diangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut. Serta, bagaimanakah bentuk tanggung jawab pengangkut udara terhadap tidak diangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut menurut Konvensi Montreal dan implementasinya di Indonesia.

Adapun tujuan dari penulisan ini adalah, untuk mengetahui bagaimana Konvensi Montreal 1999 dan hukum pengangkutan udara Indonesia mengatur mengenai tanggung jawab perusahaan pengangkut udara karena tidak diangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut, serta untuk mengetahui bagaimana bentuk tanggung jawab pengangkut udara terhadap tidak diangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut menurut Konvensi Montreal 1999 dan implementasinya di Indonesia.

B. Landasan Teori

Kegiatan pengangkutan udara dimulai dengan adanya hubungan hukum antara

³ Aamir Khan, “*Denied boarding in 2009, woman wins Rs 1.24 lakh suit*”, <https://timesofindia.indiatimes.com/city/delhi/denied-boarding-in-2009-woman-wins-rs-1-241-suit/articleshow/58186943.cms>, diakses pada 26 Maret 2018.

⁴ Dinda Audriene Mutmainah, *Lion Air Akui Masalah Teknis Bikin 21 Penumpang Gagal Terbang*, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20171222113145-92-264188/lion-air-akui-masalah-teknis-bikin-21-penumpang-gagal-terbang>, diakses pada 12 Januari 2018.

⁵ Pasal 17-19, Konvensi Montreal 1999 dan Pasal 2, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

para pihak. Hubungan hukum adalah, hubungan kewajiban dan hak secara timbal balik, yang timbul karena adanya peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan. Hubungan kewajiban dan hak tersebut terjadi baik karena perjanjian maupun karena ditentukan oleh Undang-Undang.⁶ Dalam praktek hukum pengangkutan udara, hubungan hukum tersebut terjadi akibat adanya perjanjian, yaitu perjanjian pengangkutan udara.

Menurut Abdulkadir Muhammad perjanjian pengangkutan udara adalah:

*“Perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.”*⁷

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.⁸

Dalam konteks hukum pengangkutan udara, apabila pengangkut tidak menyelenggarakan pengangkutan sebagaimana mestinya, ia harus bertanggung jawab, artinya memikul semua akibat yang timbul dari perbuatan penyelenggara pengangkutan baik karena kesengajaan ataupun karena kelalaian pengangkutan sendiri. Konsep tanggung jawab muncul dikarenakan pihak pengangkut udara tidak memenuhi kewajiban sebagaimana mestinya, atau tidak jujur, atau tidak dipenuhi sama sekali.⁹

Menurut Saefullah Wiradipradja, titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut udara pada umumnya adalah tentang prinsip tanggung jawab (*liability Principle*) yang diterapkan. Setidak-tidaknya ada 3 (tiga) prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal, ialah:¹⁰

- 1) Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan sampai (*Fault liability, liability based on fault principle*)

Sampai saat ini secara umum, hukum tentang tanggung jawab keperdataan di Indonesia masih berlaku prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas kesalahan yang lebih dikenal dengan istilah “perbuatan melawan hukum”. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPdt. Yang berbunyi: “Setiap perbuatan melawan hukum, yang oleh karena itu menimbulkan kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian tersebut mengganti kerugian”.¹¹

Dengan demikian setiap orang yang menderita kerugian akibat perbuatan orang lain dapat menuntut santunan atau ganti kerugian (kompensasi) dari orang yang menyebabkan kerugian tersebut dengan membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak yang menyebabkan kerugian tersebut. Jadi dalam prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan ini, beban pembuktian ada pada pihak yang

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, Hlm. 75.

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, Hlm. 11.

⁸ Pasal 1 Nomor (29), Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, *Op.cit.*, Hlm.20.

¹⁰ E. Saefullah Wiradipradja, *Beberapa Masalah Pokok Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara*, Pusat Penerbitan Universitas LPPK – Universitas Islam Bandung, 1999, Hlm.1-8.

¹¹ *Idem*, Hlm. 2.

menderita kerugian (*Burden of proof on the shoulder on the plaintiff*).¹²

- 2) Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebut table presumption of liability principle*);

Perbedaan yang utama antara prinsip tanggung jawab yang didasarkan semata-mata pada adanya unsur kesalahan dan '*presumption liability*' adalah bahwa di dalam prinsip yang kedua beban pembuktian beralih dari penggugat (korban) kepada pengangkut. Jadi berdasarkan prinsip '*presumption liability*' yang ditetapkan di dalam konvensi Warsawa atau ordonansi, pengangkut adalah *prima facie* bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian tersebut atau bahwa hal tersebut tidak mungkin dilakukannya.¹³ Dengan demikian, yang dimaksud bahwa tanggung jawab pengangkut berdasarkan pada '*presumption*' (praduga) berarti tanggung jawab pengangkut tersebut dapat dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah (*absence of fault*).¹⁴

- 3) Prinsip tanggung jawab mutlak (non-fault liability, absolute atau strict liability principle).

Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability* atau *liability without fault*) dalam kepustakaan biasanya dikenal dengan frase *strict liability* atau *absolute liability*. Dengan prinsip tanggung jawab mutlak dimaksudkan tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan, atau menurut Prof. Mochtar Kusumaatmadja prinsip tanggung jawab mutlak adalah suatu tanggung jawab yang memandang "kesalahan" sebagai sesuatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.¹⁵

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Jenis Pertanggung jawaban yang dapat dilakukan pengangkut udara menurut Konvensi Montreal 1999 hanya terbagi ke dalam 4 (empat) jenis tanggung jawab pengangkut. Di dalam 4 (empat) jenis tanggung jawab tersebut, masih terdapat celah hukum bagi perusahaan pengangkut udara atau maskapai penerbangan untuk melakukan tindakan yang merugikan penumpang, tindakan tersebut adalah tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut.

Celah hukum tersebut berbentuk kerugian yang dialami oleh penumpang, contoh kerugian penumpang tersebut terlihat dalam uraian kasus yang sudah diuraikan sebelumnya dalam pendahuluan. Dari kejadian tersebut terlihat bahwa terdapat kasus tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut dalam praktek pengangkutan udara, baik terjadi dalam penerbangan internasional maupun penerbangan nasional. Untuk itu, maka harus ditemukan solusi dari tindakan hukum yang belum atau tidak ada hukum yang mengaturnya.

Menurut pendapat penulis, solusi dari hal tersebut dapat dijawab dengan melihat terlebih dahulu 4 jenis tanggung jawab yang sudah diuraikan diatas. Dari keempat jenis tanggung jawab tersebut, jenis tanggung jawab manakah yang mendekati untuk dijadikan dasar hukum dalam kejadian tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut. Mengenai kematian atau cacat yang dialami penumpang tidak termasuk, karena korban tidak mengalami hal tersebut, untuk bagasi dan kargo juga sudah pasti

¹² *Ibid.*

¹³ *Idem*, Hlm. 5.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Idem*, Hlm. 8.

tidak, karena kasus ini berhubungan dengan manusia (penumpang), bukan barang (bagasi dan kargo). Maka yang terakhir, yaitu keterlambatan (*delay*)-lah yang paling mendekati untuk digunakan sebagai dasar hukum untuk kejadian tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut.

Definisi dari keterlambatan atau '*delay in the carriage by air*' tidak diberikan oleh Konvensi Montreal, begitu pula dalam Konvensi Warsawa. Akibatnya, ungkapan tersebut menjadi bahan perdebatan para ahli. Dalam Konvensi Montreal maupun Konvensi Warsawa, keterlambatan diatur dalam Pasal 19. Seperti dikemukakan Dierderiks-Verschoor, bahwa Pasal 19 mengandung banyak penafsiran (*loopholes*) karena tidak memberikan petunjuk faktor-faktor apa saja yang merupakan kelambatan tersebut.¹⁶ Sedikitnya terdapat tiga penafsiran yang dapat ditemukan dalam kepustakaan mengenai pengertian '*delay in the carriage by air*', yaitu:¹⁷

- a. Yang dimaksud oleh Pasal 19 hanyalah kelambatan yang terjadi selama penumpang, bagasi atau kargo dalam penerbangan;
- b. Bahwa '*delay in the carriage by air*' dalam Pasal 19 harus dibaca dalam kaitannya dengan pasal 18 (2) yang memberikan definisi tentang jangka waktu tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang timbul atas bagasi atau kargo;
- c. Bahwa kelambatan dalam Pasal 19 tersebut berarti kelambatan selama keseluruhan pengangkutan, kapan saja penumpang, bagasi atau kargo tidak sampai di tempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, terlepas dari sebab terjadinya kelambatan tersebut.

Melalui penafsiran mengenai pasal keterlambatan, terutama penafsiran ke-tiga. Keterlambatan dapat menjadi dasar hukum Tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut. Karena, dalam penafsiran tersebut diterangkan bahwa kelambatan terjadi selama keseluruhan pengangkutan, kapan saja penumpang tidak sampai di tempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan¹⁸, terlepas dari sebab terjadinya kelambatan tersebut. Alasan tersebut diperkuat dengan pernyataan Mankiewicz, bahwa kelambatan dalam pengangkutan terjadi kapanpun para penumpang tidak sampai pada tanggal dan jam yang tercantum secara tegas di dalam jadwal (*time table*) dari pengangkut.

Mengenai konstruksi analogi, yang dimaksud penulis adalah kenyataan bahwa keterlambatan merupakan suatu ketentuan hukum, bagi keadaan yang secara sederhana yaitu hanya tertundanya jadwal dari penerbangan yang sudah terdapat dalam jadwal penerbangan, yang mana sudah diatur secara eksplisit dalam Konvensi Montreal. Namun, kejadian tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut tidak hanya menyebabkan kelambatan namun juga ada yang sama sekali tidak mendapatkan hak-nya, yaitu tidak sampai ke tempat tujuan menggunakan maskapai penerbangan yang sesuai dengan tiket penumpang (penerbangan dibatalkan).

Jadi, pada dasarnya keterlambatan dan tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut memiliki keadaan-keadaan yang sama yaitu tidak terpenuhi prestasi yang seharusnya diberikan oleh pengangkut atau disebabkan oleh pelanggaran, yaitu tidak dilaksanakannya suatu perjanjian pengangkutan (*breach or non-performance*

¹⁶ E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara*, PT Kiblat Buku Utama, Bandung, 2008, Hlm. 172.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Garis tebal oleh penulis.

of the contract of carriage)¹⁹. Namun, penampilan atau bentuk perwujudannya (bentuk hukum) lain.

Setelah mengetahui bagaimana Konvensi Montreal 1999 mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut udara terhadap tidak diangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut, langkah selanjutnya adalah mengetahui bagaimana bentuk kompensasi yang diberikan maskapai penerbangan atau pengangkut udara terhadap masalah tersebut. Sesuai dengan uraian diatas, dikarenakan dalam Konvensi Montreal 1999 tidak diatur secara spesifik dan komprehensif mengenai tidak diangkutnya penumpang akibat kesalahan pengangkut, maka kompensasi yang diterima penumpang-pun mengacu pada hukum nasional masing-masing negara. Selain itu karena jumlah kompensasi yang diberikan tidak memenuhi kerugian yang dialami penumpang, maka terdapat pula penumpang yang membawa kasus mereka ke pengadilan, maka dari itu Putusan Hakim juga termasuk dalam jenis kompensasi atau ganti rugi yang diterima penumpang yang menjadi korban oleh maskapai penerbangan seperti kejadian yang dialami oleh mahasiswa asal India, Radha Kejriwal yang sudah dijelaskan dalam pendahuluan.

D. Simpulan

1. Konvensi Montreal 1999 membagi tanggung jawab pengangkut udara menjadi 4 (empat) jenis tanggung jawab, yaitu mengenai penumpang (kematian dan cedera), bagasi, kargo, dan keterlambatan (*delay*). Akan tetapi, jenis tanggung jawab tersebut masih memiliki celah hukum yang merugikan penumpang. yaitu tidak ada pasal yang secara spesifik mengatur mengenai tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut. Sedangkan dalam hukum pengangkutan udara Indonesia, kejadian tersebut sudah diatur walau tidak secara spesifik. Sehubungan dengan hal tersebut, penulis berpendapat bahwa keterlambatan (*delay*) merupakan jenis tanggung jawab yang dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk kejadian tidak diangkutnya penumpang karena kesalahan pengangkut.
2. Mengenai kompensasi atau ganti rugi, Konvensi Montreal 1999 dan hukum pengangkutan udara Indonesia tidak mengatur secara komprehensif dan spesifik. Dalam prakteknya selama ini, kompensasi yang diterima penumpang menggunakan atau berdasarkan hukum nasional masing-masing negara yang terkait, serta Putusan Hakim.

Daftar Pustaka

Buku

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.

¹⁹ Pelanggaran atau tidak dilaksanakannya suatu perjanjian pengangkutan dapat timbul dalam: (a) adanya penolakan secara tidak sah oleh pengangkut untuk melaksanakan perjanjian pengangkutan; (b) hanya sebagian dari pengangkutan itu yang dilaksanakan; (c) adanya kelambatan di pihak pengangkut, dengan akibat bahwa sasaran dari pelaksanaan usaha tersebut menjadi terhalang atau tidak dapat dilaksanakan sesuai dengan yang seharusnya, dan para penumpang atau pengirim karga dibenarkan untuk menyatakan bahwa perjanjian tersebut batal.

(E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara*, *Op.cit*, Hlm. 177.)

- C.N. Shawcross dan K.M. Beaumont, *Air Law, 3rd ed.*, Butterworths, London, 1967.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Beberapa Masalah Pokok Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara*, Pusat Penerbitan Universitas LPPK – Universitas Islam Bandung, 1999.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara*, PT Kiblat Buku Utama, Bandung, 2008.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, Liberty, Jogjakarta, 1989.

Undang-Undang

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal on 28 May 1999.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang penerbangan.

Lain-Lain

Aamir Khan, “*Denied boarding in 2009, woman wins Rs 1.24 lakh suit*”, <https://timesofindia.indiatimes.com/city/delhi/denied-boarding-in-2009-woman-wins-rs-1-24l-suit/articleshow/58186943.cms>, diakses pada 26 Maret 2018.

Dinda Audriene Mutmainah, *Lion Air Akui Masalah Teknis Bikin 21 Penumpang Gagal Terbang*, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20171222113145-92-264188/lion-air-akui-masalah-teknis-bikin-21-penumpang-gagal-terbang>, diakses pada 12 Januari 2018.