

July 2021

## HILANGNYA MH370: TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN DALAM PRESPEKTIF KONVENSI WARSAWA DAN KONVENSI MONTREAL

Rian Fachmi Tobing  
riantobing@hotmail.com

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/dharmasisya>



Part of the [Administrative Law Commons](#), [Civil Law Commons](#), [Constitutional Law Commons](#), [Criminal Law Commons](#), and the [International Law Commons](#)

---

### Recommended Citation

Tobing, Rian Fachmi (2021) "HILANGNYA MH370: TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN DALAM PRESPEKTIF KONVENSI WARSAWA DAN KONVENSI MONTREAL," *Dharmasisya*: Vol. 1 , Article 34.

Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/dharmasisya/vol1/iss2/34>

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Law at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Dharmasisya by an authorized editor of UI Scholars Hub.

## HILANGNYA MH370: TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN DALAM PRESPEKTIF KONVENSI WARSAWA DAN KONVENSI MONTREAL

Rian Fachmi Tobing<sup>1</sup>

Fakultas Hukum Universitas Indonesia  
Korespondensi: [riantobing@hotmail.com](mailto:riantobing@hotmail.com)

### Abstrak

Dalam penyelidikan kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH370 dapat dilihat apakah telah sesuai dengan ketentuan dalam Hukum Internasional. Jenis penelitian hukum yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dan bersifat preskriptif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (statute approach) dan pendekatan kasus (case approach). Sumber data dalam penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Sedangkan teknik pengumpulan data menggunakan teknik pustaka. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dihasilkan kesimpulan bahwa dalam hukum internasional, penyelidikan kecelakaan pesawat diatur dalam Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, pada Annex 13 tentang Aircraft Accident and Incident Investigation. Ketika pesawat jatuh di laut lepas, maka negara registrasi lah yang bertanggungjawab dalam menyelenggarakan penyelidikan dengan dibantu oleh negara operator, negara desain, negara manufaktur, maupun negara lain sebagai partisipan. Terdapat lima negara yang terlibat yakni: Malaysia, Inggris dan Amerika (negara desain dan manufaktur pesawat), serta Australia dan China (negara partisipan). Kewenangan penyelidikan terhadap kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH370 telah sesuai dengan ketentuan dalam hukum internasional. Kata kunci: Kecelakaan Pesawat Udara, Laut Lepas, Penerbangan Sipil, Konvensi Montreal, Konvensi Chicago

### Abstract

*This research aims to know whether Malaysia Airlines MH370 accident investigation authority has been in accordance with the provisions of International Law. The type of research was normative and prescriptive. The approach used statute approach and case approach. The source of this research are primary data source and secondary data source, while data collection techniques using literature techniques. Based on the study of the research, the result of observation is, in International Law aircraft accident investigation regulated in Chicago Convention 1944 on Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation. When the plane crashed at high seas, the state of registry is responsible for conducting the investigation, assisted by the state of the operator, state of design, state of manufacture, and other states as participants. There are five countries involved in investigation: Malaysia, UK and USA (as state of design and manufacture), Australia, and China (as investigation participant). The investigation authority of aircraft accidents Malaysia Airlines MH370 has been appropriated with the provisions of international law.*

*Keywords: Aircraft Accident, High Seas, Civil Aviation, Montreal Convention, Chicago Convention*

## I. PENDAHULUAN

Tahun 1903 bisa kita sebut sebagai tahun dimana transportasi manusia menemukan titik terangnya, yang mana pada tahun itu pesawat udara diluncurkan pertama kalinya oleh Wright bersaudara (Orville Wright dan Ian Wright) di Amerika Serikat. Transformasi model transportasi baru berupa pesawat udara pada saat itu bisa dikatakan menjadi pencapaian terbaik di dunia teknik mesin sepanjang masa. Perubahan pesawat udara setelah awal-awal tahun penemuannya berkembang secara pesat, ditunjukkan dengan kemajuan teknologi diberbagai bidang, seperti aerodinamika, stabilitas dan kontrol, sistem propulsi, struktur, material, sistem internal dan teknologi manufaktur.<sup>2</sup> Hal tersebut membuat pelaku industri penerbangan berlomba-lomba untuk membuat yang terbaik dan berkompetisi untuk memberikan pelayanan nomor satu di bidang jasa penerbangan komersial demi menarik hati para konsumen.

Berkembangnya dunia penerbangan juga sejalan dengan kompleksitas hukum yang akan dihadapi oleh dunia penerbangan itu sendiri. Hal tersebut salah satunya menyangkut

---

<sup>1</sup> Magister Ilmu Hukum (Transnasional), Fakultas Hukum Universitas Indonesia, [riantobing@hotmail.com](mailto:riantobing@hotmail.com)

<sup>2</sup> Quest of Performance: The Evolution of Model Aircraft, Preface, NASA, diakses dari <https://www.hq.nasa.gov/office/pao/History/SP-468/preface.htm>, pada tanggal 7 Oktober 2018 pukul 17.26

tanggung jawab maskapai penerbangan kepada konsumen apabila terjadi sesuatu yang merugikan konsumen. Dengan begitu ada potensi besar akan terjadinya kerugian secara langsung terhadap manusia dan/atau barang yang disebabkan oleh maskapai penerbangan dalam berbagai macam kejadian. Kerugian tersebut kemungkinan besar akan tetap dirasakan oleh konsumen selama umat manusia memilih untuk berpergian menggunakan maskapai penerbangan, kecuali ada masanya nanti maskapai penerbangan sepenuhnya terhindar dari kecelakaan atau membuat polusi suara yang cukup besar.<sup>3</sup>

Salah satu kerugian yang paling besar dapat dialami oleh individu dan/atau barang adalah kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan. Kecelakaan maskapai penerbangan terutama pesawat udara komersil seringkali berakibat fatal terhadap pesawat itu sendiri dan daerah yang terkena dampak kecelakaan. Ketika kecelakaan terjadi, peran otoritas penerbangan dan pihak maskapai sangatlah menentukan. Hal ini menjadi tanggung jawab utama maskapai apabila maskapai dianggap lalai dalam hal terjadinya kecelakaan.<sup>4</sup> Tanggung jawab maskapai tidak hanya di sisi material saja, namun juga harus memikirkan kondisi psikologis korban dan keluarga yang terkena dampak kecelakaan. Karena kecelakaan bisa berdampak trauma panjang bahkan bertahun-tahun sampai bertahun-tahun setelah peristiwa kecelakaan tersebut.

Akan tetapi dunia tidak tinggal diam untuk mengatasi kecelakaan-kecelakaan yang terjadi selama ini. Banyak hal yang dilakukan negara-negara di dunia untuk mencegah terjadinya kecelakaan bahkan untuk melindungi pihak-pihak yang terkena dampak dari sebuah kecelakaan pesawat udara. Dunia internasional menunjukkan aksi nyatanya dengan dibentuknya Konvensi Paris pada tahun 1919 dan Konvensi Warsawa untuk Unifikasi Peraturan-Peraturan Berkaitan dengan Maskapai Penerbangan pada tahun 1929. Konvensi Warsawa tahun 1929 tersebut menjadi Konvensi yang paling banyak diratifikasi diantara Konvensi-Konvensi hukum perdata internasional lainnya, yaitu 152 negara menjadi pihaknya pada tahun 2017.<sup>5</sup> Pada perkembangannya Konvensi tersebut terus diperbarui oleh negara-negara di dunia sampai dengan terbentuklah Montreal Protocol No. 4 pada tahun 1999.

Sebelum terbentuknya Konvensi Warsawa, sangat banyak perbedaan substansial didalam peraturan penerbangan yang dipakai oleh negara-negara di dunia yang membuat ketidakpastian hukum bagi maskapai maupun penumpang. Sedangkan maskapai penerbangan sendiri adalah perusahaan yang sangat dinamis sehingga menjadi alasan utama dibentuknya Konvensi Warsawa untuk menyatukan peraturan-peraturan di bisnis penerbangan. Hal ini dapat menghindari konflik hukum dan konflik yurisdiksi di kemudian harinya.<sup>6</sup>

Konvensi Montreal tahun 1999 adalah suksesor dari Konvensi Warsawa tahun 1929 dan Konvensi ini dibentuk untuk ‘menggantikan’ Konvensi Warsawa dan instrument terkait lainnya untuk mengatasi kesemerawutan peraturan-peraturan dan perjanjian-perjanjian yang ada. Konvensi Montreal juga bertujuan untuk mengkonsolidasikan berbagai macam tanggung jawab dan dan melestarikan kerangka-kerangka hukum yang ditafsirkan dan diterapkan dalam Konvensi Warsawa dan amandemennya.<sup>7</sup> Konvensi ini mulai efektif berlaku pada tanggal 8

---

<sup>3</sup> Adriaan Jeroen Mauriz, *Liability of the Operators and Owners of Aircraft for Damage Inflicted to Persons and Property on the Surface*, (Shaker Publishing 2003), hal. 9

<sup>4</sup> Dampak Kecelakaan Pesawat: Banyak Karyawan Maskapai Stres, Sakit dan Resign, diakses dari <https://www.flightzona.com/2016/03/22/dampak-kecelakaan-pesawat-banyak-karyawan-maskapai-stres-sakit-dan-resign/amp/>, pada tanggal 17 Oktober 2018 pukul 18:31

<sup>5</sup> Pablo Mendes De Leon, *Introduction to Air Law* (10<sup>th</sup> Edition), (Belanda: Wolters Kluwer, 2017), hal 149.

<sup>6</sup> Christoffer Thallin, *The Air Carrier’s Liability for Passenger Damages – Article 17 of the Warsaw System and the New Montreal Convention*, (Swedia: University of Lund, Master Thesis, 2002), hal. 9.

<sup>7</sup> Bartholomew J. Banino, *et al*, *Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention*, (Amerika Serikat: The Brief, 2009), hal. 22.

November 2003. Meskipun Konvensi Montreal diperkenalkan sebagai system yang merubah secara fundamental tanggung jawab dari maskapai penerbangan internasional, namun secara praktek Konvensi Montreal dapat dikatakan sangat terbatas karena masih diratifikasi oleh sedikit negara.<sup>8</sup>

Pada dasarnya Konvensi Warsawa dan Montreal mengatur sangat banyak hal tentang hubungan antara maskapai penerbangan dan penumpang, termasuk namun tidak terbatas pada hal-hal sebagai berikut:<sup>9</sup>

- a. Dokumentasi Penerbangan, hal yang diatur didalamnya termasuk tiket penumpang sampai dengan *check-in* bagasi dan hal lainnya yang berkaitan dengan dokumentasi;
- b. Hak untuk mengambil tindakan oleh penumpang kepada maskapai penerbangan *vice versa*, dalam ketentuan ini diatur bagaimana seorang yang merasa dirugikan oleh pihak maskapai dapat menuntut untuk mendapatkan haknya;
- c. Batasan-batasan tanggung jawab dan dasar dari tanggung jawab maskapai penerbangan;
- d. Definisi kecelakaan, yang mana maskapai harus bertanggung jawab kepada pihak yang terkena dampaknya apabila kecelakaan terjadi;
- e. Proses embarkasi dan disembarkasi, yang menjelaskan pengaturan penaikan dan penurunan penumpang dan/atau barang dari dan ke pesawat udara;
- f. Kerugian yang dibayarkan, hal apa saja dan bagaimana perhitungannya apabila maskapai harus mengeluarkan ganti rugi terhadap penumpang pesawat udara;
- g. Keterlambatan penerbangan, hal yang menyebabkan keterlambatan sehingga maskapai penerbangan dianggap bertanggung jawab atas keterlambatan tersebut;
- h. Bagasi, tanggung jawab maskapai penerbangan pada saat bagasi milik penumpang diproses *check-in* sampai dengan diambil kembali oleh penumpang di *conveyor belt*;
- i. Kargo, barang yang dikategorikan sebagai angkutan special yang melibatkan banyak pihak yang bertanggung jawab dalam setiap perjalanannya;
- j. Yurisdiksi, masuk ke dalam yurisdiksi manakan sebuah tanggung jawab maskapai penerbangan tergantung dari apa yang dianut oleh negara maskapai tersebut didaftarkan; dan
- k. Hal-hal prosedural terkait operasional penerbangan lainnya.

Tanggung jawab maskapai penerbangan yang paling besar bisa dilihat pada saat terjadinya kecelakaan pesawat udara. Maskapai penerbangan bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap dan/atau luka-luka, bahkan tanggung jawab terhadap hilang atau hancurnya bagasi kabin dan/atau hilang, musnah atau rusaknya bagasi tercatat. Kecelakaan adalah suatu peristiwa diluar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan. Meskipun, kecelakaan tersebut dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kesalahan manusia, kegagalan mesin pesawat udara dan cuaca yang buruk.<sup>10</sup>

Peristiwa kecelakaan pesawat udara yang menggemparkan dunia dan masih akan lekat diingatan untuk jangka waktu yang panjang, Malaysia Airlines dengan kode penerbangan MH370 dinyatakan hilang pada tanggal 8 Februari 2014. Pesawat tersebut membawa 227 orang penumpang dan 12 awak kabin yang sampai lebih dari 4 tahun belum diketahui

---

<sup>8</sup> Ingrid Koning, "Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo Under the Warsaw and Montreal Conventions", vol. XXXIII, tahun 2008, hal. 318.

<sup>9</sup> Pablo Mendes, hal 158-257.

<sup>10</sup> Ida Ayu Dian Putri Yuliana dan AA. Ketut Sukranatha, "Tanggung Jawab Jasa Angkutan Udara Terhadap Kecelakaan Pesawat Melalui Penelitian di PT Garuda Angkasa Denpasar", (Hukum Bissnis Fakultas Hukum Universitas Udayana), hal. 1.

rimbanya.<sup>11</sup> Pesawat yang saat itu terbang dari Kuala Lumpur menuju Beijing dan menghilang di sekitar Vietnam dan Thailand. Pencarian terus dilakukan oleh banyak pihak dari berbagai negara, akan tetapi tidak membuahkan hasil hingga Perdana Menteri Malaysia mengumumkan pada 24 Maret 2014 kalau pesawat itu hilang di wilayah Samudera Hindia dan seluruh penumpang serta awaknya tidak ada yang selamat.<sup>12</sup>

## II. PEMBAHASAN

### A. Tanggung Jawab Maskapai dalam Prespektif Konvensi Warsawa dan Montreal

Kerangka hukum internasional mengenai tanggung jawab maskapai awalnya terbentuk di dalam Warsaw Convention 1929 mengenai *Unification of Certain Rules Relating to International Carriage*. Konvensi Warsawa dibentuk di Warsawa oleh sekelompok ahli yang dikenal dengan nama CITEJA. Konvensi Warsawa ini merupakan Konvensi yang paling banyak diratifikasi oleh banyak negara, ssekarang sebanyak 152 negara sudah meratifikasi Konvensi ini. Penyelarasan hukum merupakan tujuan yang ingin dicapai oleh para penyusun Konvensi Warsawa dikarenakan karena jasa udara biasanya beroperasi dengan yurisdiksi yang berbeda-beda.<sup>13</sup>

Perusahaan penerbangan sebagai perusahaan yang menyediakan jasa transportasi udara untuk umum, bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Menurut ajaran, terjadi suatu pergeseran tanggung jawab dari korban kepada pelaku transportasi. Bukan hanya itu, tapi ia juga bertanggung jawab atas perbuatan karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya, atau orang yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan.<sup>14</sup> Dalam transportasi udara terdapat 3 konsep mengenai tanggung awab (*liability*), yakni *based on fault liability*, *presumption of liability*, dan *absolute liability* atau *strict liability*.

Sebelum adanya Konvensi Warsawa, terdapat perbedaan secara substansial di antara negara penerbangan di dunia mengenai pengaturan yang mengatur mengenai transportasi udara sehingga menciptakan ketidakpastian bagi penumpang dan juga maskapai. Sehingga dibutuhkanlah penyatuan dari hukum yang mengatur bisnis aviasi. Dengan adanya unifikasi daripada peraturan ini, maka dimungkinkan untuk menghindari konflik besar seperti konflik hukum dan konflik yurisdiksi. Alasan yang kedua adalah untuk melindungi industry penerbangan dari banyaknya klaim yang dapat timbul dari potensi-potensi kecelakaan di masa depan.<sup>15</sup> Unifikasi dan pembatasan peraturan daripada tanggung jawab hukum, menyebabkan maskapai untuk menandatangani asuransi untuk melindungi diri dari banyak klaim setelah terjadinya kecelakaan dan menciptakan form awal dari manajemen risiko di dunia penerbangan.<sup>16</sup>

Sebagai induk dan kiblat utama dari maskapai penerbangan untuk pengaturan hukum pedate internasional selama hampir dari satu abad, Konvensi Warsawa 1929 yang dikenal

---

<sup>11</sup> Ervan Handoko, "Hari Ini dalam Sejarah: Malaysia Airlines MH370 Dinyatakan Hilang", Kompas.com, 8 Maret 2018, <https://internasional.kompas.com/read/2018/03/08/12380321/hari-ini-dalam-sejarah-malaysia-airlines-mh370-dinyatakan-hilang>

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> Pablo Mendes De Leon, *Introduction to Air Law* (10<sup>th</sup> Edition), (Belanda: Wolters Kluwer, 2017), hal. 149.

<sup>14</sup> Dr. H. K. Martono, S.H., LL.M, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2011), hal. 145.

<sup>15</sup> Christoffer Thallin, *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages – Article 17 of the Warsaw System and the New Montreal Convention*, (Swedia: University of Lund, Master Thesis, 2002), hal. 10.

<sup>16</sup> Michael Milde, "The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air", *Journal Annals of Air and Space Law*, Vol. XXIV, (1999), hal. 159.

dengan “*The Warsaw System*” telah diubah/disempurnakan/didiskusikan lebih lanjut beberapa kali. Warsaw System memiliki instrumen berikut:<sup>17</sup>

- a. Konvensi Warsawa 1929, untuk menyatukan peraturan-peraturan yang berhubungan dengan angkutan internasional melalui udara;
- b. Protokol Den Hag 1955, untuk merubah Konvensi Warsawa 1929;
- c. Konvensi Gudalaraja 1961, tambahan untuk mengatur adanya pihak ketiga yang bersangkutan dengan angkutan udara;
- d. Perjanjian Montreal 1966, untuk membatasi tanggung jawab maskapai penerbangan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929;
- e. Protokol Kota Guatemala 1971, untuk merubah Konvensi Warsawa dan Protokol Den Haag;
- f. Tambahan Protokol Montreal No. 1, 2 dan 3, sebagai tambahan Konvensi Warsawa; dan
- g. Protokol Montreal No. 4, sebagai perubahan Konvensi Warsawa dan Protokol Den Hag yang berlaku efektif tahun 1999 sehingga dikenal sebagai Konvensi Montreal 1999.

Dari sekian banyak perubahan Konvensi Warsawa, terdapat dua Konvensi utama yang dipakai di seluruh dunia yang mengatur tanggung jawab hukum di dalam angkutan udara internasional yakni Konvensi Warsawa dan Konvensi Montreal. Kedua Konvensi ini adalah bentuk dari adanya *lex specialis* dan bukan hanya sekadar untuk menentukan tanggung jawab hukum.<sup>18</sup> Dari sana terbentuklah sistem hukum perdata, dimana menempatkan tanggung jawab di maskapai penerbangan.<sup>19</sup> walaupun begitu pihak ketiga juga bisa bertanggung jawab. Terdapat dua rezim hukum yang berbeda, Konvensi Warsawa mengandung sistem tanggung jawab terbatas untuk kesalahan yang disangka (*limited liability for presumed fault*)<sup>20</sup>, sedangkan Konvensi Montreal mengandung sistem *strict liability for presumed fault*.<sup>21</sup> Sistem dua tingkat terdapat di dalam Konvensi Montreal. Jika gugatan melebihi 13.100 *Special Drawing Rights*, maka maskapai bertanggung jawab untuk membuktikan bahwa kerusakan bukan karena kelalaian dari maskapai atau disebabkan oleh kelalaian pihak ketiga. Alasan dari sistem *strict liability* adalah untuk mengelakkan kesusahan yang dialami saat membuktikan kesalahan.<sup>22</sup> Kebutuhan untuk memberikan batasan klaim adalah untuk menjamin bahwa maskapai tidak akan bangkrut setelah terjadinya suatu tragedi kecelakaan.

## 1. Pengertian ‘Kecelakaan’

Di dalam kedua Konvensi tersebut, tanggung jawab hukum sama-sama dapat ditemukan di dalam Pasal 17, yang mana dalam Pasal 17 pada kedua Konvensi ini menentukan pengertian dari ‘kecelakaan’. Sehingga tidak semua kejadian yang menyebabkan adanya kerusakan dapat dimintakan ganti rugi.<sup>23</sup> Penggugat harus membuktikan bahwa benar terjadi sebuah ‘kecelakaan’. Salah satu pengertian dari kecelakaan terdapat di dalam kasus *Air France v. Saks*. Dimana untuk memenuhi syarat sebuah “kecelakaan”, harus disebabkan oleh ‘kejadian

---

<sup>17</sup> Christoffer Thalin, hal. 8

<sup>18</sup> S. Radosevic, “CJEU’s Decision in Nelson and Others in light of the exclusivity of the Montreal Convention”, *Air and Space Law Journal*, 38(2), (2013), hal. 97.

<sup>19</sup> Brian F. Havel dan Gabriel S. Sanchez, *The Principle and Practice of International Aviation Law*, (AS: Cambridge University Press, 2014), hal.

<sup>20</sup> Konvensi Warsawa, Pasal 25

<sup>21</sup> Konvensi Montreal, Pasal 21.

<sup>22</sup> T. Aherton, “Unlimited Liability for Air Passengers: The Position of Carriers, Passengers, Travel Agents and Tour Operators Under the IATA Passenger Liability Agreement Scheme” *Journal of Air and Commerce*, Vol. 63, (1997), hal. 407

<sup>23</sup> Lawrence B. Goldhirsch, *Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, 2nd Ed., (Kluwer Law International, 2000), hal. 80.

yang tidak terduga dan tidak biasa atau terjadi karena ada faktor eksternal bagi penumpang'.<sup>24</sup> Pembajakan pesawat dan juga serangan teroris, juga termasuk ke dalam pengertian yang terdapat di Pasal 17 Konvensi.<sup>25</sup>

## 2. Perbedaan Sistem Tanggung Jawab dan Beban Pembuktian

### a. *Limited Liability for Presumed Fault* (Konvensi Warsawa)

Sebelum adanya Konvensi Warsawa, terdapat perbedaan secara substansial di antara negara penerbangan di dunia mengenai pengaturan yang mengatur mengenai transportasi udara sehingga menciptakan ketidakpastian bagi penumpang dan juga maskapai. Konvensi Warsawa berawal dari asumsi bahwa maskapai penerbangan internasional bertanggung jawab atas kerusakan yang dapat menyebabkan kematian atau cedera pada penumpang, lalu kehancuran, kehilangan atau rusaknya barang bawaan atau barang dan kerusakan yang terjadi karena keterlambatan pesawat atau keterlambatan pada barang bawaan dan barang.<sup>26</sup> Konvensi memperkirakan kemungkinan untuk membebaskan maskapai dari tanggung jawab hukum jika terbukti bahwa maskapai sudah melakukan semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerusakan pada pesawat yang dapat menyebabkan kecelakaan atau jika tindakan tersebut tidak dilakukan (*vis maior*). Menurut ketentuan Konvensi Warsawa, maskapai bertanggung jawab sesuai dengan prinsip asumsi kesalahan.<sup>27</sup> Konvensi Warsawa memiliki sistem tanggung jawab terbatas untuk kesalahan yang disangkakan yang dapat ditemukan baik di dalam Pasal 17 dan Pasal 22 Konvensi.<sup>28</sup>

Konvensi ini memberikan batasan pada jumlah tanggung jawab maskapai untuk personal atau kerusakan material, tapi membolehkan maskapai membayar jumlah yang lebih sesuai dengan perjanjian dengan penumpang. Alasan dirumuskannya Konvensi Warsawa yakni dimungkinkannya maskapai untuk menghindari konflik-konflik besar seperti konflik hukum dan konflik yurisdiksi. Alasan yang kedua adalah untuk melindungi industri penerbangan dari banyaknya klaim yang dapat timbul dari potensi-potensi kecelakaan di masa depan.<sup>29</sup> Unifikasi dan pembatasan peraturan mengenai tanggung jawab hukum, menyebabkan maskapai menandatangani asuransi untuk melindungi diri dari klaim lainnya apabila terjadi kecelakaan dan menciptakan bentuk awal dari manajemen risiko di dunia penerbangan.<sup>30</sup>

Dasar hukum tanggung jawab maskapai adalah kesalahan berdasarkan beban pembuktian terbalik yaitu beban pembuktian terletak pada tergugat (maskapai penerbangan). Alasan untuk membalikkan beban pembuktian adalah bahwa hampir tidak mungkin bagi penggugat (penumpang) untuk mengamankan bukti kesalahan sebuah maskapai dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat. Satu-satunya alasan yang tersedia bagi maskapai adalah adanya kontribusi kelalaian yang dilakukan kepada penumpang yang terluka atau bukti bahwa mereka

---

<sup>24</sup> Air France v. Saks, 470 U.S., 392, (1985), hal. 405.

<sup>25</sup> Heinrich Pieter Wessels, "Liability Claims Under the Warsaw and Montreal Conventions: A Case Study of A Fictitious South African Passenger of Germanwings Flight 9525 of March 2015", Master Thesis, (University of Pretoria, October 2016), hal.

<sup>26</sup> Slobodan Kastella, et al, A Contribution to Recognising Carrier's Liability in International Carriage By Air and Sea, *Promet-Traffic-Traffico*, Vol. 15, No. 4, (2003), hal. 283.

<sup>27</sup> Slobodan Kastella, et al., *Ibid*, hal. 284.

<sup>28</sup> Konvensi Warsawa, 1929. Pasal 22 mengatakan bahwa "In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability".

<sup>29</sup> Christoffer Thallin, *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages – Article 17 of the Warsaw System and the New Montreal Convention*, (Sweden: University of Lund, Master Thesis, 2002), hal. 10.

<sup>30</sup> Michael Milde, "The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air", *Journal Annals of Air and Space Law*, Vol. XXIV, (1999), hal. 159.

(maskapai penerbangan) telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari kerusakan.

b. *Strict Liability for Presumed Fault (Konvensi Montreal)*

Konvensi Montreal dibentuk pada tahun 1999, dibentuk berdasarkan Sistem Warsawa. Konvensi Montreal yang tidak memiliki batasan tanggung jawab, benar dikatakan bahwa keseragaman dalam tingkat kompensasi tidak akan tercapai. Tujuan ini awalnya dicari dalam Konvensi Warsawa dengan memiliki batas tanggung jawab yang terlalu rendah. Namun, keseragaman ini segera dihilangkan dengan menemukan cara-cara kreatif untuk menghindari batas, dan dengan membuat kontrak khusus kolektif. Dengan adanya tanpa batas pertanggungjawaban, penggugat jelas akan mencari kompensasi yang lebih tinggi dan lebih menguntungkan. Tujuan daripada Konvensi Montreal adalah untuk memperbarui dan memodernisasi ranah hukum perdata udara internasional dengan mengambil elemen-elemen yang dianggap bagus yang terdapat di dalam Sistem Warsawa dan dari kumpulan kontrak khusus, sehingga dapat digabungkan menjadi satu dokumen tunggal untuk mencapai keseragaman dan transparansi hukum.<sup>31</sup> Disebutkan di dalam pembukaan daripada Konvensi Montreal bahwa Konvensi ini tidak lagi melindungi maskapai, tetapi mengakui betapa pentingnya untuk melindungi kepentingan konsumen di dalam penerbangan internasional dan juga perlunya kompensasi yang adil berdasarkan prinsip restitusi.

Perubahan paling signifikan terjadi sehubungan dengan kematian, cedera dan cedera tubuh lainnya yang dialami oleh penumpang, basis dari liability ini mewakili inovasi dari apa yang ada di dalam Konvensi Warsawa. Konvensi Montreal ‘memasukkan’ IATA *Intercarrier Agreement* tahun 1955, sehingga sekarang kita memiliki *two-tier liability system*. Maskapai akan bertanggung jawab apabila *Special Drawing Rights* mencapai jumlah 100.000. Jika melebihi jumlah tersebut, pertanggungjawaban didasarkan pada kesalahan/kelalaian tetapi dengan beban pembuktian terbalik.<sup>32</sup> Meskipun Konvensi Montreal tidak memberikan batasan tanggung jawab, penumpang tidak bisa mengharapkan kompensasi yang banyak; harus diingat bahwa penggugat hanya akan dikompensasi untuk kerusakan yang sudah benar-benar terbukti. Konvensi tersebut secara khusus mengecualikan hukuman atau ganti rugi non-kompensasi lainnya (Pasal 29). Satu-satunya inovasi yang dirasa cukup besar dalam Konvensi Montreal ada di Pasal 50 yang menetapkan bahwa negara-negara harus mewajibkan para maskapai untuk memiliki asuransi yang memadai, dan setiap Negara Anggota dapat meminta bukti asuransi yang memadai dari maskapai yang akan beroperasi ke dalam wilayahnya.

Konvensi Montreal menggunakan *strict liability for presumed fault* di dalam Pasal 17 dan Pasal 21:

1. *For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100,000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.*
2. *The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100,000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:*
  - (a) *such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or*
  - (b) *such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.*

Dari sini dapat terlihat bahwa Pasal 21(1) merupakan tingkat pertama tanggung jawab, dimana dikatakan bahwa beban pembuktian ada di tangan penggugat untuk membuktikan adanya ‘kecelakaan’ dan bahwa ada kerugian nyata yang telah diderita untuk melakukan klaim terhadap sejumlah uang yang terbatas. Sedangkan Pasal 21(2) merupakan tingkat kedua dari

---

<sup>31</sup> Irene Larsen, ‘Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999’, *Studenterafhandling 2, RETTID 2002*, hal.10.

<sup>32</sup> Irene Larsen, *Ibid*, hal. 11.



tanggung jawab, di mana beban pembuktian berpindah menjadi di tangan tergugat. Tergugat harus dapat membuktikan bahwa dirinya terbebas dari dari isi Pasal 21(2) huruf a atau adanya isi dari Pasal 21(2) huruf b. jika tidak, maka maskapai bertanggung jawab untuk membayar total dari seluruh kerusakan yang telah dibuktikan oleh penggugat tanpa adanya batasan.<sup>33</sup>

### 3. *Wilful Misconduct dan Wrongful Act*

#### a. *Wilful misconduct (Konvensi Warsawa)*

Pengertian wilful misconduct (perbuatan jahat yang disengaja), terdapat di dalam Pasal 25:<sup>34</sup>

1. *The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seized of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.*
2. *Similarly, the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment*

Penggugat akan menggunakan Pasal 25 untuk menghapuskan argumen yang ada di dalam Pasal 20,<sup>35</sup> di sini penggugat harus membuktikan antara maskapai atau sang pilot yang memiliki niat untuk membunuh penumpang, atau melakukan suatu tindakan yang mengakibatkan terbunuhnya penumpang, atau terbunuhnya penumpang tidak dimaksudkan meskipun hal tersebut dapat diduga tetapi pelaku menerima adanya resiko tersebut.<sup>36</sup>

#### b. *Wrongful Act (Konvensi Montreal)*

Tindakan salah dapat ditemukan di dalam Pasal 21 (2) huruf a dan b dari Konvensi Montreal. Beban pembuktian ada di tangan tergugat untuk membuktikan bahwa kerugian timbul bukan disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah lainnya atau ada tindakan salah atau campur tangan pihak ketiga.<sup>37</sup>

### 4. Kecelakaan dan Tanggung Jawabnya dalam Hukum Positif Indonesia

Di dalam tata hukum positif Indonesia terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan udara. Peraturan perundang-undangan tersebut antara lain sebagai berikut:<sup>38</sup>

#### 1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer).

Pada Pasal 1365 berbunyi, “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.<sup>39</sup> Hal ini sama dengan prinsip yang ada di Konvensi Warsawa yaitu *liability based on fault*, yang mana apabila terjadi kecelakaan maka maskapai wajib untuk bertanggung jawab.

#### 2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dalam Pasal 141 Ayat (1) disebutkan bahwa, “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian

---

<sup>33</sup> Kosenina, “aviation Product Liability: Could Air Carriers Face Their ‘Life and Limb’ Being Placed in Peril for the Exclusivity of the Montreal Convention?”, *Journal of Air and Space Law*, Vol. 38 (3), (2013), hal. 263.

<sup>34</sup> Konvensi Warsawa,

<sup>35</sup> Pasal 20 (1) mengatakan bahwa “*The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.*”

<sup>36</sup> Dolus directus, dolus indirectus dan dolus eventualis.

<sup>37</sup> Havel dan Sanchez, *Ibid*, hal 294-295.

<sup>38</sup> Aulia Dwi Utomo, *Skripsi: “Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Pesawat Sukhoi Superjet 100 Ditinjau Dari Prespektif Hukum Perlindungan Konsumen”*, (Depok: UI, 2013), hal. 7.

<sup>39</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Pasal 1365.

angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara”.<sup>40</sup> Semakin diperjelas bahwa maskapai penerbangan bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan. Lebih lanjut ketentuan mengenai tanggung jawab maskapai diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang memberikan jaminan bahwa pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas penumpang dan barang yang dibawanya.<sup>41</sup>

Yang paling anyar adalah ratifikasi Konvensi Montreal 1999 ini telah diadopsi ke dalam peraturan nasional Indonesia melalui Peraturan Presiden RI Nomor: 95 tahun 2016 tanggal 21 November 2016 tentang Pengesahan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional. Peraturan Presiden tersebut mulai berlaku sejak 23 November 2016.

## B. Hilangnya MH370 dan Tanggung Jawab Malaysian Airlines

Pada 8 Maret 2014, MH370 dijadwalkan terbang dari Kuala Lumpur ke Beijing sesaat setelah *handover* dari ATC Malaysia ke ATC Vietnam. Bukti yang ada menunjukkan kalau MH370 berbelok dari rute *Flight Plan* dan pesawat tidak lagi mengirimkan sinyal juga tidak terlihat di radar ATC. Padahal sebelum pesawat berangkat tidak ada masalah sama sekali di bidang teknis maupun dokumentasi pada pesawat Boeing 777-200ER tersebut.<sup>42</sup>

Dalam kasus MH370 ada dua rezim hukum yang berlaku yaitu ketentuan Konvensi Warsawa dan Konvensi Montreal. Dua Konvensi ini sama-sama berlaku dikarenakan pesawat MH370 milik maskapai Malaysia Airlines berbendera Malaysia dan Malaysia sebagai anggota Konvensi Montreal. Sedangkan, warga negara penumpang MH370 sangatlah bervariasi dari Republik Rakyat Tiongkok, Malaysia, Indonesia, Australia, India, dll, yang mana negara-negara tersebut menganut rezim Montreal dan beberapa masih menganut Warsawa, termasuk Indonesia.

Sebenarnya masih ada rezim hukum lainnya yang dapat digunakan oleh para penumpang apabila mengalami kejadian serupa dan berkaitan erat dengan tanggung jawab maskapai, akan tetapi dalam pembahasan disini kami hanya akan berfokus kepada Konvensi Warsawa dan Montreal.

### a. Tanggung Jawab Berdasarkan Konvensi Warsawa

Supaya Malaysia Airlines dapat bertanggung jawab kepada para penumpang, maka harus ada pembuktian bahwa kejadian tersebut adalah benar sebuah kecelakaan. Hal ini dikarenakan adanya system yang diadopsi oleh Konvensi Warsawa yaitu *Limited Liability for Presumed Fault*. Pada dasarnya system tersebut membebaskan pembuktian pada penumpang yang menjadi korban kecelakaan. Apabila pada saat penumpang melakukan gugatan dan penumpang dapat membuktikan kalau insiden yang terjadi adalah kecelakaan yang merupakan tanggung jawab dari maskapai, maka maskapai harus mengganti kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan tersebut kepada penumpang.

Dikarenakan beban pembuktian ada di tangan penumpang, maka tanggung jawab maskapai sangatlah terbatas. Konvensi ini bisa dikatakan dapat sangat menguntungkan bagi maskapai penerbangan, karena apabila penumpang tidak dapat membuktikan adanya

---

<sup>40</sup> Indonesia, *Undang-Undang Penerbangan*, UU No. 1 Tahun 2009, Pasal 141.

<sup>41</sup> Mohammad Sufi Syalabi *et.al*, “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat”, *Diponegoro Law Journal* vol. 6 no. 1 tahun 2017, hal. 6.

<sup>42</sup> The Malaysian ICAO Annex 13 Safety Investigation Team for MH370, “*Safety Investigation Report: Malaysian Airlines Boeing B777-200ER (9M-MRO) 8 March 2014*”, MH370/01/2018, hal. 440-441

kecelakaan yang menjadi tanggung jawab maskapai, maka maskapai akan lepas dari tanggung jawab apapun atas insiden yang terjadi.<sup>43</sup>

Warga di negara-negara yang masih berkiblat pada Konvensi Warsawa akan sangat sulit untuk melakukan gugatan di tempat negara mereka sendiri. Disisi lain, tidak ada unsur Indonesia di Malaysia Airlines dan pesawat tersebut juga berbendera Malaysia. Adapun Malaysia sudah meratifikasi Konvensi Montreal pada saat kecelakaan MH370 terjadi, dari :

b. Tanggung Jawab Berdasarkan Konvensi Montreal

Konvensi yang masih berkiblat pada Konvensi Warsawa ini menambahkan pengertian dari 'kecelakaan'<sup>44</sup>. Sehingga tragedy MH370 yang sudah jelas menyebabkan lebih dari 200 nyawa hilang, diasumsikan karena sudah 4 tahun tidak ada kejelasan, membuat Malaysia Airlines bertanggung jawab penuh kepada penumpang yang menjadi korban. Dalam Konvensi Montreal tanggung jawab maskapai sangat dapat menjadi tidak terbatas dikarenakan ketentuan tanggung jawab yang luas di Pasal 17 Ayat 1 tersebut.

Akan tetapi Malaysia Airlines sangat memungkinkan untuk mengurangi tanggung jawabnya kepada penumpang atas kejadian MH370, apabila maskapai dapat membuktikan bahwa kejadian kecelakaan tersebut bukan sepenuhnya kesalahan maskapai. Sebetulnya, ketentuan yang ada di Konvensi Montreal ini cukup merugikan bagi maskapai dan maskapai akan sangat menghindari suatu kejadian yang dikategorikan sebagai 'kecelakaan'.

c. Apa yang Bisa Dilakukan oleh Penumpang Warga Negara Indonesia?

Dalam fakta yang ditemukan, kita ketahui bahwa MH 370 kebanyakan dari penumpang merupakan warga negara Republik Rakyat China dan Malaysia, yang mana telah menandatangani Konvensi Montreal. Menurut IATA, tujuan dari Konvensi Montreal adalah untuk menetapkan "rezim yang modern, adil dan efektif untuk mengatur tanggung jawab maskapai terhadap penumpang dan pengirim pada penerbangan internasional."<sup>45</sup> Penumpang juga berhak untuk membuat klaim lebih lanjut di bawah MC99, kecuali operator dapat menunjukkan bahwa itu tidak bersalah karena kelalaian dalam menyebabkan kecelakaan. Meskipun pemulihan flight recorder sangat penting dalam memahami peristiwa yang mengarah ke hilangnya pesawat, ketiadaan bukti tidak "merusak hak keluarga untuk mendapatkan kompensasi penuh ... Tidak adanya bukti justru dapat digunakan untuk kepentingan penggugat."<sup>46</sup>

Akan tetapi, Konvensi Montreal ternyata Konvensi Montreal tidak dapat menutupi klaim dari seluruh penumpang yang ada di dalam pesawat MH370 pada waktu itu. Cakupan Konvensi Montreal diatur oleh tiket penumpang, bukan di dalam penerbangan tertentu di mana cedera atau kematian terjadi. Bagi sebagian besar dari mereka yang bermaksud untuk memulai dan mengakhiri perjalanan mereka di negara asal mereka, tampaknya tanggung jawab maskapai akan diatur oleh Konvensi Montreal. Masalah hukum akan sedikit berbeda untuk keluarga penumpang dari Belanda, Indonesia, Rusia, dan Taiwan: negara-negara itu belum mengadopsi Konvensi Montreal. Keluarga-keluarga tersebut mungkin diminta untuk

---

<sup>43</sup> Pablo Leon, hal. 195.

<sup>44</sup> Menurut Pasal 17 Ayat 1 kecelakaan adalah kejadian yang menyebabkan kematian atau cedera yang terjadi pada saat penumpang di dalam pesawat atau dalam proses naik/turunnya penumpang.

<sup>45</sup> International Air Transport Association (IATA), "The Montreal Convention 1999 (MC99)", <https://www.iata.org/policy/smarter-regulation/Pages/mc99.aspx>, diakses tanggal 15 Oktober 2018.

<sup>46</sup> Southeast Asia Globe, Liability questions loom as the search for the missing Malaysia Airlines plane continues, <http://sea-globe.com/mh370-malaysia-airlines-insurance-liability-southeast-asia-globe-magazine/>, diakses 15 Oktober 2018.

menggunakan Konvensi Warsawa 1929, pendahulu Konvensi Montreal, atau membuat klaim berdasarkan hukum nasional negara masing-masing.<sup>47</sup>

### III. KESIMPULAN

Dalam dunia penerbangan sipil, hal-hal yang berkaitan dengan hubungan keperdataan antara maskapai penerbangan dan penumpang pesawat terbang saat ini diatur oleh dua rezim yang berbeda. Rezim tersebut adalah Konvensi Warsawa dan Konvensi Montreal, yang mana kedua Konvensi tersebut sebetulnya berhubungan erat. Hal ini dikarenakan Konvensi Montreal adalah *update* terakhir dari Konvensi Warsawa 1929.

Konvensi Warsawa adalah *guideline* dari Konvensi hukum perdata internasional lainnya dalam hal tanggung jawab penerbangan. Konvensi Warsawa sendiri dapat dikatakan sudah saatnya untuk mulai ditinggalkan, karena sudah ada beberapa ketentuan yang harus disesuaikan dengan keadaan saat ini dimana pesawat terbang dan instrument pendukungnya bergerak sangat cepat dan pesat. Dan peraturan yang paling baru adalah Konvensi Montreal 1999. Tanggung jawab yang ada di Konvensi Warsawa sangat terbatas, maksudnya adalah konvensi ini membuat maskapai penerbangan dapat lepas dari tanggung jawab dari suatu insiden. Sedangkan di Konvensi Montreal tanggung jawab maskapai penerbangan apabila terjadi suatu insiden dapat menjadi tidak terbatas.

Kasus MH370 membuat Malaysia Airlines bertanggung jawab berdasarkan rezim Konvensi Warsawa dan Konvensi Montreal. Malaysia Airlines adalah milik Malaysia yang sudah meratifikasi Konvensi Montreal, sedangkan para penumpang berkewarganegaraan negara yang menganut rezim yang berbeda-beda. Tanggung jawab atas insiden ini ada dibawah peraturan Konvensi Montreal, para penumpang sebetulnya sudah dengan otomatis menerima kompensasi atas tanggung jawab dari Malaysia Airlines. Bagi warga negara Indonesia yang menjadi korban, apabila tidak puas dengan apa yang diberikan oleh maskapai, dapat mengajukan gugatan ke Malaysia Airlines di Malaysia agar mendapat kompensasi yang sesuai dengan apa yang diharapkan.

### Daftar Pustaka

#### Artikel

- Bartholomew J. Banino, *et al*, Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention, (Amerika Serikat: The Brief, 2009).
- Ida Ayu Dian Putri Yuliana dan AA. Ketut Sukranatha, “*Tanggung Jawab Jasa Angkutan Udara Terhadap Kecelakaan Pesawat Melalui Penelitian di PT Garuda Angkasa Denpasar*”, (Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Udayana).
- Ingrid Koning, “Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo Under the Warsaw and Montreal Conventions”, vol. XXXIII, tahun 2008.
- Michael Milde, “The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air”, Journal Annals of Air and Space Law, Vol. XXIV, (1999).
- Mohammad Sufi Syalabi *et.al*, “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang

---

<sup>47</sup> Brent & Fiol, LLP, “Legal Issues Surrounding Malaysia Airlines Flight MH370”, <https://www.brentfiol.com/news-and-information/legal-issues-surrounding-malaysia-airlines-flight-mh370/>, diakses 15 Oktober 2018.

Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat”, Diponegoro Law Journal vol. 6 no. 1 tahun 2017.

- Kosenina, “aviation Product Liability: Could Air Carriers Face Their ‘Life and Limb’ Being Placed in Peril for the Exclusivity of the Montreal Convention?”, *Journal of Air and Space Law*, Vol. 38 (3), (2013).
- Slobodan Kastella, et al, *A Contribution to Recognising Carrier’s Liability in International Carriage By Air and Sea*, *Promet-Traffic-Traffico*, Vol. 15, No. 4, (2003).
- S. Radosevic, “CJEU’s Decision in Nelson and Others in light of the exclusivity of the Montreal Convention”, *Air and Space Law Journal*, 38(2), (2013).
- T. Aherton, “Unlimited Liability for Air Passengers: The Position of Carriers, Passengers, Travel Agents and Tour Operators Under the IATA Passenger Liability Agreement Scheme” *Journal of Air and Commerce*, Vol. 63, (1997).

## Buku

- Adriaan Jeroen Mauriz, *Liability of the Operators and Owners of Aircraft for Damage Inflicted to Persons and Property on the Surface*, (Shaker Publishing 2003)
- Aulia Dwi Utomo, *Skripsi: “Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Pesawat Sukhoi Superjet 100 Ditinjau Dari Prespektif Hukum Perlindungan Konsumen”*, (Depok: UI, 2013).
- Brian F. Havel dan Gabriel S. Sanchez, *The Principle and Practice of International Aviation Law*, (AS: Cambridge University Press, 2014).
- Dr. H. K. Martono, S.H., LL.M, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2011).
- Lawrence B. Goldhirsch, *Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, 2nd Ed., (Kluwer Law International, 2000).
- Irene Larsen, “Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999”, *Studenterafhandling 2*, RETTID 2002.
- Pablo Mendes De Leon, *Introduction to Air Law (10<sup>th</sup> Edition)*, (Belanda: Wolters Kluwer, 2017).
- Pablo Mendes De Leon, *Introduction to Air Law (10<sup>th</sup> Edition)*, (Belanda: Wolters Kluwer, 2017).

## Peraturan

- Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*.
- Indonesia, *Undang-Undang Penerbangan*, UU No. 1 Tahun 2009.

## Konversi Internasional

- The Malaysian ICAO Annex 13 Safety Investigation Team for MH370, “*Safety Investigation Report: Malaysian Airlines Boeing B777-200ER (9M-MRO) 8 March 2014*”, MH370/01/2018.
- Konvensi Warsawa, 1929. Pasal 22 mengatakan bahwa “In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability”.

## **Thesis**

Christoffer Thallin, *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages – Article 17 of the Warsaw System and the New Montreal Convention*, (Swedia: University of Lund, Master Thesis, 2002).

Heinrich Pieter Wessels, *“Liability Claims Under the Warsaw and Montreal Conventions: A Case Study of A Fictitious South African Passenger of Germanwings Flight 9525 of March 2015”*, Master Thesis, (University of Pretoria, October 2016).

## **Internet**

International Air Transport Association (IATA), *“The Montreal Convention 1999 (MC99)”*, <https://www.iata.org/policy/smarter-regulation/Pages/mc99.aspx>, diakses tanggal 15 Oktober 2018.

Southeast Asia Globe, *Liability questions loom as the search for the missing Malaysia Airlines plane continues*, <http://sea-globe.com/mh370-malaysia-airlines-insurance-liability-southeast-asia-globe-magazine/>, diakses 15 Oktober 2018.

Brent & Fiol, LLP, *“Legal Issues Surrounding Malaysia Airlines Flight MH370”*, <https://www.brentfiol.com/news-and-information/legal-issues-surrounding-malaysia-airlines-flight-mh370/>, diakses 15 Oktober 2018.

Quest of Performance: *The Evolution of Model Aircraft*, Preface, NASA, diakses dari <https://www.hq.nasa.gov/office/pao/History/SP-468/preface.htm>, pada tanggal 7 Oktober 2018 pukul 17.26

Dampak Kecelakaan Pesawat: *Banyak Karyawan Maskapai Stres, Sakit dan Resign*, diakses dari <https://www.flightzona.com/2016/03/22/dampak-kecelakaan-pesawat-banyak-karyawan-maskapai-stres-sakit-dan-resign/amp/>, pada tanggal 17 Oktober 2018 pukul 18:31

Ervan Handoko, *“Hari Ini dalam Sejarah: Malaysia Airlines MH370 Dinyatakan Hilang”*, Kompas.com, 8 Maret 2018, <https://internasional.kompas.com/read/2018/03/08/12380321/hari-ini-dalam-sejarah-malaysia-airlines-mh370-dinyatakan-hilang>



UNIVERSITAS  
INDONESIA

*Veritas, Probitas, Justitia*

**DHARMASISYA**  
JURNAL HUKUM MAGISTER HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS INDONESIA

# ***DHARMASISYA***

Jurnal Program Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia

Volume 1 Nomor 2 (Juni 2021) 1019-1032

e-ISSN: xxxx-xxxx; p-ISSN: xxxx-xxxx