

PERTANGGUNG JAWABAN PENGANGKUT UDARA TERHADAP PELAKSANAANGANTI RUGI ATAS KETERLAMBATAN ANGKUTAN UDARA DALAM HUKUM INTERNASIONAL (STUDI KASUS PESAWAT UDARA AIRASIA XT 8297 KUALA LUMPUR- MALAYSIA TAHUN 2016)

Putu Dita, Dewa Gede Sudika Mangku, I Made Yudana

Program Studi Ilmu Hukum
Universitas Pendidikan Ganesha
Singaraja, Indonesia

e-mail: ditaaputu@gmail.com, dewamangku.undiksha@gmail.com ,
made.yudana@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk (1) mengetahui bentuk pertanggung jawaban pengangkut udara apabila terjadi keterlambatan penerbangan dalam Hukum Internasional (2) mengetahui apa upaya hukum yang dapat dilakukan bagi penumpang yang mengalami keterlambatan angkutan apabila maskapai yang bersangkutan tidak memberikan ganti kerugian. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif, dengan jenis pendekatan peraturan perundang-undangan, pendekatan kasus dan pendekatan konseptual. Sumber bahan hukum yang digunakan tidak terlepas dari aturan yang ada pada hukum internasional dengan mengkhususkan peraturan yang mengatur tentang Hukum Udara. Teknik pengumpulan bahan hukum yang dilakukan adalah dengan cara menggali kerangka normatif dan Teknik studi dokumen menggunakan bahan hukum yang membahas tentang teori-teori hukum udara khususnya Konvensi Montreal 1999 dan *Presumption of Liability*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) dalam pertanggung jawaban pengangkutan udara adanya pertauran yang mengatur yaitu Konvensi Montreal 1999 mengatur rezim hukum secara internasional mengenai pertanggung jawaban pengangkut terhadap pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh pengangkut udara. (2) upaya yang dapat dilakukan dengan cara menerapkan sanksi-sanksi hukum bagi pihak. Yang melanggar hukum yang bersifat *administrative* maupun sanksi pidana.

Kata Kunci: Pertanggung jawaban, Ganti Rugi, Konvensi Montreal 1999, *Presumption of Liability*

ABSTRAK

The research is aimed (1) determine the form of liability of air carriers in case of flight delays in international law (2) find out what legal remedies can be taken for passengers who experience transportation delays if the airline concerned does not provide compensation. The type of research used is normative legal research, with the type of approach to legislation, case approach and conceptual approach. The sources of legal materials used are inseparable from the existing rules of international law by specifying the regulations governing Air Law. The technique of collecting legal materials is by exploring the normative framework and document study techniques using legal materials that discuss air law theories, especially the 1999 Montreal Convention and the Presumption of Liability. The results of the research show that (1) in the responsibility of air transportation there is a regulation that regulates the 1999 Montreal Convention regulating the international legal regime regarding the liability of the carrier to the users of aviation services who suffer losses caused by the air carrier. (2) efforts that can be made by applying legal sanctions for parties. Those who violate laws that are nature administrative in or criminal sanctions.

Keywords: *Liability, Compensation, Montreal Convention 1999, Presumption of Liability*

PENDAHULUAN

Hukum internasional dapat dirumuskan sebagai suatu kaidah atau norma-norma yang mengatur hak-hak dan kewajiban-kewajiban para subjek hukum internasional yaitu negara, lembaga dan organisasi internasional serta individu dalam hal tertentu (Boer Mauna, 2005:3). Pada era globalisasi saat ini menjadikan dunia tanpa batas, dan Sebagian negara terus mengembangkan ilmu pengetahuan yang ada, serta kemajuan teknologi yang ada di negara tersebut membantu dalam menciptakan sesuatu yang baru.

Pesawat udara mempunyai karakteristik antara lain mampu mencapai tempat tujuan dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, tidak mengenal batas suatu negara memiliki tingkat keamanan dan keselamatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan model transportasi lainnya (Martono, 2007: 338). Akan tetapi dalam setiap penyelenggaraan penganjutan udara pasti akan memiliki resiko kerugian seperti halnya keterlambatan penerbangan (*delay*) ataupun kejadian yang tidak diinginkan seperti kecelakaan pesawat yang kemudian berdampak pada konsekuensi hukum. Resiko tersebut khususnya yang berkaitan dengan penyelesaian terhadap pengguna jasa penganjutan udara yang mengalami kerugian sebagai bentuk tanggung jawab hukum (*legal liability*) dari perusahaan penganjutan udara (Martono, 2007: 338).

Penganjutan udara pada saat ini merupakan alternatif pilihan yang paling efektif karena cepat, efisien, dan ekonomis bagi penganjutan antar pulau dan negara lain di perlukannya sebagai sarana penganjutan barang maupun penganjutan orang atau penumpang (Bambang, 2015: 5).

Semakin pesatnya perkembangan industri penerbangan membuat semakin meningkat pula jumlah penggunaan jasa angkutan udara. Beberapa alasan yang membuat penggunaan jasa angkutan udara lebih memilih untuk menggunakan angkutan udara dikarenakan waktu yang di tempuh relatif singkat, tarif yang masih bisa dijangkau oleh masyarakat, serta untuk memudahkan dalam kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan kepentingan lainnya.

Tidak dapat dipungkiri bahwa, dengan adanya pesawat udara mempermudah penumpang atau pengguna jasa transportasi udara dalam menjalankan kegiatannya dalam hal penggunaan atau pengiriman barang. Penganjutan di udara diperlukan peraturan hukum internasional yang mengatur hubungan kepentingan dalam penyelenggaraan angkutan udara guna keseragaman. Hal ini terbukti dengan ditetapkannya konvensi tentang angkutan udara antara lain *Konvensi Warsawa 1929*, *Konvensi Montreal 1999* beserta beberapa protokol lainnya oleh badan Internasional yakni Internasional *Civil Aviation Organization*. Angkutan Udara Internasional yang beroperasi di suatu negara mempergunakan ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam *Konvensi Montreal 1999* yang juga penyempurnaan atau revolusi hukum dari *Konvensi Marsawa 1929*. Salah satu ketentuan yang diatur dalam Konvensi tersebut adalah masalah keterlambatan.

Konvensi Warsawa sudah banyak mengalami perubahan. Perubahan-perubahan tersebut ada yang sudah berlaku seperti Protokol *The Haque 1955* dan Konvensi (tambahan) *Guadatemala City 1971* dan Protokol-protokol *Montreal 1975* (4 buah Protokol). Kemudian disusul dengan lahirnya Konvensi *Montreal 1999* yang sudah

diratifikasi di Indonesia. 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. Konvensi *Montreal* 1999 merupakan modernisasi dari berbagai aturan dan perjanjian sebelumnya dalam sistem konvensi *Warsawa* ke dalam satu dokumen secara lebih sederhana.

Namun selama pesawat udara *AirAsia* melakukan kegiatan penerbangan juga menghadapi hambatan dalam dunia penerbangan, seperti salah satu kasus yang terjadi pada penerbangan pesawat *Air Asia* dengan nomor penerbangan *XT-8297*. Pesawat *AirAsia* tujuan *Kuala Lumpur, Malaysia* dengan nomor penerbangan *XT 8297* terjadi pada tanggal 28 Oktober 2016 mengalami delay di *Bandara Juanda, Surabaya*. Jadwal penerbangan pesawat mundur yang dimana jadwal penerbangan sebenarnya pukul 08.40 WIB namun harus tertunda sampai pukul 14.20 WIB.

Apa bila terjadi peristiwa atau kejadian yang menyebabkan kerugian bagi penumpang maka akan timbul tanggung jawab hukum dari pihak pengangkut untuk mengganti kerugian yang dialami penumpang. Wujud tanggung jawab tersebut adalah berupa pemberian ganti rugi atau disebut dengan kompensasi (Abdulkadir, 2013: 41).

METODE

Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif, penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji peraturan

perundang-undangan yang berlaku atau diterapkan terhadap suatu permasalahan hukum tertentu. Sehubungan dengan jenis penelitian yang digunakan, yaitu penelitian hukum normatif, maka pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*), dan pendekatan konsep (*conceptual approach*). Terkait dengan penelitian ini penulis menggunakan beberapa sumber bahan hukum yang terdiri dari, bahan hukum primer, bahan hukum sekunder. Pengumpulan bahan hukum yang penulis gunakan adalah teknik studi dokumen yaitu Teknik pengumpulan bahan hukum yang dilakukan adalah dengan cara menggali kerangka normative dan Teknik studi dokumen menggunakan bahan hukum yang membahas tentang hukum udara khususnya angkutan udara. Studi dokumen atau studi kepustakaan ini merupakan metode tunggal yang digunakan dalam penelitian normative. Teknik ini termasuk Teknik yang dilakukan dengan melalui pengumpul bahan hukum melalui sumber kepustakaan yang relevan dengan permasalahan yang dibahas kemudian dikelompokkan secara sistematis yang berkaitan dengan masalah dalam karya tulis ini. Studi dokumen ini dilakukan untuk membantu penelitian serta mendapatkan gambaran atau informasi tentang penelitian yang sejenis dan berkaitan dengan permasalahan yang diteliti (Bambang, 2015: 112).

Teknik pengumpulan bahan hukum melalui studi dokumen dalam penelitian ini, akan dilakukan dengan menelaah berbagai sumber hukum dalam hukum internasional khususnya terkait tentang hukum udara terkait dengan pertanggung jawaban angkutan udara yang mengalami kerugian penerbangan berjadwal dan jugaberbagai doktrin maupun konsep yang berkembang

sehingga topik permasalahan yang dibahas oleh dalam penelitian ini dapat dikaji secara komprehensif.

PEMBAHASAN

Pertanggungjawaban

Pengangkut Udara Terhadap Pelaksanaan Ganti Rugi Atas Keterlambatan Angkutan Udara Dalam Hukum Internasional

Pertanggungjawaban hukum udara Internasional, sebagaimana diatur dalam Konvensi Warsawa 1929, Jo Protocol The Haque 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protocol Guatamela 1971, Protocol Montreal 1975, yang terdiri dari 3 (tiga) nomor protocol yakni nomor 2,3,4 serta dilengkapi Konvensi Montreal 1999, merujuk Montreal Agreement of 1966 tentang ganti rugi dokumentasi transportasi udara Internasional (Martono, 2015:8). Maka esensi pertanggungjawaban hukum udara Internasional sebagaimana ketentuan-ketentuan hukum diatas ditunjukkan untuk mengatur tentang keseragaman dokumen transportasi udara Internasional, baik mencakup tiket penumpang (Passenger ticket), tiket bagasi (baggage ticket), maupun surat atau dokumen muatan udara tertulis (Airwaybill/Consignment note).

Prinsip pertanggungjawaban hukum perusahaan penerbangan yang dikaitkan dengan bentuk pertanggungjawaban terbatas dalam konteks transportasi udara Internasional maka makna tertentu tersebut hanya berlaku terhadap transportasi udara Internasional. Selain Konvensi Warsawa dan aturan peyerta tersbut diatas pengangkutan Internasional melalui udara (Internasional Carriage by Air) juga ditetapkan dalam sebuah Konvensi Unifikasi yang disebut dengan (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air).

Menegaskan kembali berbagai ketentuan tentang perkembangan angkutan udara Internasional yang

tertib baik mengangkut penumpang, bagasi, kargo dan berbagai dokumen lainnya sangat penting diatur agar dapat memenuhi prinsip dan tujuan dari Konvensi penerbangan sipil Internasional (Martono, 2015: 10 & 13).

Ketentuan-ketentuan sebagaimana diatur diatas juga dapat dilakukan sebagaimana diatur, diatas juga dapat dilakukan sebagai control bersama antar negara untuk meningkatkan harmonisasi dan mengodifikasi secara baik dalam pengangkutan udara Internasional. Dalam ketentuan Konvensi Internasional yang mengatur mengenai keterlambatan penerbangan menurut pasal 19 Konvensi Montreal tentang Penundaan menyatakan "*Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi akibat keterlambatan pengangkutan penumpang, bagasi, ataupun kargo. Meskipun demikian, pengangkut tidak dianggap bertanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa pengangkut, pegawai dan agennya telah melakukan berbagai macam tindakan*". Menurut Pasal 22 Konvensi Montreal tentang Batas tanggung jawab terkait Keterlambatan, bagasi dan Kargo menyatakan "*Dalam hal kerugian yang disebabkan keterlambatan seperti tercantum dalam pasal tentang pengangkutan penumpang, tanggung jawab pengangkut dibatasi 4.150 SDR untuk tiap penumpang*".

Dalam Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi-Konvensi Internasional lainnya yang berkaitan dengan pertanggung jawaban dapat diambil dalam prinsip-prinsip sebagai berikut:

1. *Presumption of Liability*

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Namun jika

pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah maka akan dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Jadi berdasarkan prinsip *presumption of liability* yang diterapkan 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 dilakukan jika pihak pengugat atau penumpang dapat mengajukan tuntutan untuk memperoleh kompensasi tanpa harus membuktikan adanya kesalahan dipihak pengangkut tersebut.

2. **Absolute/Strict Liability**

Secara umum istilah tanggung jawab mutlak adalah tanggung jawab yang berlaku mutlak, tanpa ada kemungkinan membebaskan diri, kecuali dalam hal kerugian dengan demikian dapat dikatakan sebagai tanggung jawab tanpa keharusan adanya kesalahan/kelalaian (Suwardi, 2014:45). Prinsip tanggung jawab mutlak ini merupakan prinsip yang melindungi dan menguntukan pengguna jasa angkutan karena pengangkut wajib memberikan ganti kerugian pada korban/pengguna jasa angkutan tanpa mempermasalahkan apakah pengangkut telah melakukan kesalahan/kelalaian. Hal ini merupakan suatu hal yang layak diterima pengguna jasa angkutan dalam upaya pengangkutan menjamin keselamatan pengguna jasa angkutan udara yang berisiko tinggi. Selain itu menguntukan pengguna jasa angkutan, prinsip ini sesungguhnya juga menguntukan pengangkut, karena dengan adanya prinsip tanggung jawab mutlak maka tidak perlu penyelesaian perkara melalui pengadilan yang akan memakan waktu lama dan memerlukan biaya yang tinggi. Jadi

prinsip tanggung jawab ini lebih efisien dalam penerapan penyelesaian masalah (Suriatmadja, 2016:21).

3. **Presumption Before The Law**

Pada prinsip ini tanggung jawab, pihak pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang dialami penumpang/pengguna jasa angkutan terhadap bagasi tangan (*hand baggage*), yaitu barang-barang yang dibawa oleh dan berada dibawah pengawasan penumpang/pengguna jasa angkutan sendiri. Dalam hal ini beban pembuktian adanya tanggung jawab pengangkut bara bertanggung jawab kalau memang ada kesalahan dari pihak pengangkut sendiri (Kantaatmadja, 2015:20). Prinsip tanggung jawab ini ternyata tidak digunakan lagi. Prinsip tanggung jawab ini terutama bagi pengangkut memang sulit untuk dapat mempertanggungjawabkan barang yang ada dalam pengawasan penumpang sendiri atau pengguna jasa angkutan

4. **Limitation of Liability**

Berdasarkan prinsip ini, tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah tertentu. Ini berarti prinsip ini berkaitan dengan prinsip-prinsip tanggung jawab sebelumnya yang dikaitkan dengan pemberi ganti kerugian. Prinsip ini merupakan imbalan dari menguatkan posisi/kedudukan pengguna jasa angkutan yang tidak perlu lagi pengguna jasa angkutan melakukan beban pembuktian atas terjadinya suatu kerugian dan tidak boleh mengadakan perjanjian yang menindakan tanggung jawab. Peraturan pertanggung jawaban pengangkut udara atas keterlambatan dalam pasal 19 Konvensi Montreal 1999 merupakan perbaikan dari Konvensi Warsawa 1929 atas pasal yang sama. Dalam perbaikan yang dilakukan dalam Konvensi Montreal 1999 adalah dengan memasukan batas

pertanggung jawaban pengangkut udara atas keterlambatan dalam satu pasal sehingga ragam dalam penafsiran atas keterlambatan yang terdapat dalam Konvensi Warsawa 1929 dapat dihindari.

Apa upaya hukum yang dapat dilakukan bagi penumpang yang mengalami keterlambatan angkutan apabila maskapai yang bersangkutan tidak memberikan ganti kerugian.

Dari adanya keterlambatan penerbangan bagi penumpang tentunya akan menimbulkan kerugian terutama sekali perasaan jenuh menunggu, tertundanya aktifitas-aktifitas yang semestinya dapat dilakukan bahkan akan kehilangan kesempatan-kesempatan, artinya terjadinya suatu keterlambatan penerbangan akan menimbulkan kerugian bagi penumpang. Untuk mengatasi persaingan yang dapat menurunkan kualitas pelayanan dalam penerbangan maka diperlukan adanya suatu prinsip tanggung jawab yang sesuai untuk badan usaha angkutan udara niaga sebagai pelaku usaha khususnya dalam hal terjadi keterlambatan angkutan udara sehingga tercipta kepastian hukum yang memenuhi rasa keadilan. Ketentuan yang dimaksud yaitu ketentuan yang mengatur tentang prinsip tanggung jawab angkutan udara.

Upaya atau saran yang bisa dilakukan dalam memperjuangkan hak-hak penumpang, yaitu dapat ditempuh dengan cara penerapan sanksi-sanksi hukum bagi pihak yang melanggar hukum, baik sanksi yang bersifat administrative maupun sanksi pidana atau juga dapat dilakukan dengan mengajukan gugatan kepada pengadilan melakukan penyelesaian perkara melalui jalur non litigasi, yaitu penyelesaian sengketa diluar pengadilan melalui perantara pihak-pihak lain yang memang keberadaannya telah diatur dalam

peraturan Konvensi Montreal 1999, Pasal 19 tentang (Penundaan), Pasal 22 (Batas Tanggung Jawab Terkait Keterlambatan, Bagasi dan Kargo) yang dimana dalam peraturan ini menyatakan pengangkutan bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi akibat keterlambatan pengangkutan penumpang, bagasi ataupun kargo. Meskipun demikian, pengangkut tidak dianggap bertanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa pengangkut, pegawai dan agensya telah melakukan berbagai macam tindakan. Dengan demikian upaya hukum bagi penumpang transportasi udara yang mengalami keterlambatan dalam maskapai penerbangan dan mengalami atas kerugian tersebut dapat mengajukan gugatan atau Klaim kepada perusahaan penerbangan penyelesaian gugatan atau sengketa dapat ditempuh melalui dua jalur yaitu jalur pengadilan dan jalur diluar pengadilan. Pengangkutan penumpang, bagasi ataupun kargo. Meskipun demikian, pengangkut tidak dianggap bertanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa pengangkut, pegawai dan agensya telah melakukan berbagai macam tindakan. Dengan demikian upaya hukum bagi penumpang transportasi udara yang mengalami keterlambatan dalam maskapai penerbangan dan mengalami atas kerugian tersebut dapat mengajukan gugatan atau Klaim kepada perusahaan penerbangan penyelesaian gugatan atau sengketa dapat ditempuh melalui dua jalur yaitu jalur pengadilan dan jalur diluar pengadilan.

SIMPULAN

1. Dalam peraturan mengenai angkutan udara telah banyak melalui perubahan², dari Protokol *the Haque* 1955 dan Konvensi *Guadatemala City* 1971 dan Protokol-protokol *Montreal* 1975 (4 buah Protokol). Peraturan

terbaru yang sudah di ratifikasi oleh Indonesia adalah Konvensi *Montreal 1999* peraturan inilah yang sekarang digunakan oleh negara-negara untuk mengatur masalah tentang angkutan udara. Konvensi *Montreal 1999* telah mengatur mengenai keterlambatan tersebut yang terdapat di dalam pasal 19 tentang Penundaan dan Pasal 22 Konvensi *Montreal 1999* tentang batas tanggung jawab dalam hal Keterlambatan, bagasi dan kargo. Selain itu juga adanya prinsip-prinsip (*Presumption of Liability*) yang dimana harus bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang. Jadi, penumpang memang seharusnya berhak mendapat ganti rugi berupa kompensasi sebagaimana yang telah di atur dalam pasal tersebut, karena ini merupakan bentuk tanggung jawab hukum yang perlu dilakukan oleh pihak maskapai.

2. Upaya yang bisa dilakukan dapat ditempuh dengan cara penerapan sanksi-sanksi hukum bagi pihak yang melanggar hukum, maupun sanksi pidana atau juga dapat dilakukan dengan mengajukan gugatan kepada pengadilan melakukan penyelesaian perkara melalui jalur non litigasi, yaitu penyelesaian sengketa diluar pengadilan melalui perantara pihak-pihak lain yang memang keberadaannya telah diatur dalam peraturan Konvensi *Montreal 1999*, Pasal 19 tentang (Penundaan), Pasal 22 (Batas Tanggung Jawab Terkait Keterlambatan, Bagasi dan Kargo) yang dimana dalam

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir, 2013. *Hukum Pengangkut Niaga*, (Bandung: PT. Citra Aditya).
Abdulkadir. Muhammad. 2010. *Pengertian Pengangkutan*. (Bandung).

peraturan ini menyatakan pengangkutan bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi akibat keterlambatan pengangkutan penumpang, bagasi ataupun kargo. Meskipun demikian, pengangkut tidak dianggap bertanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa pengangkut, pegawai dan agennya telah melakukan berbagai macam tindakan.

SARAN

1. Perlu diperhatikan lagi dalam Konvensi *Warsawa 1929* dan Konvensi *Montreal 1999* khususnya mengenai pertanggung jawaban tentang keterlambatan terkait dalam pengangkutan Internasional melalui udara. Karena yang penulis lihat dari adanya peraturan ini masih banyak pihak maskapai tidak menaati aturan dari Konvensi *Montreal 1999* tentang Keterlambatan penerbangan.
2. Perlu adanya dari pihak maskapai penerbangan untuk memberikan informasi perihal keterlambatan secara mendetail kepada penumpang agar dari pihak penumpang bisa mendapatkan kepastian dari pihak maskapai dan selain itu juga agar pihak maskapai memberikan kompensasi yang sesuai kepada penumpang. Dan pihak bandara hendaknya memberikan sanksi kepada maskapai yang lalai dalam melakukan kegiatan operasional seperti keterlambatan akibat kesalahan manusia agar tidak merugikan penumpang dan berdampak pada operasional bandara itu sendiri.

Goff. M. Le. 2011. *Hukum Udara*. (Bandung: Tarsito).

Hasim. Purba. 2006. *Tentang Hukum Pengangkutan*. (Jakarta: CV Rajawali).

Suherman, 2011. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam*

- Hukum Udara Indonesia*
(Bandung: N.V Eresco).
- Spriyadhie, K., Pramono, A. 2016. Tanggung Jawab Pengangkutan Terhadap Pelaksanaan Ganti Rugi Atas Keterlambatan Angkutan Udara Dalam Perespektif Hukum Internasional, 5 (2).
- Akmal Nur, Fakhri. 2018. Pertanggungjawaban Keterlambatan Penerbangan Akibat Penggantian Jenis Pesawat Udara Yang Dilakukan Oleh Pengangkut, 7 (2).
- Pramono, A. Supriyadhie, K. Amelia, P. 2016. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pelaksanaan Ganti Rugi Atas Keterlambatan Angkutan Udara Dalam Perspektif Hukum Internasional. 5 (2).
- Setiani, Baiq. 2016. Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan. 7 (1).
- Konvensi Montreal 1999, *Convention for the unification of certain rules for international carriage by air*.
- Konvensi Warsawa 1929, *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*
- Pasal 19 Konvensi Montreal tentang Penundaan “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi akibat keterlambatan pengangkutan penumpang, bagasi, ataupun kargo. Meskipun demikian, pengangkut tidak dianggap bertanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa pengangkut, pegawai, dan agentya telah melakukan berbagai macam tindakan”.
- Pasal 22 Konvensi Montreal tentang batas tanggung jawab atas keterlambatan, bagasi dan kargo.