

Tanggung Jawab Penyelenggara Penerbangan *Charter* **(*Responsibility of Charter Air Transport Companys*)**

K. WISNU WARDHANA

Dosen Fakultas Hukum Universitas Mulawarman

Jl. Ki Hajar Dewantara Kampus Gunung Kelua Telp. (0541) 7095092 Samarinda 75123

Email : fhunmul@yahoo.com

ABSTRACT

Looked from geographical sides, wide of teritory and spreading of resident, the function and role of air transport in Indonesia have very goodness strategic position reviewed from national unity, social cultural, economics, governance and also security and defence things. The raise request of air transport service by consumer must be balance with management transportation system to fulfill all consumer demand inwroughtly. In line with the raising of air transport service, charter air transport companys getting raise too. Aviation activity especially conducted by air transport companys is katastrofis, it means that if is in the event of accident can generate very big loss of human being and financial. Beside loss to its plane, also loss to passenger, baggage even to hit third party. In that kind of situation, air transport companys cannot discharge of it responsibility to any loss during the aviation.

Key words: penyelenggara penerbangan *charter* (*charter air transport companys*), tanggung jawab (*responsibility*).

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam rangka pembangunan nasional sektor perhubungan mendapat tempat yang sangat penting. Fungsi perhubungan adalah untuk menjembatani kesenjangan antara permintaan dan penawaran, serta merupakan bagian yang integral dari produksi dan distribusi atau perdagangan pada umumnya. Dipandang dari segi geografis, luas wilayah dan penyebaran penduduknya, peranan dan fungsi angkutan udara di Indonesia mempunyai posisi yang sangat strategis baik ditinjau dari segi persatuan dan kesatuan nasional, kehidupan sosial budaya, ekonomi, roda administrasi pemerintahan serta tidak kalah pentingnya pertahanan dan keamanan. Angkutan udara merupakan satu-satunya alternatif yang cepat, efisien dan tepat guna bagi pengangkutan antar pulau dan antar daerah terpencil yang tidak dapat dijangkau oleh alat transportasi lainnya.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dewasa ini telah mempengaruhi perkembangan bidang-bidang lainnya, termasuk bidang industri yang telah mampu menciptakan pesawat udara. Adapun

pengertian pesawat udara adalah semua alat yang ditempatkan dalam lingkungan udara sehubungan dengan kekuatan/daya yang yang dipengaruhi oleh udara (setiap alat yang mampu berada di atmosfer karena adanya reaksi udara kepadanya). Dengan demikian sarana pengangkutan yang dahulu hanya dikenal melalui darat dan laut kini bertambah dengan pengangkutan udara.

Sejak dikembangkannya pesawat udara untuk keperluan alat transportasi baik dalam pengangkutan penumpang maupun pengangkutan kargo industri penerbangan telah mencapai suatu kemajuan besar seperti yang tampak pada tahun-tahun belakangan ini. Kemajuan dibidang pengangkutan udara banyak mendorong gairah perseorangan, perusahaan, instansi pemerintah maupun sekelompok orang untuk melaksanakan maksudnya dengan mempergunakan jasa pesawat udara. Walaupun peningkatan permintaan akan jasa angkutan udara telah terpenuhi, namun perlu ditingkatkan lagi. Oleh karena itu, pemerintah membuka kesempatan adanya penerbangan umum untuk melayani peningkatan kebutuhan angkutan udara tersebut. Peningkatan permintaan jasa angkutan udara oleh masyarakat, harus

diimbangi dengan sistem penyelenggaraan angkutan yang dapat memenuhi seluruh jenis kebutuhan masyarakat secara terpadu. Perhubungan udara sebagai sub perhubungan yang dipercaya oleh pemerintah untuk menyediakan jasa angkutan udara yang diperlukan oleh masyarakat.

Permintaan jasa angkutan udara terus meningkat sebagai akibat berhasilnya pembangunan nasional, peningkatan kebutuhan jasa angkutan ini diperkirakan rata-rata 15-20 % setahun untuk penumpang, sedangkan angkutan barang kira-kira 20-25 % pertahun. Pada prinsipnya, hanya pesawat udara yang didaftarkan di Indonesia yang boleh melakukan penerbangan dari/ke wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pesawat udara asing hanya boleh melakukan penerbangan apabila telah memperoleh izin dari pemerintah, hanya boleh mendarat pada pelabuhan udara yang ditunjuk, melaksanakan tarif angkutan udara yang telah disetujui oleh pemerintah. Sehingga Emil Salim (Menteri Perhubungan Kabinet Pembangunan II) dalam Seminar Hukum Pengangkutan Udara mengatakan sebagai berikut :

...hubungan dengan luar negeri adalah penting juga untuk pengembangan pariwisata. Sifat musiman (*seasonality*) yang terdapat pada pasaran penumpang pariwisata menyebabkan timbulnya penerbangan *charter*. Akhir-akhir ini dalam dunia penerbangan timbul senacam pengaburan antara sifat berombongan tanpa kebebasan untuk menyimpang dari jadwal penerbangan, dengan penerbangan berjadwal teratur (*scheduled flights*). Selama ciri-ciri pokok dari penerbangan *charter* dibedakan dengan ciri-ciri penerbangan berjadwal teratur, maka pasaran muatan penumpang dapat berbeda. Namun jika ciri-ciri ini dicampur baur, maka pemisahan penumpang sukar untuk dilakukan dan lahir persaingan tidak sehat. Dalam keadaan serupa ini negara yang lemah

modalnya biasanya menderita kekalahan... (BPHN,1980:12)

Sejalan dengan usaha peningkatan pelayanan akan jasa angkutan udara yang dibutuhkan sekali oleh masyarakat, maka organisasi-organisasi yang bergerak dibidang pesawat udara (*charter*) makin menjamur, baik itu dari pihak pemerintah maupun swasta. Tentang *charter* pesawat udara ini dapat dilakukan oleh orang perorangan atau secara kelompok yang telah mempunyai kesepakatan untuk menyelesaikan sesuatu maksud, atau yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan yang karena kekurangan pesawat angkut terpaksa "men-*charter*" pesawat terbang milik perusahaan penerbangan lainnya.

Penyelenggaraan angkutan udara dengan *charter* pesawat udara, seperti penyelenggaraan alat angkut udara pada umumnya, dibuat dan diterbangkan oleh manusia, melalui alam yang berbeda pengaruh dan keadaannya, oleh karena itu resiko yang dihadapi penerbangnya besar sekali dari resiko yang mungkin timbul di darat baik itu pada saat lepas landas atau mendarat, resiko selama dalam penerbangan, resiko terhadap pembajakan pesawat udara dan lain-lain. Kegiatan penerbangan terutama yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan angkutan udara, merupakan kegiatan yang *katastrofis* yaitu apabila terjadi kecelakaan dapat menimbulkan kerugian yang sangat besar baik itu dari segi nyawa manusia dan finansial. Tiap peristiwa kecelakaan pesawat udara tentunya mempunyai sebab-sebab dan akibat-akibat tersendiri, ada kecelakaan ringan, ada yang demikian beratnya hingga dapat disebut sebagai suatu bencana yang membawa korban ratusan orang. Kata "*Accident*" dalam perjanjian Warsawa dalam protocol Guatemala diganti dengan kata "*Event*", hal mana sudah terang mempunyai akibat-akibat pada persoalan tanggungjawab. Setiap "*Accident*" adalah suatu "*Event*", tetapi tidak setiap "*Event*" adalah suatu "*Accident*", dengan demikian kemungkinan pengangkut bertanggungjawab adalah lebih besar atau lebih luas. Yang dimaksud dengan korban kecelakaan pesawat udara adalah mereka yang

ada di dalam pesawat udara, apapun status mereka dan juga termasuk yang berada diluar pesawat udara, contohnya yang terkena jatuhnya kecelakaan pesawat udara. Disamping kerugian terhadap pesawatnya, juga kerugian terhadap penumpang, bagasi bahkan kepada pihak ketiga yang terkena akibat dari kecelakaan tersebut baik yang berada di darat, laut maupun di udara, yang semua itu harus diketahui siapa yang bertanggungjawab.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, agar tidak meluas dalam pembahasan masalah, maka penulis merasa perlu membatasi permasalahan tersebut yang hanya mengenai siapakah yang bertanggungjawab apabila terjadi kecelakaan yang menimpa terhadap pesawat *charter* ?

PEMBAHASAN

A. Pengertian *Charter* Pesawat Udara

Pada mulanya International Civil Aviation Organization (ICAO) sebagai badan khusus PBB hanya mampu memberikan batasan yang relevan jika pengertian "*Charter Service*" dikontradiksikan dengan "*Scheduled Air Service*". Didalam ICAO Document No. 7278, pengertian *charter* adalah "*The term charter is used in the special sense that is has acquired in the air transport field to in the purchase of the whole capacity of an aircraft for specific flights for the use of the purchase (individual or group). The term this covers a wide variety of specialized air transport operations (for the carriage of passengers or goods on private governmental contract)*". Dengan definisi ini, maka inti daripada *charter* pesawat udara adalah pemanfaatan dari suatu pesawat udara oleh pihak pen-*charter*, baik untuk keperluan sendiri, maupun untuk disewakan kembali kepada pihak ketiga. (Mieke Komar Kantaatmadja,1984:15)

E. Suherman, SH memberikan definisi *charter* pesawat udara sebagai pemanfaatan suatu pesawat udara oleh pihak yang bukan pihak yang mempunyai hak atas kapasitas ruangan pesawat, untuk keperluan sendiri berupa jasa angkutan/jasa lainnya atau menjual kembali jasa-jasa tersebut kepada pihak ketiga,

di bagian lain beliau mengatakan bahwa *charter* adalah penyewaan kapasitas pesawat udara untuk dipergunakan pihak pencharter. (E. Suherman,1988:7)

Sedangkan G. Kartasapoetra dan E. Roekasih mengatakan bahwa *charter* dalam hubungannya dengan pesawat udara artinya usaha untuk menggunakan pesawat udara untuk sesuatu keperluan atau maksud, dengan penyerahan sejumlah harga yang ditentukan dalam perjanjian. (E. Roekasih dan G. Kartasapoetra, 1981:1)

Dalam praktek *charter* pesawat udara akan kita jumpai istilah-istilah yang berkaitan dengan pengertian mengenai *charter* pesawat udara, antara lain (G. Kartasapoetra,1982:3) :

- a. *Time charter*, yaitu sewa menyewa pesawat udara menurut waktu yang diperlukan untuk keperluan si pencharter;
- b. *Voyage charter*, yaitu sewa menyewa pesawat udara menurut suatu rute atau perjalanan tertentu;
- c. *Block charter*, yaitu *charter* hanya mengenai sebagian dari kapasitas pesawat udara yang dimaksud;
- d. *Resale charter*, yaitu sewa menyewa pesawat udara dimana pihak yang mencharter, mencharterkan lagi kepada pihak lain;
- e. *Wet lease*, yaitu sewa menyewa pesawat lengkap dengan awak pesawat yang bertugas dalam pengemudian pesawat udara tersebut;
- f. *Dry lease*, yaitu sewa menyewa pesawat udara tanpa mempergunakan awak pesawat (crew), jadi merupakan sewa menyewa barang.

B. Maksud dan Tujuan *Charter* Pesawat Udara

Secara terperinci, E. Suherman, SH menjelaskan maksud dan tujuan diadakannya *charter* pesawat udara adalah sebagai berikut (E. Suherman 1985; 15) :

1. Pelayanan untuk waktu tertentu (khusus) dan pelayanan untuk waktu terjadwal :
 - a Untuk waktu tertentu/khusus
Pencharteran suatu pesawat udara dari pihak keluarga seseorang tokoh masyarakat yang meninggal dunia

untuk dimakamkan di tempat kelahirannya yang terletak jauh dari tempat yang bersangkutan meninggal dunia.

- b Untuk waktu berjadwal
Untuk menghormati dan melayani para tamu pemerintah atau negara sahabat baik dalam rangka konferensi, undangan resmi atau hubungan pariwisata diperlukan alat angkut jarak jauh yang tidak menjemukan dalam pelaksanaan kunjungan ke daerah-daerah, maka satu-satunya prasarana yang cepat adalah dengan mencharter sebuah pesawat udara untuk beberapa hari sesuai dengan jadwal waktu yang telah ditentukan.
2. Pelayanan untuk keperluan riset dan pelayanan keperluan operasi :
 - a Dalam pelaksanaan pembangunan riset-riset ke tempat-tempat yang terpencil lazimnya ditempuh dengan mempergunakan pesawat udara jenis kecil yang dapat mengangkut beberapa ahli dan peralatan, untuk kepentingan ini biasanya d charter jenis helikopter.
 - b Pelayanan operasi, dalam hal ini sebagai contoh antara lain operasi pemberantasan hama, operasi pembuatan hujan buatan, operasi penyebaran benih, operasi penyelamatan penduduk dari daerah bencana alam, dan lain-lain dengan mempergunakan pesawat udara jenis kecil yang d charter, sehingga pelaksanaan operasinya berjalan dengan lancar.
3. Pelayanan keperluan kesejahteraan dan komersial :
 - a Mengingat banyaknya calon jemaah haji yang mendaftar untuk diangkut dengan pesawat udara maka panitia jemaah haji telah mencharter pesawat udara untuk melaksanakan pengangkutan jemaah haji tersebut. Dengan diangkutnya mereka ke tempat tujuan dengan pesawat udara maka mental dan keadaan fisik akan tetap terjaga dengan baik.

- b Dalam hal pelayanan komersial, biasanya sebuah perusahaan angkutan atau perusahaan penerbangan yang telah mendapat keputusan untuk melaksanakan angkutan melalui udara secara massal karena kekurangan pesawat udara maka angkutannya mencharter pesawat udara milik perusahaan penerbangan lain dan pesawat charteran ini d charterkan lagi kepada pihak lain yang memerlukan.

C. Jenis-jenis Charter Pesawat Udara

Dari berbagai maksud diadakannya perjanjian *charter* pesawat udara sebagaimana tersebut diatas, maka dapat digolongkan jenis-jenis *charter* pesawat udara dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Dengan kriteria ekonomis, charter dapat berupa :
 - a. Komersial, yaitu suatu charter pesawat udara dimana pencharter menggunakan kapasitasnya untuk melayani pengangkutan charter secara umum dalam hal ini pencharter itu menjual kembali kapasitas pesawat udara kepada masyarakat.
 - b. Non komersial, yaitu suatu *charter* pesawat udara dimana pencharter menggunakan kapasitas pesawat udara yang d charter untuk kepentingan pribadi.
2. Dengan kriteria para pihak yang mengadakan perjanjian adalah :
 - a. Perjanjian *charter* yang diadakan antara perusahaan penerbangan, jadi dalam hal ini *charter* dilakukan oleh suatu perusahaan penerbangan.
 - b. Perjanjian *charter* antara perusahaan atau pemilik pesawat udara dengan suatu perusahaan yang tidak bergerak dalam bidang penerbangan.
3. *Charter* dengan kriteria jenis perjanjian :
 - a. Perjanjian *charter* mengenai angkutan penumpang atau barang atas nama atau pemilik pesawat bertindak sebagai pengangkut.
 - b. Bukan merupakan perjanjian pengangkutan akan tetapi maksud

- dari perjanjian itu seolah-olah hanya merupakan sewa menyewa barang, yaitu pesawat udara.
- c. Perjanjian jasa-jasa lainnya, misalnya suatu "*air craft service agreement*" oleh sebuah perusahaan minyak. Dalam hal ini ada kemungkinan suatu saat pesawat itu dipergunakan untuk membantu pekerjaan lain, terlepas dari perjanjian utama, yaitu mengeksplorasi minyak.
4. *Charter* menggunakan kriteria dengan atau tanpa awak pesawat, yaitu :
 - a. *Wet lease*, yaitu suatu charter pesawat udara lengkap dengan awak pesawat, khususnya "*crew cockpit*" yaitu awak pesawat yang langsung bertugas untuk mengemudikan pesawat udara.
 - b. *Dry lease*, yaitu suatu charter pesawat udara tanpa dilengkapi awak pesawat. (E. Suherman, 1985:12)

D. Tanggungjawab Penyelenggaraan Pengangkutan Udara

Dalam suatu penerbangan atau pengangkutan udara pada umumnya telah diperjanjikan bahwa pengangkut udara bertanggungjawab untuk menyelenggarakan pengangkutan kepada pemakai jasa dengan selamat sampai di tujuan. Seperti yang tercantum dalam pasal 468 KUHDagang yang menyatakan bahwa persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya, dimulai saat diterima hingga saat diserahkan barang tersebut oleh pengangkut. Demikian pula dalam pasal 522 KUHDagang menyatakan bahwa persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan penumpang, sejak saat si penumpang masuk dalam kapal hingga ia meninggalkan kapal. Untuk pengangkutan dalam negeri tanggungjawab pengangkut diatur di dalam Undang-undang penerbangan udara, tetapi hal itu tentu saja tidak terlepas dari keberadaan konvensi-konvensi internasional mengingat sifat internasional dari penerbangan, konvensi internasional yang utama adalah konvensi Warsawa. Agar dapat

diperoleh gambaran yang jelas mengenai sistem tanggungjawab pengangkut, maka akan terlebih dahulu kita ketahui prinsip-prinsip yang mendasari sistem tersebut. Prinsip-prinsip tersebut adalah :

1. Prinsip "*Presumption of Liability*", yaitu bahwa seorang pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan pada pengangkutan udara yang diselenggarakannya;
2. Prinsip "*Presumption of Non Liability*", yaitu untuk jenis-jenis kerugian tertentu yang timbul pada pengangkutan udara, pengangkutan tidak dibebani tanggungjawab;
3. Prinsip "*Limitation of Liability*", yaitu tanggungjawab pengangkut terbatas sampai limit tertentu;
4. Prinsip "*Absolute of Liability*", yaitu tanggung jawab yang bersifat mutlak dan sering juga disebut "*strict liability*", prinsip ini menentukan bahwa pengangkut dengan dalih apapun tidak dapat melepaskan tanggungjawabnya atas kerugian yang timbul dalam pengangkutan udara.

Pada perjanjian udara untuk masalah tanggungjawab pada jenis *charter* tertentu, penulis ingin memberikan sedikit gambaran mengenai tanggungjawab pengangkut pada *charter* tanpa awak pesawat (disebut juga *dry lease charter*) dan *charter* pesawat dengan awak pesawat (disebut juga dengan *wet lease charter*).

1. Tanggungjawab pada *charter* tanpa awak pesawat
 Dalam hal ini, lazimnya yang bertanggungjawab adalah pihak pencharter/*charterer*, karena ia sendiri bertindak sebagai pengangkut dan bukan pihak pemilik pesawat yang mencharterkan. Dalam hal pencharter harus menyediakan sendiri awak pesawatnya dan ia yang akan melaksanakan pengangkutan udara tersebut, maka ia telah mengadakan perjanjian pengangkutan udara dengan penumpang dan pemilik barang seperti apa

yang dimaksudkan dalam konvensi Warsawa. Apabila pihak pencharter mensub-charterkan pesawat tersebut kepada pihak lain, maka pihak sub-charter itu juga akan dianggap sebagai pengangkut dengan ketentuan sama seperti diatas.

2. Tanggungjawab pada charter dengan awak pesawat

Dalam hal *wet lease*, kebalikan dari *dry lease* lazimnya yang bertanggungjawab adalah pihak yang mencharterkan, karena ia sendiri bertindak selaku pengangkut.

Setelah itu kita perlu mengetahui prinsip-prinsip yang mendasari suatu sistem tanggungjawab yang relevan berlaku di Indonesia.

1. Sistem Warsawa

Dalam konvensi Warsawa sistem tanggungjawab yang dipergunakan adalah kombinasi antara prinsip "*Presumption of Liability*" dan "*Limitation of Liability*". Pada tanggungjawab atas kerugian yang terjadi pada penumpang, bagasi tercatat dan barang muatan. Sedangkan untuk bagasi tangan dipergunakan kombinasi antara prinsip "*Presumption of Non Liability*" dan "*Limitation of Liability*". Pihak yang bertanggungjawab pada sistem ini adalah pengangkut. Pada pengangkutan penumpang, bagasi tercatat dan barang muatan, pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab terhadap kerugian-kerugian yang ditimbulkannya, tetapi bilamana pengangkut dapat membuktikan bahwa dia dan pegawainya telah mengambil semua tindakan untuk menghindari terjadinya kerugian, maka tanggungjawab pengangkut dapat ditiadakan. Konvensi Warsawa tidak menentukan siapakah yang berhak mengganti kerugian apabila penumpang meninggal dalam kecelakaan pesawat udara, persoalan akan diserahkan pada pengadilan yang berhak mengadili.

2. Sistem Roma

Dalam konvensi Roma 1952 pihak yang bertanggungjawab terhadap kerugian pihak ketiga di darat, laut maupun udara menurut

konvensi ini ditetapkan adalah operator pesawat udara yaitu orang-orang yang mempergunakan pesawat udara pada saat kerugian timbul atau orang yang terdaftar sebagai pemilik pesawat udara, kecuali kalau pihak ini dapat membuktikan bahwa orang lain yang menjadi operator ketika kerugian timbul. Kerugian yang terjadi dan diderita haruslah merupakan akibat langsung dari peristiwa yang terjadi dan bukan disebabkan semata-mata karena lewatnya pesawat pada ruang udara yang terbang dengan mentaati peraturan-peraturan mengenai lalu lintas udara yang berlaku. Peraturan yang digunakan mengatur tentang tanggungjawab pengangkut/operator terhadap pihak ketiga di darat, laut maupun udara, sehingga kalau terjadi kerugian yang ditimbulkan oleh suatu pesawat udara pada pihak ketiga, penyelesaiannya didasarkan pada ketentuan KUHPerdara yaitu pasal 1365, yang berbunyi :

"Tiap perbuatan melanggar hukum yang menimbulkan kerugian bagi orang lain, mengharuskan orang yang karena kesalahannya itu mengganti kerugian yang dimaksudkan". Dari kriteria tersebut diatas, maka pihak ketiga di darat, laut maupun udara yang telah menderita kerugian oleh hukum diberi hak untuk menuntut ganti rugi kepada pihak yang menimbulkan kerugian itu.

3. Sistem Guadalajara

Bahwa sebagai pihak yang bertanggungjawab adalah *contracting carrier* dan *actual carrier*, salah satu atau kedua-duanya secara bersama-sama dapat dituntut oleh pihak penumpang atau pengirim barang yang menderita kerugian. Istilah *contracting carrier* digunakan untuk menunjuk pihak yang mengadakan perjanjian dengan penumpang/pengirim barang atau wakilnya, sedangkan *actual carrier* adalah pihak yang berdasarkan kuasa dari *contracting carrier* melaksanakan seluruh atau sebagian angkutan yang diperjanjikan.

4. Sistem Guatemala

Untuk penumpang dan bagasi tercatat tidak lagi dipergunakan prinsip "Presumption of Liability" tetapi prinsip "Absolute of Liability". Sedangkan untuk barang muatan tetap berlaku prinsip "Presumption of Liability" dan keterlambatan yang terjadi pada penumpang, bagasi maupun barang muatan diberlakukan prinsip ini.

Adapun ketentuan-ketentuan yang mengatur tanggungjawab pada pengangkutan udara dapat kita jumpai dalam (E. Suherman, 1978:128) :

1. Perjanjian untuk menyeragamkan beberapa ketentuan tertentu mengenai pengangkutan udara internasional (*Convention pour l' Unification de Certaines Regles Relative au Transport ae'rien International*), yang ditandatangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929, lebih dikenal dengan nama Perjanjian Warsawa atau *Warsawa Convention*, pada bab III mengatur mengenai *liability of the carrier*.
2. Perjanjian mengenai kerugian yang ditimbulkan oleh pesawat udara asing pada pihak ketiga di darat, laut maupun udara yang ditandatangani di Roma pada tanggal 7 Oktober 1952, dikenal dengan nama perjanjian Roma 1952 atau *Rome Convention 1952*.
3. Protokol *The Haque* tahun 1955, yaitu protokol berisi amandemen-amandemen pada perjanjian Warsawa, ditandatangani di *Haque* pada tanggal 28 September 1955.
4. Perjanjian Guadalajara ditandatangani pada tanggal 18 September 1961.
5. *Montreal Agreement*, tanggal 14 Mei 1966. Perjanjian ini bukan suatu perjanjian antar negara, namun suatu perjanjian antara perusahaan-perusahaan pener-

bangun internasional yang tergabung dalam *International Air Transport Association (IATA)* dan *Civil Aeronautics Board (CAB)* Amerika Serikat.

6. Protokol Guatemala, ditandatangani di Guatemala pada tanggal 8 Mei 1971, berisi amandemen-amandemen yang prinsipil pada perjanjian Warsawa.

PENUTUP

Masalah tanggungjawab pengangkut terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang/pengirim barang dalam penerbangan lazimnya dikenal dengan tanggungjawab pengangkut kepada pihak kedua, sedangkan tanggungjawab pengangkut terhadap pihak ketiga yaitu terhadap setiap orang yang berada di darat atau di laut atau di udara yang tidak mempunyai hubungan kontraktual dengan pihak pengangkut namun menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara. Pengangkut dengan dalih apapun tidak dapat melepaskan tanggungjawabnya atas kerugian yang timbul dalam pengangkutan udara dan pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan pada pengangkutan udara yang diselenggarakannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Kantaatmadja, Mieke Komar**, 1984, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa*, Penerbit : Remaja Karya, Bandung.
- Kartasapoetra**, 1982, *Segi-segi Hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkutan Udara*, Penerbit : Armico, Bandung.
- Suherman E**, 1978, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Penerbit : Alumni, Bandung.
- Wiradipraja, Saefullah**, 1989, *Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Nasional dan Internasional*, Penerbit : Liberty, Yogyakarta.