

URGENSI DOKUMEN AIR WAY BILL SERTA TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT MENURUT MONTREAL CONVENTION 1999

Nurfadhilah Khoirani Sakdiyah Lestari, Fakultas Hukum Universitas Udayana,
e-mail: nurfadhilah.dhila790@gmail.com
Made Suksma Prijandhini Devi Salain, Fakultas Hukum Universitas Udayana,
e-mail: devi_salain@gmail.co.id

doi: <https://doi.org/10.24843/KS.2024.v12.i03.p08>

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui mengenai urgensi penerbitan dokumen air way bill pada kondisi free carrier (FCA) dan tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang menurut Montreal Convention 1999. Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dan pendekatan undang-undang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dokumen air way bill merupakan dokumen paling penting yang diterbitkan sehubungan dengan pengangkutan kargo internasional. Pengaturan mengenai air way bill tertuang dalam Warsaw-Hague Convention dan Montreal Convention 1999. Dalam Incoterms 2020, aturan terbaru pada kondisi free carrier (FCA) pembeli wajib menginstruksikan pengangkut untuk menerbitkan dokumen pengangkutan. Istilah yang digunakan pengangkutan udara internasional mengenai dokumen pengangkutan adalah air way bill. Air way bill menjadi bukti kontrak atau perjanjian pengangkutan internasional antara para pihak dan pengangkut. Dalam praktiknya, air way bill biasanya tidak dapat dinegosiasikan. Kebenaran informasi yang terdapat dalam air way bill menjadi tanggung jawab pengirim. Berdasarkan Montreal Convention, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian selama proses pengangkutan dengan beberapa kondisi. Konvensi ini juga menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (strict liability) untuk pengangkut.

Kata Kunci: *Air Way Bill; Free Carrier; Tanggung Jawab Pengangkut; Montreal Convention 1999*

ABSTRACT

The purpose of this research is to determine the urgency of issuing air way bill documents in free carrier (FCA) conditions and the carrier's responsibility in the carriage of goods according to the Montreal Convention 1999. This research utilizes normative research method and statute approach. The results of this research indicate that the air way bill document is the most essential document issued in respect of the international carriage of cargo. Regulations relating to air way bills are stated in The Warsaw-Hague Convention and The Montreal Convention 1999. In Incoterms 2020, the provisions on free carrier (FCA) require the buyer to instruct the carrier to issue a transport document. The term used in international air carriage regarding transport document is air way bill. The air way bill is evidence of an international carriage contract or agreement between the parties and the carrier. In practice, the air way bill is usually non-negotiable. The accuracy of the information in the air way bill is the responsibility of the shipper. According to the Montreal Convention, the carrier is liable for damages during the carriage process under certain conditions. The Convention also extends the principle of strict liability to carriers.

Keywords: *Air Way Bill; Free Carrier; Liability of Carrier; Montreal Convention 1999*

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Perekonomian global berkembang dengan pesat pada era globalisasi saat ini. Setiap negara secara tidak langsung dituntut dapat bersaing di dunia internasional. Upaya-upaya dilakukan untuk dapat meningkatkan perekonomian negara, salah satunya adalah perdagangan internasional. Perdagangan internasional dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara memegang peranan penting. Hal ini didukung dengan adanya perdagangan bebas yang tidak membatasi kegiatan perdagangan internasional terutama dalam sektor ekspor impor. Perdagangan internasional adalah kegiatan jual beli jasa dan/atau barang yang melewati batas nasional suatu negara.¹ Perdagangan internasional dapat dilakukan oleh antar individu, individu dengan perusahaan, perusahaan dengan perusahaan, perusahaan dengan negara, atau antar negara. Perkembangan perdagangan internasional terus meningkat seiring bertambahnya kebutuhan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Perbedaan karakteristik yang dimiliki setiap negara mempengaruhi adanya kegiatan perdagangan internasional terutama ekspor impor. Ekspor adalah kegiatan menjual atau mengirim barang ke luar negeri, sedangkan impor adalah kegiatan membeli atau mendatangkan barang dari luar negeri.² Transportasi udara menjadi salah satu opsi untuk membantu proses pengiriman barang guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Permintaan atas sarana dan prasarana untuk menunjang mobilitas orang, barang dan jasa sebanding dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat. Kegiatan ekspor impor melekat erat kebutuhan akan pengiriman barang dari luar negeri ke dalam negeri ataupun sebaliknya. Pengangkutan barang melalui udara banyak dipilih karena cepat, aman, dan efisien. Dalam kegiatan ekspor impor tentunya terdapat kesepakatan para pihaknya yang tertuang dalam sebuah perjanjian. Suatu perjanjian perdagangan internasional sifatnya mengikat bagi para pihak yang membuatnya, seperti halnya perjanjian internasional pada umumnya. Suatu perjanjian memuat kewajiban dan hak para pihaknya. Kewajiban dan hak harus tertuang dengan jelas dalam perjanjian. Namun, mengingat adanya perbedaan setiap negara terkait istilah yang digunakan dalam pembuatan isi perjanjian, *International Chamber of Commerce (ICC)* menerbitkan *International Commercial Term* atau disebut dengan Incoterms.

Incoterms diterbitkan pertama kali pada tahun 1936, bertujuan memberikan seperangkat aturan internasional mengenai istilah-istilah yang digunakan dalam perdagangan internasional. Incoterms menjadi satu kesatuan dari “*sales of contract*” yang mengatur mengenai kewajiban dan hak antara penjual dan pembeli yang berkaitan dengan penyerahan barang, pembagian risiko, dan tanggung jawab dalam perizinan ekspor impor.³ Secara umum, Incoterms mengatur perdagangan lintas batas negara, akan tetapi bisa digunakan untuk perdagangan domestik. Fungsi Incoterms adalah menerangkan kewajiban dan hak para pihak, yaitu penjual dan pembeli sehubungan dengan pengangkutan barang, termasuk proses pengangkutan barang, siapa yang bertanggung jawab atas ekspor dan impor, penanggung biaya yang timbul serta pihak yang menanggung risiko apabila terjadi perubahan kondisi barang akibat

¹ Grozdanovska, Vesna., Jankulovski, Nikolche., and Bojkovska, Katerina. “International Business and Trade”. *International Journal of Sciences: Basic and Applied Research* 31, No. 3 (2017): 112.

² Aprita, Serlika dan Adhitya, Rio. *Hukum Perdagangan Internasional* (Depok, Rajawali Pers, 2020), 14.

³ *Ibid*, 22.

proses pengangkutan.⁴ Incoterms selalu mengalami perubahan atau revisi dengan edisi terbaru adalah Incoterms 2020. Perubahan dari edisi sebelumnya (Incoterms 2010) tidak begitu banyak. Perubahan pada Incoterms 2020 mengizinkan penjual atau pembeli sebagai penyedia sarana transportasi pada kondisi *free carrier* (FCA). Kondisi *free carrier* (FCA) merupakan istilah yang menyatakan bahwa penjual bertanggung jawab atas pengangkutan barang ke transportasi yang diatur oleh pembeli ditempat yang telah ditentukan untuk dikirimkan ke negara pembeli.⁵ Selain itu, Incoterms 2020 menyatakan bahwa pembeli harus mengintruksikan pengangkut untuk menerbitkan dokumen pengangkutan yang menerangkan bahwa barang telah dimuat.

Dokumen pengangkutan tersebut adalah *bill of lading*. Dalam pengiriman melalui darat dan laut, istilah yang digunakan adalah *bill of lading*. Sedangkan dalam pengiriman melalui udara, istilah yang digunakan adalah *air way bill*. Eksistensi dokumen *bill of lading* penting dilampirkan dalam kondisi *free carrier* (FCA) sebagai bukti tanda kepemilikan atas barang yang dimuat oleh pengangkut. *Bill of lading* disebut dalam *Uniform Custom and Practice for Documentary Credit* (UCP) No. 600 Tahun 2007 pada Pasal 20 yang menyatakan bahwa, *bill of lading* merupakan dokumen pengangkutan yang menerangkan nama pengangkut dan ditandatangani oleh pengangkut yang bersangkutan. *United Nation Conference on Trade and Development* (yang selanjutnya disebut UNCTAD) menerbitkan pedoman mengenai pengangkutan barang. Pedoman yang membahas mengenai dokumen *air way bill* tercantum dalam *Carriage of Goods by Air: A Guide to The International Legal Framework* yang diterbitkan oleh UNCTAD. Sementara, pengaturan tentang *air way bill* terdapat dalam *Warsaw-Hague Convention* dan *Montreal Convention 1999*. *Air way bill* merupakan dokumen paling penting yang diterbitkan sehubungan dengan pengangkutan kargo internasional.⁶ *Air way bill* dalam penerbitannya biasanya tidak dapat dinegosiasikan. Berdasarkan hal tersebut, penerima dapat mengambil barang dari pengangkut di bandara tujuan hanya dengan menunjukkan identitas sesuai dengan informasi yang tertera dalam *air way bill*. Hal ini berbeda dengan *bill of lading*, ketika diterbitkan dapat dinegosiasikan, mewakili hal atas barang sedangkan *air way bill* tidak berfungsi sebagai bukti kepemilikan barang. Informasi-informasi yang tertuang dalam *air way bill* menjadi tanggung jawab pengirim. Hal tersebut berlaku pada kondisi dimana pihak atas nama pengirim juga merupakan pengangkut.

Pengalihan tanggung jawab dari pengirim ke penerima terjadi ketika barang telah sampai di tujuan, dengan begitu hak pengalihan kargo pengirim berhenti dan hak pengiriman pembeli dimulai. Sebelum kargo dikirim ke penerima, pengirim diharuskan melakukan *goods clearance* untuk ekspor baik kelengkapan informasi dan dokumen maupun biaya yang ditimbulkan. Setelah barang sampai di tempat tujuan, pengangkut harus dengan segera menginformasikan kepada penerima dan biaya yang timbul saat pengiriman ditanggung oleh pembeli. Pengaturan mengenai hak pengalihan ini tertuang dalam *Warsaw-Hague Convention* dan *Montreal Convention 1999*. Pertanggungjawaban atas kargo selama pengangkutan menjadi tanggung jawab pengangkut, setelah pengangkut menerima kargo dari pengirim. Dalam pengangkutan udara, pengangkut bertanggung jawab untuk melindungi hak dan kebutuhan

⁴ *Ibid.*

⁵ Jin-Hwan, Kim. "The Comparative Study of Incoterms 2020 and 2010 in International Physical Distribution". *Journal of Distribution Science* 20, No. 4 (2022): 104.

⁶ UNCTAD. "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework". https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20061_en.pdf.

pengguna jasa. Berdasarkan *Montreal Convention 1999*, prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) berlaku untuk pengangkutan udara internasional, dimaksudkan bahwa pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab melainkan wajib bertanggung jawab penuh atas kerugian pengguna jasa selama pengangkutan. Sementara, tanggung jawab pengangkut atas kargo selama pengangkutan ada batasannya. Terdapat beberapa kondisi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul bukan dikarenakan kelalaian pengangkut tetapi kelalaian pengirim, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab tersebut.

Penelitian ini apabila dibandingkan dengan penelitian sebelumnya, terdapat kesamaan pada segi topik, yaitu mengkaji mengenai dokumen pengangkutan serta tanggung jawab pengangkut tetapi dengan fokus yang berbeda. Pada tahun 2019, Felivia Dea Ayu, Ida Ayu Putu Widiati, dan I Wayan Arthanaya mengkaji mengenai "Prosedur Penerapan Dokumen Bill of Lading Dalam Aktifitas Ekspor-Import". Penelitian tersebut memfokuskan kajian pada peranan dokumen bill of lading yang menjadi dokumen pengangkutan melalui laut.⁷ Pada tahun 2019, Bohumil Poláček mengkaji mengenai "International Air Carriage Liability". Penelitian tersebut memfokuskan kajian pada tanggung jawab pengangkutan udara atas kerusakan menurut perspektif Hukum Nasional Negera Republik Ceko, Hukum Uni Eropa, dan Hukum Internasional.⁸

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana urgensi penerbitan dokumen *air way bill* pada kondisi *free carrier* (FCA)?
2. Bagaimana tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang menurut *Montreal Convention 1999*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, didapatkan beberapa tujuan dari penelitian ini, yaitu: pertama, untuk mengetahui mengenai urgensi penerbitan dokumen *air way bill* pada kondisi *free carrier* (FCA). Kedua, tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang menurut *Montreal Convention 1999*.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*). Penelitian ini menggunakan data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer yang digunakan meliputi *Warsaw-Hague Convention* dan *Montreal Convention*. Bahan hukum sekunder yang digunakan meliputi buku, jurnal hukum, dan literatur kepustakaan yang relevan.

⁷ Ayu, F. D., Widiati, I. A. P., Arthanaya, I. W. "Prosedur Penerapan Dokumen Bill Of Lading Dalam Aktivitas Ekspor-Import". *Jurnal Analogi Hukum* 2, No. 1 (2019): 22-26.

⁸ Poláček, Bohumil. "International Air Carriage Liability". *Časopis pro právní vědu a praxi* 27, No. 4 (2019): 491-517.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Urgensi Penerbitan Dokumen *Air Way Bill* Pada Kondisi *Free Carrier (FCA)*

Peningkatan akan kebutuhan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari, melekat erat kaitannya dengan peningkatan kegiatan ekspor impor suatu negara. Adanya perbedaan karakteristik suatu negara mempengaruhi adanya kegiatan perdagangan internasional. Dalam praktiknya, kegiatan perdagangan internasional terjadi antara para pihak di negara yang memiliki perbedaan hukum, sistem, budaya, dan sebagainya sehingga selalu ada kemungkinan besar terjadinya perbedaan atas ketentuan perjanjian/kontrak penjualan. Oleh karena itu, *International Chamber of Commerce (ICC)* membuat *International Commercial Term* atau disebut dengan Incoterms. Incoterms adalah seperangkat aturan internasional untuk menafsirkan istilah perdagangan yang berlaku dalam perdagangan internasional. Incoterms menjadi satu kesatuan dari “*sales of contract*” yang mengatur mengenai kewajiban dan hak antara penjual dan pembeli. Incoterms sebagai aturan internasional dalam perdagangan internasional dapat berlaku juga untuk perdagangan dalam negeri. Tujuan dari Incoterms mengharmonisasikan perbedaan tradisi diantara para pelaku bisnis yang berasal dari Negara berbeda sehingga dapat mencegah adanya perbedaan penafsiran antara para pihak dalam kegiatan perdagangan internasional. Di dalam Incoterms 2020 terdapat beberapa perubahan salah satunya sehubungan dengan *free carrier (FCA)*, yang selanjutnya disebut FCA. FCA merupakan kondisi dimana penjual mengirimkan barang ke pengangkut yang diatur oleh pembeli ditempat tertentu dengan kewajiban penjual melakukan *goods clearance* untuk ekspor.⁹ Aturan FCA dalam Incoterms 2010, penjual tidak perlu menerbitkan *bill of lading* dalam *on-board notation* karena pengiriman barang telah selesai sebelum pengiriman ke kapal.¹⁰ Pada Incoterms 2020, aturan tersebut mengalami perubahan diharuskannya menerbitkan *bill of lading* dalam *on-board notation*. Aturan ini berlaku untuk semua moda transportasi. Istilah *bill of lading* berlaku untuk moda transportasi darat dan laut. Sementara, istilah yang berlaku untuk moda transportasi udara adalah *air way bill*.

Istilah *air way bill* memiliki arti yang sama dengan *bill of lading*, yaitu dokumen pengangkutan. Istilah *air way bill* digunakan pertama kali dalam *The Hague Protocol to Amend the Warsaw Convention 1929*. Istilah yang digunakan sebelumnya dalam *The Warsaw Convention 1929* adalah *air consignment note*. Setelah adanya amandemen atas konvensi tersebut, istilah yang digunakan hingga saat ini adalah *air way bill*. Penerbitan *air way bill* mutlak diperlukan dalam pengangkutan kargo internasional karena sebuah dokumen penting sebagai bukti bahwa barang telah dikirim ke tujuan tertentu.¹¹ Dokumen *air way bill* mempunyai urgensi yang sama dengan dokumen *bill of lading* dalam pengangkutan melalui laut. *Air way bill* merupakan tanda bukti pengangkutan barang melalui udara ke tujuan yang tertulis didalamnya. *Air way bill* bukan bukti kepemilikan suatu barang. UNCTAD menerbitkan *Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework* untuk membantu pemahaman mengenai aturan hukum tentang pengangkutan barang melalui udara. Definisi *air way bill* menurut pedoman tersebut, merupakan dokumen yang esensial sehubungan dengan pengangkutan kargo internasional. *Air way bill* menjadi bukti kontrak atau perjanjian pengangkutan internasional antara para pihak dan penanggung jawab pusat.¹² Para

⁹ Jin-Hwan, Kim. *op.cit.*, p. 104.

¹⁰ *Ibid.*, p. 108.

¹¹ UNCTAD., *loc.cit.*

¹² *Ibid.*, p. 22.

pihak dalam perjanjian pengangkutan internasional, yaitu pengirim, penerima, dan pengangkut, sedangkan penanggung jawab pusat adalah pihak yang bertanggung jawab selama proses pengangkutan, yakni pengangkut. Dalam praktiknya, *air way bill* biasanya tidak bisa dinegosiasi. Hal ini berdasarkan kecepatan transportasi udara, yang mana tidak perlu untuk dokumen yang memungkinkan adanya penjualan barang saat pengiriman.¹³ Berdasarkan Pasal 4 Ayat (1) *Montreal Convention 1999* mengenai Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu tentang Pengangkutan Internasional Melalui Udara bahwa sehubungan dengan pengangkutan kargo, *air way bill* harus diserahkan kepada pengangkut dan penerima. Dalam praktiknya, *air way bill* diterbitkan oleh pengangkut atas instruksi dari pengirim, sehingga pengangkut harus menyerahkan *air way bill* kepada pengirim dan penerima. Ketentuan Ayat (2) pada pasal tersebut menjelaskan bahwa *air way bill* dapat digantikan dengan dokumen lain yang memuat catatan pengangkutan dengan kondisi jika diminta oleh pengirim. *Air way bill* merupakan dokumen kargo paling penting yang diterbitkan oleh pengangkut atau agen kargo resmi. Hal yang paling penting adalah fungsi pembuktiannya. *Warsaw-Hague Convention* dan *Montreal Convention 1999* menyatakan bahwa *air way bill* atau *cargo receipt* adalah bukti dokumen dari hal-hal sebagai berikut:

- a. Kesepakatan atas kontrak pengangkutan dan kondisi pengangkutan;
 - b. Penerimaan barang atau kargo oleh pengangkut dan pernyataan mengenai berat, dimensi, pengemasan kargo dan jumlah paket;
 - c. Jumlah, volume, dan kondisi kargo (sebagaimana terhadap pengangkut).
- Namun, jika 1) pengangkut dihadapan pengirim telah memeriksa hal ini dan 2) pernyataan mengenai hal ini dicantumkan di bagian depan *air way bill*, atau jika fakta yang dinyatakan berhubungan dengan kondisi kargo. Berdasarkan hal tersebut, jika tidak ada indikasi di bagian depan *air way bill*, maka tidak ada anggapan bahwa pengangkut menerima kargo dalam kondisi baik.¹⁴

Berdasarkan Pasal 5 *Montreal Convention 1999*, hal-hal yang harus tercantum dalam *air way bill* antara lain lokasi keberangkatan dan tujuan; dan berat kiriman. Jika lokasi keberangkatan dan tujuan berada dalam wilayah salah satu negara pihak, satu atau lebih tempat pemberhentian yang disepakati berada di wilayah negara lain, maka terdapat indikasi setidaknya satu tempat pemberhentian tersebut.¹⁵ Standar formulir *air way bill* untuk pengangkutan kargo internasional melalui udara telah diadopsi sebagai norma internasional karena format dan diksinya memungkinkan penggabungan semua hal khusus yang disyaratkan berbagai konvensi internasional tentang pengangkutan udara. Pasal 7 *Montreal Convention 1999*, menerangkan bahwa *air way bill* harus dibuat oleh pengirim dalam tiga dokumen asli. Dokumen pertama bertanda "untuk pengangkut" dan wajib tertandatangani oleh pengirim. Dokumen kedua bertanda "untuk pengirim" dan wajib tertandatangani oleh pengirim serta pengangkut. Dokumen ketiga wajib tertandatangani oleh pengangkut yang akan menyerahkan kepada pengirim setelah kargo diterima. Ketentuan tanda tangan pengangkut dan pengirim dapat berupa bentuk cetak atau cap. Jika pengirim menginstruksikan pengangkut untuk menerbitkan *air way bill* maka pengangkut dianggap telah melakukannya atas nama pengirim. Aturan mengenai pengiriman beberapa paket diatur dalam Pasal 8 *Montreal Convention 1999*, yang menyebutkan bahwa ketika terdapat lebih dari satu paket, pengangkut kargo memiliki hak

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*, p. 23.

¹⁵ *Ibid.*, p.26.

mewajibkan pengirim untuk membuat *air way bill* secara terpisah. Kewajiban pengangkut untuk menyerahkan *cargo receipts* secara terpisah apabila cara-cara yang dimaksud dalam Pasal 4 ayat 2 digunakan. Bentuk standar *air way bill* untuk pengangkutan kargo internasional telah ditetapkan oleh *International Air Transport Association* (IATA) atas kesepakatan para anggotanya.¹⁶

Kebenaran informasi-informasi yang terdapat dalam *air way bill* menjadi tanggung jawab pengirim. Informasi yang dimaksudkan mengenai kondisi kargo yang tercantum dalam *air way bill*, dimana diisi atau dilengkapi oleh pengirim atau mengatasnamakan pengirim. Ketentuan ini juga berlaku jika agen dari pengangkut adalah pihak atas nama pengirim. Berdasarkan Pasal 10 ayat 2 *Montreal Convention* 1999, pengirim bertanggung jawab atas kerugian pengangkut atau oleh pihak lain atas dasar ketidakteraturan, ketidakbenaran, atau ketidaklengkapan informasi. Ketentuan dalam konvensi udara internasional memberikan kewajiban kepada pengirim melakukan *goods clearance* untuk ekspor sebelum barang dikirim ke penerima. Dalam Pasal 16 *Montreal Convention* 1999, pengirim diwajibkan melengkapi dokumen-dokumen dan informasi-informasi yang diperlukan untuk memenuhi persyaratan bea cukai atau pihak berwenang lainnya sebelum kargo dikirim ke penerima. Pengirim tidak boleh merugikan pengangkut atau pihak lain dalam pelaksanaan kewajiban ini dan harus membayar semua biaya yang timbul. Kewajiban pengirim atas pengalihan kargo berakhir ketika penerima menerima pengiriman kargo di tempat tujuan (disinilah kewajiban beralih dari pengirim ke penerima) dengan pengecualian jika penerima menolak untuk menerima barang atau jika tidak dapat dihubungi, pengirim mempunyai hak untuk mengalihkannya. Untuk melaksanakan hak pengalihan kargo, pengirim harus menunjukkan bagian ketiga dari *air way bill* yang ditandatangani oleh pengangkut dan diserahkan ke pengirim setelah pengangkut menerima kargo. Pengangkut harus dengan segera menginformasikan ke penerima bahwa barang telah sampai di tujuan. Penerima harus membayar semua biaya yang timbul dan mematuhi ketentuan penangkutan yang terdapat dalam *air way bill* pada saat pengiriman.

3.2 Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Menurut *Montreal Convention* 1999

Pengangkutan barang merupakan kegiatan yang esensial dalam kehidupan masyarakat. Kebutuhan akan membawa barang dari satu tempat ke tempat lain semakin meningkat. Sebagaimana, barang harus dipindahkan dari negara satu ke negara lain dalam kegiatan ekspor impor. Pengangkutan memegang peranan penting dalam menunjang pertumbuhan perekonomian suatu negara. Sejalan dengan kebutuhan masyarakat yang membutuhkan sarana untuk menunjang mobilitas barang, jasa, dan orang diberbagai tempat. Kegiatan ekspor impor dalam perdagangan internasional melekat erat kebutuhan akan pengiriman barang dari luar negeri ke dalam negeri ataupun sebaliknya. Pengangkutan barang melalui udara menjadi salah satu transportasi yang banyak dipilih karena cepat, aman, dan efisien. Dalam pengangkutan udara, pengangkut bertanggung jawab dalam menjaga kepentingan dan hak pengguna jasa.¹⁷ Oleh karena itu, eksistensi peraturan yang mengatur penyelenggaraan angkutan udara sangat penting guna mencegah adanya berbagai masalah dan menjaga keamanan pengguna jasa. *International Civil Aviation Organization*

¹⁶ *Ibid.*, p. 22

¹⁷ Mumek, Revino W., Waha, Caecilia J.J., dan Sondakh, Max Karel. "Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Udara Niaga Menurut Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan". *Lex Privatum* 11, No.5 (2023): 2.

(ICAO) sebagai organisasi yang mengatur penerbangan internasional, menerbitkan konvensi-konvensi tentang angkutan udara antara lain, yaitu *Warsaw Convention 1929* dan *Montreal Convention 1999*. Selain itu berdasarkan latar belakang di atas, UNCTAD juga menerbitkan pedoman mengenai pengangkutan barang, yaitu *Carriage of Goods by Air: A Guide to The International Legal Framework*. *Warsaw Convention 1929* adalah unifikasi norma hukum internasional yang menjadi dasar pengangkutan udara internasional. Konvensi ini berlaku untuk pengangkutan orang, bagasi, atau kargo internasional. Konvensi ini mengatur mengenai dokumen transportasi udara internasional serta tanggung jawab perusahaan pengangkut yang mana terdapat batasan didalamnya. *Montreal Convention 1999* menjadi bentuk sederhana dari aturan-aturan dan perjanjian dalam *Warsaw Convention 1929*. Konvensi ini mengatur mengenai hukum privat pengangkutan udara internasional.¹⁸ *Montreal Convention 1999* secara internasional menggantikan *Warsaw Convention 1929* dan konvensi ini berlaku bagi negara yang telah meratifikasinya.

Dalam *Montreal Convention 1999*, aturan penting yang membedakannya dari *Warsaw Convention 1929* adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Prinsip ini menerangkan bahwa pengangkut tidak disangka lagi bertanggung jawab melainkan wajib bertanggung jawab penuh atas kerugian pengguna jasa.¹⁹ Aturan "pengangkutan internasional" dalam konvensi ini adalah pengangkutan yang dilakukan berdasarkan perjanjian antar para pihak, dimana lokasi keberangkatan dan tujuan berada di negara lain. Berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut atas kerusakan bagasi selama pengangkutan, diatur dalam Pasal 17. Dalam Pasal 17 Ayat (2) menyebutkan bahwa selama proses pengangkutan berlangsung, pengangkut bertanggung jawab jika adanya kerugian akibat kehancuran, kerusakan, dan/atau kehilangan bagasi, dimana bagasi tercatat berada di tanggung jawab pengangkut. Selain itu, pengaturan mengenai tanggung jawab pengangkut atas kerusakan kargo tertuang dalam Pasal 18 yang menyebutkan bahwa selama proses pengangkutan berlangsung, pengangkut bertanggung jawab jika adanya kerugian akibat rusak, hancur, atau hilangnya kargo. Berdasarkan Pasal 18 Ayat (2), terdapat beberapa kondisi dimana pengangkut tidak harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul, sebagai berikut:

- a. Keadaan yang buruk, cacat yang melekat, atau kualitas dari kargo;
- b. Pengemasan kargo yang cacat;
- c. Adanya perang atau konflik bersenjata;
- d. Adanya tindakan otoritas public yang dilakukan sehubungan dengan masuk, keluar, atau transit kargo.²⁰

Pengaturan tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan tertuang dalam Pasal 19, yang menjelaskan bahwa "tidak semua keterlambatan penerbangan dapat dianggap sebagai tanggung jawab penyelenggara penerbangan apabila dapat membuktikan bahwa pengangkut, pegawai, atau agennya telah melakukan berbagai macam tindakan untuk menghindari kerugian akibat keterlambatan pengangkutan". *Montreal Convention 1999* tidak menjelaskan lebih rinci terkait hal-hal yang menjadi tanggung jawab pengangkut atas kerugian akibat keterlambatan pengangkutan. Sementara itu, ketentuan pada Pasal 20 mengatur mengenai pembebasan dari tuduhan atas kerugian dengan syarat pengangkut dapat memberikan bukti bahwa kerugian

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 5.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ UNCTAD., *loc.cit.*

bukan disebabkan pihak pengangkut. Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab apabila kerugian yang terjadi disebabkan oleh kelalaian pihak pengguna jasa (*contributory negligence*).²¹ Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) tidak dapat diterapkan atau diberlakukan apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian sepenuhnya akibat tindakan pengguna jasa. *Montreal Convention 1999* juga mengatur mengenai nilai ganti rugi dengan menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) bagi pengangkutan udara internasional. Penerapan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dalam konvensi ini bagi perusahaan penerbangan berdasarkan beberapa alasan antara lain:

- a. Modal multi miliar dollar yang dimiliki perusahaan penerbangan menguatkan kedudukannya dibandingkan jasa angkutan pribadi;
- b. Perkembangan teknologi penerbangan semakin canggih memberikan kepercayaan atas keamanan yang dapat diandalkan;
- c. Meningkatnya kesadaran masyarakat tentang perlindungan konsumen;
- d. Pengangkutan udara telah menguasai terkait hal-hal penerbangan, baik dari sisi teknologi maupun operasionalitas;
- e. Perusahaan penerbangan tentunya mempunyai asuransi perusahaan, sehingga apabila pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul maka biaya yang dikeluarkan dapat diganti oleh perusahaan asuransi.²²

Mengenai jumlah kompensasi yang diperoleh atas keterlambatan, bagasi, dan kargo diatur dalam Pasal 22 Ayat (1), dalam hal kerugian atas keterlambatan sesuai dalam Pasal 19, tanggung jawab pengangkut dibatasi 4.150 SDR (*Special Drawing Rights*). *Special Drawing Rights* atau Hak Penarikan Khusus yang berfungsi sebagai pelengkap cadangan mata uang para negara anggota *International Monetary Fund* (IMF). Selanjutnya dalam Pasal 22 Ayat (2), tanggung jawab pengangkut dalam hal pengangkutan bagasi atas hancur, hilang, rusak, atau keterlambatan dibatasi 1.000 SDR bagi tiap penumpang. Terdapat pengecualian dalam hal pengangkutan bagasi, yaitu apabila penumpang menyatakan nilai bagasi dalam pernyataan khusus saat penerimaan oleh pengangkut dan membayar nilai tambahan jika diperlukan. Oleh karena itu, pengangkut hanya bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi sejumlah yang diterangkan oleh penumpang tidak lebih ataupun kurang, kecuali dapat dibuktikan bahwa nilai yang diterangkan oleh penumpang lebih besar dari nilai sebenarnya. Pasal 22 Ayat (3), mengatur perihal tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan kargo atas kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan dibatasi pada nilai 17 SDR per kg, dengan pengecualian bahwa saat paket kargo diserahkan kepada pengangkut, pengirim ada membuat pernyataan khusus mengenai nilai kargo tersebut di tempat tujuan dan telah membayar sejumlah nilai tambahan jika diperlukan. Pasal 22 Ayat (4), menambahkan bahwa dalam hal kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan sebagian dari kargo atau benda didalamnya, maka berat total paket saja yang digunakan untuk memastikan jumlah tanggung jawab pengangkut.

Ketentuan pada Pasal 22 Ayat (1) dan (2) tidak akan berlaku jika terbukti bahwa kerusakan disebabkan karena tindakan atau kelalaian pengangkut yang dilakukan secara sengaja untuk menimbulkan kerugian, sejauh tindakan atau kealpaan tersebut dapat dibuktikan. Peninjauan kembali terhadap batasan besarnya nilai ganti rugi yang diatur dalam Pasal 21, 22, dan 23 *Montreal Convention 1999* dilakukan setiap 5 tahun

²¹ Mumeck, Revino W., *loc.cit.*

²² *Ibid.*, hlm. 8.

sekali oleh *depositary*. Sementara itu, dalam Pasal 25 menyebutkan bahwa suatu perusahaan pengangkutan dapat menetapkan batasan tanggung jawab yang lebih tinggi daripada yang diatur dalam *Montreal Convention* atau tidak terdapat batasan tanggung jawab sama sekali.

4. Kesimpulan

Dalam pengangkutan barang atau kargo udara perlu melampirkan dokumen pengangkutan yang disebut dengan istilah *air way bill*. Penerbitan *air way bill* sangat penting karena menjadi bukti kontrak atau perjanjian pengangkutan udara internasional, yang mana dalam dokumen tersebut memuat hal-hal yang berkaitan dengan pengangkutan. Hal tersebut diatur dalam ketentuan Incotrems 2020, yang mengharuskan pengangkut menerbitkan dokumen pengangkutan atas instruksi penjual (pengirim) dalam kondisi FCA. Selain itu, pada Pasal 4 Ayat (1) *Montreal Convention 1999* juga mengatur mengenai kewajiban menerbitkan *air way bill* dalam pengangkutan kargo udara. Fungsi pembuktian pada *air way bill* juga dijelaskan pada Pasal 11 *Montreal Convention 1999*, yang menjelaskan bahwa *air way bill* menjadi alat bukti *prima facie* dari adanya kontrak/perjanjian pengangkutan, penerimaan barang/kargo, dan syarat-syarat pengangkutan. Adanya *air way bill* dapat memudahkan para pihak untuk menegakkan hak-haknya. Tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang/kargo udara bersifat mutlak, dimana pengangkut wajib bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul selama pengangkutan berlangsung. Tanggung jawab ini dikenal dengan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Bentuk tanggung jawab pengangkut atas kerusakan, kehancuran, atau kehilangan kargo adalah dengan membayar kompensasi ganti rugi kepada pengguna jasa, yang telah diatur dalam Pasal 22 Ayat (3) dan (4) *Montreal Convention 1999*. Tanggung jawab pengangkut atas kerusakan, kehancuran, atau kehilangan kargo dibatasi pada 17 SDR per kg dengan pengecualian apabila ada pernyataan khusus mengenai nilai kargo. Jumlah tanggung jawab yang harus dibayar oleh pengangkut hanya ditentukan dari berat total kargo. Dalam pelaksanaan tanggung jawab, pengangkut terbebas dari tuduhan apabila dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul bukan disebabkan oleh pihaknya melainkan pihak pengguna jasa. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 20 *Montreal Convention 1999*. Batasan tanggung jawab pengangkut tidak boleh lebih rendah dari ketentuan yang diatur pada *Montreal Convention 1999* dan boleh tidak ada batasan tanggung jawab.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Aprita, Serlika, and Adhitya, Rio. *Hukum Perdagangan Internasional*. Depok: Rajawali Pers, 2020.
- Dimatteo, Larry A. et al. *International Sales Law: A Critical Analysis of CISG Jurisprudence*. Cambridge University Press.
- UNCTAD. *Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework*. UNCTAD Secretariat, 2006.
- Widhiyanti, H. N. *Hukum Perdagangan Internasional*. Universitas Brawijaya Press.

Jurnal

- Adianto, Muhammad Pradika Setia Agafta. "Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan." *Mimbar Keadilan Jurnal Ilmu Hukum*, 2017: 146-159.

- Ayu, F.D, I.A.P Widianti, and I.W Arthanaya. "Prosedur Penerapan Dokumen Bill Of Lading Dalam Aktivitas Ekspor-Import." *Jurnal Analogi Hukum*, 2020: 22-26.
- Diamar, Raisha Puti., dkk. "KONOSEMEN DAN PERKEMBANGANNYA DALAM PERSPEKTIF HUKUM PENGANGKUTAN INDONESIA". *Lex Journalica*, 2020: 141-147.
- Grozdanovska, Vesna., Jankulovski, Nikolche., and Bojkovska, Katerina. "International Business and Trade". *International Journal of Sciences: Basic and Applied Research*, 2017: 105-114.
- Jin-Hwan, Kim. "The Comparative Study of Incoterms 2020 and 2010 in International Physical Distribution." *Journal of Distribution Science* , 2020.
- Johnson, W.P. "Analysis of Incoterms as usage under articles 9 of the CISG." *University of Pennsylvania Journal of International Law*, 2014: 379-430.
- Kim, J.H. "A Study on the Major Changes in the Incoterms." *Kyungpook National University Law Institute*, 2019: 259-289.
- Mumek, Revino W., Caecilia J.J Waha, and Max Karel dan Sondakh. "Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Udara Niaga Menurut Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan." *Lex Privatum*, 2023.
- Octavianus, Yoshua Yudha, dkk. "Tinjauan Hukum Maritim Berkaitan dengan Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Kapal Laut dalam Kegiatan Perdagangan Internasional". *Lex Privatum*, 2020.
- Poláček, Bohumil. "International Air Carriage Liability". *Časopis pro právní vědu a praxi*, 2019: 491-517. <http://doi.org/10.5817/CPVP2019-4-4>.
- Ramadan, Ghema. "Implementing The Warsaw Convention 1929 In Indonesia." *Juris Gentium Law Review*, 2014: 22-29.
- Sidik, Hasan. "Tanggung Jawab Pengangkut Udara Atas Keterlambatan." *Journal of International Studies*, 2016: 62-76.
- Suprapti. "Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Udara Terhadap Pengiriman Kargo Melalui Udara." *Jurnal Manajemen Dirgantara*, 2016: 33-41.
- Wijaya, Adri., Putri, Andi Yenni Rakhman., dan Saleh, Ahmad Dzulfahmi. "Incoterms dalam Perjanjian Perdagangan Internasional". *Jurnal Litigasi Amsir*, 2022.

Internet

- International Arbitration. *ICC Incoterms in International Trade*. 06 19, 2020. <https://www.international-arbitration-attorney.com/icc-incoterms-in-international-trade/> (accessed 09 2023).
- University of Cambridge. *Incoterms*. <https://www.procurement.admin.cam.ac.uk/files/incoterms.pdf> (accessed 09 2023).
- International Civil Aviation Organization. *The Postal History of ICAO: The Warsaw System on Air Carrier Liability*. https://applications.icao.int/postallhistory/the_warsaw_system_on_air_carrier_s_liability.htm#:~:text=Whereas%20the%20Warsaw%20Convention%20set,irrespective%20of%20a%20carrier's%20fault. (accessed 09 09, 2023).

Perundang-Undangan

- Hague Protocol 1995 (Protocol to Amend the Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October 1929, Done At The Hague On 28 September 1955).

Montreal Convention 1999 (Convention for The Unification of Certain Rules for International Carriage by Air).
Uniform Custom and Practice for Documentary Credit (UCP 600).
Warsaw Convention 1929 (Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw On 12 October 1929).