



ASPEK HUKUM

TRANSPORTASI UDARA EMBARKASI HAJI / UMRAH BIJB KERTAJATI JAWA BARAT

*Legal aspects of air transportation for hajj/umrah
embarkation BIJB Kertajati West Java*

Penulis (Writers)

Prof. Dr. Martono | Capt. Christian Bisara SH, MM | Wardhani Sartono, Ir. M.Sc.
Marsda TNI (Ret.) Dr. Potter Gultom, SH, MM. | Dr. Gunardi, S.H., M.H. | Rudy S.H., M.Si.
Marsada TNI (Purn) Dr. Sungkono, S.E., M.Si. | Elfi Amir, SSi, SE, MM | Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S.
Assoc. Prof. Dr. H. Rasji, S.H., M.H. | Marsma TNI Dr. Drs. Bastari R., S.H., M.Pd., M.Sc., M.Si. (Han)
Dr. Nunung Rusmiati, M.Si. | Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H. | Jemsly Hutabarat | Budi Prayitno, S.H.
Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH. | Assoc. Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA, GPM, CPN, CP. Arb
Golden Mandala | Gracia | Fionna Khantidevi Lukmadi

Tim Editor (Editor's Team)

Prof. Dr. Martono | Rasji | Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S.

BIJB KERTAJATI

WEST JAVA INTERNATIONAL AIRPORT

operated by Angkasa Pura II

ASPEK HUKUM



**TRANSPORTASI UDARA EMBARKASI HAJI / UMRAH BIJB
KERTAJATI JAWA BARAT**

*Legal aspects of air transportation for haji/umrah
embarkation BIJB Kertajati West Java*

Buku “Aspek Hukum Transportasi Udara Embarkasi Haji/Umrah BIJB Kertajati Jawa Barat” ditulis bersama oleh Para Ahli dibidang masing-masing untuk memenuhi kebutuhan mahasiswa, praktisi, teoretisi dan masyarakat umum yang berhubungan dengan embarkasi haji/umrah BIJB Kertajati. Buku ini mengacu kepada: buku, artikel, dokumen nasional maupun internasional, jurnal, kamus, kebijakan pemerintah, website dan sumber-sumber sah lainnya. Bertujuan untuk memotivasi, menginspirasi, menggerakkan generasi penerus untuk tetap mengimplementasikan nilai-nilai Pancasila dan UUD 1945, antara lain persatuan dan kesatuan, dengan cara : Gotong royong, kolaborasi, saling melengkapi, kompak dan solid. Buku ini berisi 4 (empat) Bab masing-masing bidang optimalisasi dan pengembangan, operasi penerbangan BIJB Kertajati, pelayanan haji/umrah dan tanggung jawab perusahaan penerbangan.



eureka

media aksara

Anggota IKAPI
No. 225/UTE/2024

- ☎ 0858 5343 1992
- ✉ eurekaediaaksara@gmail.com
- 📍 Jl. Banjaran RT.20 RW.10
Bojongsari - Purbalingga 53362

ISBN 978-623-487-695-6



9 786234 876956

**ASPEK HUKUM TRANSPORTASI UDARA
EMBARKASI HAJI/UMRAH BIJB
KERTAJATI JAWA BARAT**

***LEGAL ASPECTS OF AIR TRANSPORTATION
FOR HAJJ/UMRAH EMBARKATION BIJB
KERTAJATI WEST JAVA***

Penulis (Writers)

**Prof. Dr. Martono | Capt.Christian Bisara SH.,MM | Wardhani
Sartono, Ir. M.Sc. | Marsda TNI (Ret.) Dr Potler Gultom, SH.,
MM. | Dr. Gunardi, S.H., M.H. | Rudy S.H., M.Si. | Marsada
TNI (Purn) Dr.Sungkono, S.E., M.Si. | Elfi Amir, SSiT, SE, MM
| Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S. | Assoc. Prof. Dr.
H. Rasji, S.H., M.H. | Marsma TNI Dr. Drs. Bastari R., S.H.,
M.Pd., M.Sc., M.Si. (Han) | Dr. Nunung Rusmiati, M.Si. | Dr.
Niru Anita Sinaga, S.H., M.H. | Jemsly Hutabarat | Budi
Prayitno, S.H. | Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH. |
Assoc Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA., CPM., CPN.,
CP. Arb | Golden Mandala | Gracia | Fionna Khantidevi
Lukmadi**

Tim Editor (Editor's Team)

**Prof. Dr. Martono | Rasji | Dr. Gunawan
Djajaputra, S.H., M.H., S.S.**



**eureka
media aksara**

PENERBIT CV.EUREKA MEDIA AKSARA

**ASPEK HUKUM TRANSPORTASI UDARA EMBARKASI
HAJI/UMRAH BIJB KERTAJATI JAWA BARAT
LEGAL ASPECTS OF AIR TRANSPORTATION FOR
HAJJ/UMRAH EMBARKATION BIJB KERTAJATI WEST JAVA**

Penulis : Prof. Dr. Martono | Capt.Christian Bisara SH., MM | Wardhani Sartono, Ir. M.Sc. | Marsda TNI (Ret.) Dr Potler Gultom, SH., MM. | Dr. Gunardi, S.H., M.H. | Rudy S.H., M.Si. | Marsada TNI (Purn) Dr.Sungkono, S.E., M.Si. | Elfi Amir, SSiT, SE, MM | Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S. | Assoc. Prof. Dr. H. Rasji, S.H., M.H. | Marsma TNI Dr. Drs. Bastari R., S.H., M.Pd., M.Sc., M.Si. (Han) | Dr. Nunung Rusmiati, M.Si. | Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H. | Jemsly Hutabarat | Budi Prayitno, S.H. | Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH. | Assoc Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA., CPM., CPN., CP. Arb | Golden Mandala | Gracia | Fionna Khantidevi Lukmadi

Editor : Prof. Dr. Martono | Rasji | Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S.

Desain Sampul : Eri Setiawan

Tata Letak : Rizki Rose Mardiana

ISBN : 978-623-487-695-6

Diterbitkan oleh: **EUREKA MEDIA AKSARA, FEBRUARI 2023**
ANGGOTA IKAPI JAWA TENGAH
NO. 225/JTE/2021

Redaksi:

Jalan Banjaran, Desa Banjaran RT 20 RW 10 Kecamatan Bojongsari
Kabupaten Purbalingga Telp. 0858-5343-1992

Surel : eurekamediaaksara@gmail.com

Cetakan Pertama : 2023

All right reserved

Hak Cipta dilindungi undang-undang

Dilarang memperbanyak atau memindahkan sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apapun dan dengan cara apapun, termasuk memfotokopi, merekam, atau dengan teknik perekaman lainnya tanpa seizin tertulis dari penerbit.

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan karunia-Nya yang melimpah bagi Penulis selama proses menulis buku ini. Dengan demikian, buku ini dapat terselesaikan dengan baik dan hadir di tangan para pembaca. Buku "*Aspek Hukum Transportasi Udara Embarkasi Haji/Umrah BIJB Kertajati Jawa Barat*" ditulis bersama oleh Para Ahli dibidang masing-masing untuk memenuhi kebutuhan mahasiswa, praktisi, teoretisi dan masyarakat umum yang berhubungan dengan embarkasi haji/umrah BIJB Kertajati. Buku ini mengacu kepada: buku, artikel, dokumen nasional maupun internasional, jurnal, kamus, kebijakan pemerintah, website dan sumber-sumber sah lainnya. Bertujuan untuk memotivasi, menginspirasi, menggerakkan generasi penerus untuk tetap mengimplementasikan nilai-nilai Pancasila dan UUD 1945, antara lain persatuan dan kesatuan, dengan cara : Gotong royong, kolaborasi, saling melengkapi, kompak dan solid. Buku ini berisi 4 (empat) Bab masing-masing bidang optimalisasi dan pengembangan, operasi penerbangan BIJB Kertajati, pelayanan haji/umrah dan tanggung jawab perusahaan penerbangan. Diawali dengan latar belakang, ditutup dengan kesimpulan dan saran serta ucapan terima kasih kepada para penulis dan kontributor lainnya. Para penulis memohon maaf apabila terdapat kesalahan kata dan kalimat yang tidak disengaja dalam buku ini. Semoga buku ini bermanfaat dan menambah ilmu para pembaca. Buku tersebut berisi 4 (empat) Bab sebagai berikut:

Bab I mengenai : Optimalisasi dan Pengembangan BIJB Kertajati menjelaskan kronologi BIJB Kertajati; kerja sama; pembentukan badan usaha; anggaran pembangunan; fakta terbaru; strategi optimalisasi meliputi bengkel pesawat udara, perawatan pesawat udara milik pemerintah dan swasta, pusat kargo udara dan pusat logistik.

Bab II mengenai : Operasi Penerbangan BIJB Kertajati menjelaskan peresmian pengoperasian; persyaratan embarkasi dan debarkasi mengenai pelayanan penyelenggara bandar udara; keselamatan penerbangan nasional; keamanan dan keselamatan penerbangan; budaya keselamatan penerbangan; tindakan melawan hukum pemeriksaan penumpang di Bandara; barang atau bahan berbahaya; bagasi kabin dan barang atau bahan berbahaya; senjata api dalam bagasi; fasilitas BIJB Kertajati; perawatan dan karakteristik (*Flexible Pavement (FP)*) landas pacu BIJB Kertajati.

Bab III mengenai : pelayanan jemaah haji/umrah BIJB Kertajati menjelaskan penundaan sementara akses masuk Arab Saudi, embarkasi umrah BIJB Kertajati, persiapan sebelum berangkat umrah, barang bawaan saat berangkat umrah, kerjasama Indonesia dan Arab Saudi, peningkatan kerjasama penerbangan jemaah haji/umrah dan pariwisata, PT Angkasa Pura II, penerbangan jemaah haji, pembukaan penerbangan umrah, penerbangan umrah Garuda Indonesia dan penerbangan pertama, kedua *Lion Air*; status hukum penerbangan umrah; pemeriksaan awak pesawat udara dan jemaah haji/umrah; pelayanan transportasi udara jemaah haji/umrah seperti pelayanan lapor keberangkatan, naik ke dalam pesawat udara, bagasi tercatat, keterlambatan penerbangan, dalam penerbangan, singgah, setelah penerbangan; transportasi pemulangan jemaah haji/umrah seperti pelayan lapor keberangkatan, bagasi tercatat,

naik pesawat udara, bagasi kabin, keterlambatan penerbangan, pelayanan selama penerbangan, terhadap masalah yang timbul, dalam penerbangan, singgah setelah penerbangan dan lainnya.

Bab IV mengenai : Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan terhadap jemaah haji/umrah, menjelaskan tanggung jawab hukum berdasarkan konvensi Warsawa 1929 yang meliputi dokumen transportasi udara internasional yang meliputi tiket pesawat udara, bagasi tercatat, surat muatan udara, tanggung jawab pengangkut, meliputi besaran ganti rugi, pengaduan, yurisdiksi dan tanggung jawab berdasarkan Konvensi Montreal 1999 yang meliputi tiket penumpang dan bagasi tercatat, surat muatan pesawat udara, dokumen bukti transportasi udara, tanggung jawab kargo udara, tanggung jawab terhadap jemaah haji/umrah, batal demi hukum, pembayaran di muka, satuan mata uang, yurisdiksi pengadilan, arbitrase dan kedaluwarsa, gugatan perdata dan tuntutan pidana, gugatan ganti kerugian dan asuransi tanggung jawab hukum, namun demikian sebelum menjelaskan Bab-Bab tersebut di atas diawali dengan pendahuluan yang menjelaskan keselamatan penerbangan, sebab-sebab kecelakaan pesawat udara, kecelakaan pesawat udara jemaah haji/umrah, dasar hukum dan beberapa pengertian yang berkaitan dengan judul.

FOREWORD

Praise goes to God Almighty, for His abundant blessings and gifts to the author during the process of writing this book. Thus, this book can be completed properly and present in the hands of the readers. The book "Legal Aspects of Air Transportation for Hajj/Umrah Embarkation BIJB Kertajati West Java" was jointly written by Experts in their respective fields to meet the needs of students, practitioners, theorists and the general public related to Hajj/Umrah departure for BIJB Kertajati. This book refers to: books, articles, national and international documents, journals, dictionaries, government policies, websites and other valid sources. The aim is to motivate, inspire, and move the next generation to continue implementing the values of Pancasila and the 1945 Constitution, including unity and oneness, by means of: mutual cooperation, collaboration, complementarity, compact and solidity. This book contains 4 (four) chapters each in the areas of optimization and development, BIJB Kertajati flight operations, Hajj/Umrah services and the responsibilities of airline companies. It begins with background, and closes with conclusions and suggestions and acknowledgements of the authors and other contributors. The authors apologize if there are unintentional mistakes in words and sentences in this book. Hopefully, this book is useful and adds to the knowledge of readers. The book contains 4 (four) chapters as follows:

Chapter I concerning : Optimization and Development of BIJB Kertajati explains the chronology of BIJB Kertajati; cooperation; establishment of business entity; development budget; latest facts; The optimization strategy includes aircraft repair shops, government and private aircraft maintenance, air cargo centres and logistics centres.

Chapter II regarding : BIJB Kertajati Flight Operations explains the inauguration of the operation; embarkation and disembarkation requirements regarding airport operator services; national aviation safety; aviation security and safety; aviation safety culture; action against the law on passenger inspection at the airport; dangerous goods or materials; cabin baggage and dangerous goods or materials; firearms in baggage; BIJB Kertajati facility; maintenance and characteristics (Flexible Pavement (FP)) of the BIJB Kertajati runway.

Chapter III regarding : BIJB Kertajati pilgrimage/umrah services explains temporary delays in access to Saudi Arabia, BIJB Kertajati Umrah embarkation, preparations before departing for Umrah, luggage when departing for Umrah, cooperation between Indonesia and Saudi Arabia, increasing cooperation for Hajj/Umrah flights and tourism, PT Angkasa Pura II, pilgrimage flights, the opening of umrah flights, Garuda Indonesia umrah flights and the first, second Lion Air flights; Umrah flight legal status; examination of aircraft crew and pilgrims/umrah pilgrims; air transportation services for pilgrims/umrah such as services for departure, boarding, checked baggage, flight delays, in-flight, layover, after the flight; transportation for the return of pilgrims/umrah

pilgrims such as departures, checked baggage, aeroplane boarding, cabin baggage, flight delays, during flights, to problems that arise, in-flight, stopovers after flights and others.

Chapter IV concerning : Responsibilities of Airline Companies towards pilgrims/umrah pilgrims, explains legal responsibilities based on the 1929 Warsaw convention which includes international air transportation documents which include aeroplane tickets, checked baggage, air bills of lading, carrier's responsibility, including the amount of compensation, complaints, jurisdiction and responsibilities based on the 1999 Montreal Convention which includes passenger tickets and checked baggage, bill of lading, documents proof of air transportation, responsibility for air cargo, responsibility for pilgrims/umrah, null and void, payment in advance, unit currency, court jurisdiction, arbitration and expiration, civil suits and criminal suits, torts and liability insurance.

However, before explaining the chapters mentioned above, it begins with an introduction explaining aviation safety, the causes of aircraft accidents, hajj/umrah pilgrims aircraft accidents, legal basis and several definitions related to the title.

DAFTAR ISI

| | |
|--|------------|
| KATA PENGANTAR..... | iv |
| FOREWORD | vii |
| DAFTAR ISI..... | x |
| | |
| PENDAHULUAN..... | 1 |
| A. Keselamatan Penerbangan | 1 |
| B. Sebab Kecelakaan Pesawat Udara..... | 4 |
| C. Kecelakaan Pesawat Udara Berkaitan dengan Haji/Umrah | 10 |
| D. Dasar Hukum dan Pengertian..... | 18 |
| PRELIMINARY..... | 26 |
| A. Aviation Safety | 26 |
| B. Cause of Aircraft Accident | 29 |
| C. Aircraft Accident Related to Hajj/Umrah..... | 34 |
| D. Legal Basis and Understanding | 41 |
| | |
| BAB 1 OPTIMALISASI DAN PENGEMBANGAN BIJB | |
| KERTAJATI..... | 49 |
| A. Kronologi BIJB Kertajati..... | 49 |
| B. Perjanjian Kerjasama | 50 |
| C. Pembentukan Badan Usaha..... | 51 |
| D. Anggaran Pembangunan BIJB Kertajati | 51 |
| E. Fakta Terbaru Bandara Kertajati | 52 |
| F. Strategi Optimalisasi BIJB Kertajati | 52 |
| CHAPTER 1 OPTIMIZATION AND DEVELOPMENT OF BIJB KERTAJATI..... | 60 |
| A. BIJB Kertajati Chronology..... | 60 |
| B. Cooperation Agreement | 61 |
| C. Establishment of a Business Entity | 62 |
| D. BIJB Kertajati Development Budget..... | 62 |
| E. Latest Facts about Kertajati Airport..... | 63 |
| F. BIJB Kertajati Optimization Strategy | 63 |
| | |
| BAB 2 OPERASI PENERBANGAN BIJB KERTAJATI..... | 70 |
| A. Peresmian Pengoperasian..... | 70 |

| | |
|--|-----|
| B. Persyaratan Embarkasi dan Debarkasi | 71 |
| C. Pelayanan Penyelenggara Bandar Udara | 77 |
| D. Keselamatan Penerbangan Nasional..... | 78 |
| E. Keamanan dan Keselamatan..... | 80 |
| F. Dokumen Penerbangan Internasional dan Leasing | 81 |
| G. Budaya Keselamatan Penerbangan | 84 |
| H. Tindakan Melawan Hukum (<i>Unlawfull Acts</i>) | 86 |
| I. Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina | 95 |
| J. Pemeriksaan Penumpang di Bandara | 97 |
| K. Barang atau Bahan Berbahaya (<i>Dangerous Goods</i>) | 98 |
| L. Bagasi Kabin dan Barang atau Bahan Berbahaya | 100 |
| M. Senjata Api dalam Bagasi | 100 |
| N. Fasilitas BIJB Kertajati..... | 101 |
| O. Perawatan Landas Pacu (<i>Flexible Pavement (FP)</i> BIJB Kertajati | 103 |

CHAPTER 2 BIJB KERTAJATI FLIGHT

| | |
|---|------------|
| OPERATIONS | 107 |
| A. Inauguration of Operation | 107 |
| B. Embarkation and Debarkation Requirements | 108 |
| C. Airport Operator Services | 114 |
| D. National Aviation Safety | 115 |
| E. Security and Safety | 117 |
| F. International Aviation Documents and Leasing | 117 |
| G. Aviation Safety Culture..... | 120 |
| H. Unlawful Acts | 122 |
| I. Customs, Immigration and Quarantine | 130 |
| J. Passenger Examination at the Airport | 131 |
| K. Dangerous Goods or Materials | 132 |
| L. Cabin Baggage and Dangerous Goods or Materials | 134 |
| M. Firearms in Baggage | 135 |
| N. BIJB Kertajati Facility | 135 |
| O. Runway Maintenance (<i>Flexible Pavement (FP)</i> BIJB Kertajati | 137 |

| | |
|---|------------|
| BAB 3 PELAYANAN JEMAAH HAJI/UMRAH..... | 141 |
| A. Penerbangan Jemaah Haji/Umrah BIJB Kertajati | 142 |
| B. Kerjasama Indonesia dan Arab Saudi | 146 |
| C. Peningkatan Kerjasama Penerbangan Jemaah Haji/Umrah dan Pariwisata | 151 |
| D. Status Hukum Penerbangan Umrah Embarkasi BIJB Kertajadi..... | 159 |
| E. Pemeriksaan Awak Pesawat Udara | 164 |
| F. Jemaah Umrah dan Awak Pesawat Udara..... | 164 |
| G. Pelayanan Transportasi Jemaah Haji/Umrah | 166 |
| H. Transportasi Pemulangan Jemaah Haji/Umrah..... | 174 |
| CHAPTER 3 SERVICES FOR PILGRAMIC HAJJ/ UMRAH | 185 |
| A. Flights for Hajj/Umrah Pilgrims BIJB Kertajati | 186 |
| B. Cooperation between Indonesia and Saudi Arabia..... | 190 |
| C. Increasing Hajj/Umrah Pilgrimage Cooperation and Tourism..... | 195 |
| D. Legal Status of BIJB Kertajadi Embarkation Umrah Flights | 202 |
| E. Examination of Aircraft Crew | 206 |
| F. Umrah Pilgrims and Aircraft Crew | 206 |
| G. Hajj/Umrah Pilgrimage Transportation Services..... | 208 |
| H. Transportation for Hajj/Umrah Pilgrims Return | 215 |
| BAB 4 TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENERBANGAN..... | 226 |
| A. Konvensi Warsawa 1929..... | 226 |
| B. Perkembangan Konvensi Warsawa 1929 | 227 |
| C. Berlakunya Konvensi Warsawa 1929 | 229 |
| D. Dokumen Transportasi Udara Internasional | 229 |
| E. Tanggung Jawab Pengangkut (<i>Air Carrier Liability</i>) | 238 |
| F. Pengaduan (<i>Complaint</i>) | 242 |
| G. Yurisdiksi | 242 |

| | |
|--|------------|
| H. Hubungan Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999 | 243 |
| I. Konsep Tanggung Jawab Hukum | 243 |
| J. Konvensi Montreal 1999 | 256 |
| K. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan | 257 |
| CHAPTER 4 LIABILITY OF THE AVIATION | |
| COMPANY | 276 |
| A. The 1929 Warsaw Convention | 276 |
| B. Development of the 1929 Warsaw Convention | 276 |
| C. Entry into force of the 1929 Warsaw Convention | 278 |
| D. International Air Transport Documents | 279 |
| E. Air Carrier Liability | 287 |
| F. Complaints | 290 |
| G. Jurisdiction | 290 |
| H. Relationship between the 1929 Warsaw Convention and the 1999 Montreal Convention | 290 |
| I. Legal Liabilities | 291 |
| J. The 1999 Montreal Convention..... | 302 |
| K. Airline Liabilities..... | 302 |
| REFERENSI | 319 |
| TENTANG PENULIS | 333 |



**ASPEK HUKUM TRANSPORTASI UDARA UMRAH
EMBARKASI BIJB KERTAJATI JAWA BARAT
LEGAL ASPECTS OF HAJJ/UMROH AIR TRANSPORTATION
BIJB KERTAJATI EMBARKATION WEST JAVA**

Penulis (Writers)

Prof. Dr. Martono | Capt.Christian Bisara SH.,MM | Wardhani Sartono, Ir. M.Sc. | Marsda TNI (Ret.) Dr Potler Gultom, SH., MM. | Rudy | Dr. Gunardi, S.H., M.H. | Elfi Amir, SSiT, SE, MM | Marsada TNI (Purn) Dr.Sungkono, S.E., M.Si. | Assoc Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA., CPM., CPN., CP. Arb | Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S. | Assoc. Prof. Dr. H. Rasji, S.H., M.H. | Marsma TNI Dr. Drs. Bastari R., S.H., M.Pd., M.Sc., M.Si. (Han) | Dr. Nunung Rusmiati, M.Si. | Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H. | Jemsly Hutabarat | Budi Prayitno, S.H. | Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH. | Golden Mandala | Gracia | Fionna Khantidevi Lukmadi

Tim Editor (Editor's Team)

Prof. Dr. Martono | Rasji | Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S.



PENDAHULUAN

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara bersama dengan pemangku kepentingan yang lain pada tanggal 21 Nopember 2022 melakukan pelepasan penerbangan umrah ke Arab Saudi melalui BIJB Kertajati Jawa Barat. Pelepasan tersebut menandai keberangkatan perdana jemaah umrah Indonesia setelah pasca pandemik atas kerjasama pemerintah pusat, daerah, operator penerbangan. Para umrah berasal dari wilayah Cirebon, Indramayu, Majalengka dan Kuningan langsung terbang dari BIJB Kertajati ke Arab Saudi. Penerbangan Garuda Indonesia menggunakan pesawat udara jenis Airbus 330-300. Dengan dukungan keterisian perusahaan penerbangan dari pemerintah daerah, BIJB Kertajati dapat berfungsi dengan baik untuk membuka konektivitas dan memenuhi pelayanan transportasi udara di Jawa Barat, sehingga mampu mendukung pemulihan operasional penerbangan dan meningkatkan ekonomi masyarakat.¹

A. Keselamatan Penerbangan

Penerbangan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional telah menjadi kebutuhan masyarakat luas dari berbagai lapisan untuk mengembangkan perdagangan, ekonomi dan industri pariwisata di Indonesia, mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri serta berperan sebagai pendorong dan penggerak pertumbuhan ekonomi daerah dan pengembangan wilaya.² Transportasi udara merupakan satu-satunya alternatif yang cepat, efisien dan ekonomis untuk

¹ Sejarah! Bandara Kertajati Terbangkan Jemaah Umrah Pertama Setelah Pandemi

<https://voi.id/ekonomi/229103/sejarah-bandara-kertajati-terbangkan-jemaah-umrah-pertama-setelah-pandemidiunduh>
Tanggal 6 Desember 2022

² Alinea ke 3 Penjelasan Umum Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan).

pengangkutan antar pulau dan antar daerah, terutama antar daerah terpencil di pulau-pulau besar luar Jawa.³

Dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional udara untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, pemererat hubungan antar anak bangsa dan memperkuat kedaulatan negara. Menyadari peran transportasi udara tersebut, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu yang mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi udara yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif, dan efisien. Penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik domestik maupun internasional. Pengembangan penerbangan ditata dalam satu kesatuan sistem dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan sarana dan prasarana penerbangan, metoda, prosedur, dan peraturan sehingga berdaya guna serta berhasil guna.⁴

Penyelenggaraan penerbangan sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara serta memupuk dan mengembangkan jiwa kedirgantaraan dengan mengutamakan faktor keselamatan, keamanan dan kenyamanan.⁵ Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan penerbangan yang memenuhi standar keselamatan internasional dan keamanan,

³ E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Bandung: PT. Kiblat Buku Utama, 2008, hlm. 18.

⁴ Penjelasan Umum Paragraf 4 Udnang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan,

⁵.Penjelasan Umum Paragraf 7 Undang-Undang No.1 Tahun 2001 tentang Penerbangan

maka dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur penetapan program keselamatan penerbangan nasional, program keamanan penerbangan nasional dan program budaya keselamatan yang mengacu pada regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO).

Program keselamatan penerbangan nasional memuat peraturan keselamatan, sasaran keselamatan, sistem pelaporan keselamatan, analisis data dan pertukaran informasi keselamatan (*safety data analysis and exchange*), kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian (*accident and incident investigation*), promosi keselamatan (*safety promotion*), pengawasan keselamatan (*safety oversight*), dan penegakan hukum (*law enforcement*).⁶

Fungsi keselamatan penerbangan di bandar udara merupakan tanggung jawab pemangku kepentingan dan pengelola bandar udara, dorongan untuk memenuhi dan mengikuti standar tingkat keselamatan harus dimulai dari tingkat manajemen di setiap organisasi.⁷ Bandar udara menjadi salah satu bagian terpenting dalam dunia penerbangan untuk mewujudkan fungsi keselamatan penerbangan. Bandar udara memberikan pelayanan lalu lintas udara sebagai fasilitas ketika pesawat udara tinggal landas (*take off*), terbang (*en-route*), dan ketika pesawat udara mendarat (*landing*). Bandar udara menyediakan informasi penerbangan supaya suatu penerbangan dapat berjalan dengan selamat, aman dan efektif, efisien dan kecelakaan penerbangan dapat dihindari atau tidak ada halangan (*obstacle*) antara pesawat udara di kawasan bandar udara.

Menurut Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), kasus kecelakaan di bandar udara (*aircraft accident*)

⁶ Penjelasan Umum Paragraf 10 Sub huruf (e) Undan-Undang No.1 Tahun 2009 UU Penerbangan.

⁷ Angka 2.1 Bab II Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional (Permenhub 93/2016).

mencapai 220 kali pada tahun 2000-2006, rincian tersebut yaitu pada tahun 2000 sebanyak 15 kecelakaan, tahun 2001 sebanyak 37 kecelakaan, tahun 2002 sebanyak 25 kecelakaan, tahun 2003 sebanyak 25 kecelakaan, tahun 2004 sebanyak 8 kecelakaan, tahun 2005 sebanyak 32 kecelakaan dan tahun 2006 sebanyak 73 kecelakaan. Kecelakaan tersebut diakibatkan *human error*, *machine* maupun lingkungan (*inviromental*). Maka dari itu keselamatan penerbangan adalah kunci bagi penyedia jasa penerbangan agar dapat berkontribusi untuk memenuhi kepentingan negara. Standar ICAO menyatakan prioritas utama dalam penerbangan adalah terciptanya sebuah sistem keselamatan atau terhindar dari kecelakaan pesawat udara. Salah satu motto Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu 3S+1C yaitu *safety* (keselamatan), *security* (keamanan), *service* (pelayanan) dan *compliance* (pemenuhan terhadap aturan). Walaupun keselamatan penerbangan telah diatur sedemikian rupa masih terdapat berbagai kecelakaan apapun sebabnya.

B. Sebab Kecelakaan Pesawat Udara

Dalam implementasinya masih timbul berbagai kecelakaan yang disebabkan antara lain factor manusia (*human factor*); candaan, *fatigue* dan *first officer* yang belum mampu; lingkungan; gabungan *human error* dan lingkungan; gabungan *human error* dan mesin pesawat udara sebagai berikut :

1. Kecelakaan disebabkan oleh Faktor Manusia (*Human Error*)

Kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia (*human error*) terjadi pada GA200 di Yogyakarta, pesawat udara meluncur melewati ujung landas pacu 09 Yogyakarta, di sebelah kanan dari sumbu landas pacu, dengan kecepatan 110 knots. Pesawat udara melintasi jalan dan menabrak tanggul sebelum berhenti di sawah, 252 meter dari ujung landas pacu 27 (ujung *departure* dari *runway* 09).⁸ Faktor

⁸.<https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=CPuBQa0f&id=C86D825FCD11A892C5B284DD764FF975B7ECCAEE>

terbesar yang mengakibatkan kecelakaan pesawat udara di dunia, yaitu *human error* yang menduduki angka 75-90 persen penyebab kecelakaan pesawat udara. Salah satu contoh penyebab *incident Mandala Airlines* di Medan, yaitu adanya faktor *human error*. Suatu keputusan yang diputuskan oleh pilot merupakan hal penting, terkait dengan kelaikan pesawat udara yang akan mengangkut para penumpang. *Human error* dapat disebabkan kurangnya *training* pilot menggunakan pesawat udara baru, besar atau pesawat udara modern. Maka perusahaan penerbangan harus meminimalisir *human error* dengan melakukan pemilihan yang selektif untuk merekrut pilot dan adanya pilot yang professional, kompeten serta berpengalaman.

2. Candaan, *Fatigue* dan *First Officer*

Kecelakaan pesawat udara disebabkan oleh berita bohong (*hoax*) dialami oleh *Lion Air* dalam penerbangannya dari Pontianak-Jakarta. Seorang penumpang bernama Frantinus Nirigi melontarkan ucapan bom saat ditanya pramugari terkait barang bawaannya,⁹ begitu mendengar

&thid=OIP.CPuBQa0fdrLmjSprhDzg_QHaEy&mediaurl=https%
3a%2f%2fwww.airlive.net%2fwp-
content%2fuploads%2f2017%2f03%2fPK-
GZC.jpg&exph=453&expw=700&q=garuda+200%2c+yogyakarta
%2c+image&simid=608034513096091566&FORM=IRPRST&ck=B
6C286D43D914F7F200CA732496A8B71&selectedIndex=0&idpp=
overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0, diakses tanggal 23 Januari
2022

⁹ https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=%2ftrLT%2f1p&id=BF62D5D28DA2C6E103C734C717AD0B9A0463A77D&thid=OIP.trLT_1prBKh5CSVIHzFugHaE8&mediaurl=https%3a%2f%2fbisniswisata.co.id%2fwp-content%2fuploads%2f2019%2f02%2fLion-Tergelincir-di-Pontianak-96x465.jpg&exph=465&expw=696&q=lion+air%2c+jakarta%2cpontianak%2c+hoax%2c+image&simid=608038614784415030&F

perkataan "bom" penumpang panik dan memaksa keluar melalui pintu darurat pesawat udara.¹⁰ Demikian pula candaan terkait bom di penerbangan yang menyebabkan sejumlah kerugian juga pernah terjadi di Banyuwangi, Jawa Timur. Akibatnya dua anggota DPRD diamankan dan diperiksa polisi. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan dapat dipidana satu tahun penjara.¹¹ Hal serupa terjadi pada penumpang penerbangan Garuda 611, bernama Hisyam juga melakukan candaan. Pada prinsipnya semua penumpang dalam penerbangan tidak boleh mengeluarkan kata-kata berisiko, sedangkan pejabat umum di manapun juga tidak boleh mengeluarkan kata-kata berisiko, karena ucapan beliau menimbulkan polemik dalam media massa. Dalam dunia penerbangan, betapapun kecilnya risiko, tidak boleh diabaikan, harus diwaspadai, karena dalam dunia

ORM=IRPRST&ck=64FE2AC29621FE2C2A3EA7C5E3455703&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0

¹⁰ [https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=%2ftrLT%2f1p&id=BF62D5D28DA2C6E103C734C717AD0B9A0463A77D&thid=OIP.trLT_1prBKh5CSVIHzFugHaE8&mediaurl=https%3a%2f%2fbisniswisata.co.id%2fwp-content%2fuploads%2f2019%2f02%2fLion-Tergelincir-di-Pontianak-](https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=%2ftrLT%2f1p&id=BF62D5D28DA2C6E103C734C717AD0B9A0463A77D&thid=OIP.trLT_1prBKh5CSVIHzFugHaE8&mediaurl=https%3a%2f%2fbisniswisata.co.id%2fwp-content%2fuploads%2f2019%2f02%2fLion-Tergelincir-di-Pontianak-96x465.jpg&exph=465&expw=696&q=lion+air%2c+jakarta%2c+ontianak%2c+hoax%2c+image&simid=608038614784415030&FORM=IRPRST&ck=64FE2AC29621FE2C2A3EA7C5E3455703&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0)

96x465.jpg&exph=465&expw=696&q=lion+air%2c+jakarta%2c+ontianak%2c+hoax%2c+image&simid=608038614784415030&FORM=IRPRST&ck=64FE2AC29621FE2C2A3EA7C5E3455703&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0

¹¹ Karlina Sintia Dewi., Hoax Bom di Pesawat Lion Air Pontianak Lukai 8 Penumpang Panik, <https://www.liputan6.com/news/read/3542457/hoax-bom-di-pesawat-lion-air-pontianak-lukai-8-penumpang-panik,diakses> tanggal 20 Januari 2022

penerbangan berlaku asas *fully regulated industry*.¹² Kecelakaan Boeing 747 Capt Billet disebabkan *fatigue* setelah terbang selama 22 jam terus menerus; kecelakaan DC-8-54F milik *United Airlines* disebabkan PIC mengizinkan *first officer* yang belum mampu sebagai PIC.¹³

3. Kecelakaan Disebabkan Oleh Lingkungan (*Environmental*)

Kecelakaan pesawat udara disebabkan oleh lingkungan (*environmental*) seperti letusan gunung galunggung, *wind sheer*, awan jenis *cumulonimbus* (CB), gempa bumi dll. Pada 24 Juni 1982 pesawat Boeing 747 *British Airways* mendarat darurat di Bandara Kuala Lumpur, Malaysia karena kerusakan mesin akibat abu vulkanik gunung Galunggung. Pesawat yang mengangkut 225 penumpang rute penerbangan London-Perth Australia, ketinggian 9.450 meter, empat mesinnya tiba-tiba mati. PIC Erik Moody berhasil menghidupkan dua dari empat mesin yang mati itu dan segera melakukan pendaratan. Pada tanggal 13 Juli 1982 pesawat udara jenis Boeing 747 *Singapore Airlines* dengan nomor penerbangan 21A dari Singapura menuju Sidney dan Melbourne, Australia terpaksa mendarat darurat di Bandara Halim Perdanakusuma akibat abu vulkanik Gunung Galunggung. Pada ketinggian 33.000 kaki atau sekitar 11 kilometer, dua mesin pesawat tersebut terpaksa dimatikan.¹⁴

¹² Asas dimaksudkan dalil yang tidak perlu dibuktikan sebab telah diterima oleh negara-negara maju dan bersumber pada Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional khususnya "*general principles recognized the develop countries*".

¹³ <https://www.alamy.com/stock-photo/passenger-plane-cockpit.html>, diakses tanggal 22 Januari 2022

¹⁴ <https://tirto.id/letusan-gunung-galunggung-di-antara-amanat-dan-tragedi-c5x8>, diakses tanggal 20 Januari 2022

4. Gabungan *Human Error* dan Lingkungan

Kecelakaan pesawat udara disebabkan oleh gabungan *human factor* dan *environmental* terjadi di Las Palmas, Pulau Canary tanggal 27 Maret 1977. Pesawat udara milik KLM jenis Boeing 747 tabrakan di ujung landas pacu dengan pesawat udara milik *Pan Am* jenis Boeing 747 yang menimbulkan korban sebanyak 583 jiwa meninggal dunia. Kecelakaan tersebut disebabkan oleh bahasa Inggris pengawas lalu lintas udara (ATC) kurang lancar, adanya teroris di bandar udara Palmas sehingga penerbangan dipindahkan ke bandar udara domestik, lingkungan (*enviromtal*) sedang kabut tebal, peraturan di Belanda sangat ketat yang selalu mengancam *cabut license* sehingga tabrakan tidak dapat dihindarkan di ujung landas pacu yang menewaskan penumpang tersebut di atas.¹⁵

5. Gabungan *Human Error* dan Mesin Pesawat Udara (*Maintenance*).

Kecelakaan pesawat udara disebabkan oleh gabungan *human factor* dengan mesin pesawat udara terjadi tanggal 9 Juli 1989. Pesawat udara jenis DC-10 registrasi N1819U, nomor penerbangan 232 milik perusahaan penerbangan *United Airlines* yang melakukan penerbangan berjadwal dari bandara udara internasional Stapleton di Denver ke *O'Hare International Airport* di Chicago yang dilanjutkan ke bandar udara internasional Philadelphia disebabkan oleh pertimbangan yang tidak memadai mengingat keterbatasan faktor inspeksi manusia dan kualitas pengawasan yang digunakan perbaikan fasilitas mesin perusahaan penerbangan *United Airlines* mengakibatkan kegagalan untuk mendeteksi retakan cacat metalurgi sebelumnya yang tidak terdeteksi di area kritis *disk* kipas tahap 1, diproduksi oleh *General Electric Aircraft Engines*.

¹⁵ <https://www.bing.com/images/search?q=klm%2c+pan+am%2ccanary%2cimage&qpvvt=klm%2c+pan+am%2ccanary%2cimage&form=IQFRML&first=1&tsc=ImageBasicHover>

Perawatan terhadap mesin pesawat udara (*maintenance*) menjadi hal yang penting, karena penerbangan dengan sistem *Low Cost Carriers* dengan pengeluaran biaya terbatas dilakukan untuk mengefisienkan biaya. Perawatan pesawat udara yang menggunakan biaya besar membuat adanya sistem *Low Cost Carrier* yang seharusnya tidak dilakukan. Penekanan biaya bukan hal yang baik karena berdampak langsung terhadap kelancaran penerbangan yang pada akhirnya menyebabkan kecelakaan pesawat udara.

Disintegrasi piringan selanjutnya mengakibatkan pembebasan puing-puing dalam pola distribusi dan dengan tingkat energi yang melebihi tingkat perlindungan yang diberikan oleh fitur desain hidrolis yang mengoperasikan kontrol penerbangan DC-10 tersebut, menyebabkan kecelakaan pesawat udara, 112 penumpang meninggal dunia dan 184 penumpang selamat. Kecelakaan tersebut masih dianggap berhasil bagus mengingat awak pesawat udara dapat menyelamatkan sebagian besar penumpang saat mendarat.¹⁶ Pesawat udara kargo jenis Boeing 747 yang mengalami kecelakaan di Bandar Udara Halifax tanggal 14 Oktober 2014 disebabkan kelelahan setelah awak pesawat udara terbang selama 19 jam terus menerus dilanjutkan 10 jam berikutnya. Ditemukan ekor pesawat udara menendang landas pacu dua kali sebelum jatuh ke hutan. Pemilik perusahaan penerbangan kargo yang berada di Ghana, mengatakan sebelumnya tidak ada indikasi bermasalah, semua normal.¹⁷

¹⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/United_Airlines_Flight_232, diakses tanggal 20 Januari 2022

¹⁷ Fatigue, training may have played role in Halifax plane Crash <https://www.airlinepilotforums.com/cargo/1246-fatigue-factor-747-crash-halifax.html>, akses tanggal 24 Januari 2022

C. Kecelakaan Pesawat Udara Berkaitan dengan Haji/Umrah

Beberapa contoh musibah kecelakaan pesawat udara yang berkaitan dengan jemaah haji/umrah antara lain kecelakaan Convair 990 di Mubai, India; kecelakaan penerbangan haji Nigeria 1973 dan kecelakaan penerbangan jemaah Haji Martin Air 1974 sebagai berikut :

1. Kecelakaan Convair 990 di Mubai, India.

Kecelakaan pesawat udara yang mengangkut jemaah haji/umrah, pernah terjadi pada saat pesawat udara jenis Convair-990A di India tanggal 28 Mei 1968. Pesawat udara jenis Convair CV-990 tersebut jatuh 4,5 menit setelah *take off* dari Bandara Internasional Mumbai (BOM). Seluruh penumpang dan awak pesawat udara tewas ditambah satu orang di darat. Jatuhnya pesawat udara akibat kesalahan pengisian bahan bakar, namun demikian kecelakaan tersebut terlupakan oleh masyarakat karena minimnya informasi, pada hal pesawat udara tersebut sedang melayani rute penerbangan legendaris dan mempunyai sejarah panjang sejak era kolonial.¹⁸

Kecelakaan pesawat udara dalam tahun 1968 di India, dalam penerbangan menuju Amsterdam (AMS) tersebut dilakukan dengan pesawat jenis Convair CV-990A yang merupakan armada jet pertama dimiliki oleh *Garuda Indonesia Airways (GIA)* pada saat itu. Pada waktu itu GIA memiliki 3 buah CV-990A dengan nomor registrasi PK-GJA, PK-GJB dan PK-GJC. Pesawat udara tersebut merupakan produksi terakhir dari pabrikan CV-990A dan mulai mendarat di Bandara Kemayoran Jakarta pada tanggal 3 September 1963.

Khusus PK-GJA, pesawat udara tersebut dinamai "Padjadjaran" dan sebelumnya pernah digunakan untuk membawa pulang Warga Negara Indonesia (WNI) keturunan Ambon dari Amsterdam menuju Jakarta. Hingga akhirnya

¹⁸ Kecelakaan Garuda di Mumbai 28 Mei 1968

<https://manglayang.id/kecelakaan-garuda-di-mumbai-28-mei-1968/diunduh> Tanggal 19 Nopember 2022

PK-GJA menjadi armada yang melayani rute penerbangan legendaris dari Bandara Kemayoran Jakarta (KMO) ke Bandara Schiphol Amsterdam (AMS) dengan singgah di sejumlah kota seperti Mumbai, Karachi, Kairo dan Roma. Armada Convair-990A juga melayani penerbangan haji ke Jeddah, Saudi Arabia.¹⁹

Hari kelabu 28 Mei 1968 ketika pesawat Convair-990A *Garuda Indonesian Airways (GIA)* registrasi PK-GJA sedang dalam perjalanan dari Jakarta menuju Amsterdam. Penerbangan tersebut dijadwalkan akan transit di 4 kota Mumbai, Karachi, Cairo dan Roma. Sebelum tiba di tujuan akhir Bandara Schiphol Amsterdam, pesawat baru menjalani tahap pertama dari keseluruhan penerbangan yakni Jakarta ke Mumbai.

Sekitar jam 02.39 waktu setempat, pesawat udara *take-off* dari Bandara Internasional Mumbai untuk menjalankan tahap kedua penerbangan panjang tersebut menuju Karachi Pakistan. Kemudian, 4,5 menit setelah *take off* pesawat udara mengalami mati mesin pada saat terbang menuju ketinggian. Alhasil pesawat udara akhirnya menukik tajam nyaris vertikal dan hancur setelah menghantam pedesaan di Bilalpada, Maharashtra, Mumbai, tepatnya 32 km sebelah utara Bandara Mumbai. Kecelakaan ini menewaskan seluruh penumpang dan kru, ditambah seorang penduduk dan sebagian lainnya mengalami cedera.²⁰

Musibah kecelakaan jamaah haji/umrah juga terjadi di Mina yang sering terjadi beberapa kali, termasuk jamaah haji/umrah dari Indonesia, namun demikian musibah jamaah haji tidak hanya di Mina, tetapi juga dapat terjadi pada saat proses perjalanan menuju Tanah Suci. Dahulu jamaah haji menggunakan kapal laut, tetapi sejak tahun 1970an *Garuda Indonesian Airways (GIA)* melakukan pengangkutan jamaah haji/umrah melalui rute penerbangan

¹⁹.Ibid.

²⁰.Ibid.

yang lebih singkat perjalanannya.²¹ Dalam tahun 70-an memang masih sangat minim penerbangan langsung ke Jeddah, Saudi Arabia, walaupun *Garuda Indonesian Airways* sudah mempunyai penerbangan internasional ke Eropa, bahkan sebenarnya sudah mempunyai penerbangan ke Arab Saudi sejak pertama kali memperkenalkan pesawat udara jenis Convair 990, tetapi jumlahnya sangat sedikit sekali, termasuk pesawat udara jenis Convair 990A yang mengalami musibah di Mumbai dalam tahun 1968.²²

2. Kecelakaan Penerbangan Haji Nigeria 1973

Berkenaan dengan kecelakaan pesawat udara berkaitan dengan udara haji/umrah, pada tanggal 22 Januari 1973 terjadi kecelakaan pesawat udara perusahaan penerbangan *Royal Jordanian* yang sedang disewa oleh *Nigerian Airways*. Pesawat udara dengan jenis Boeing 707-300 tersebut terbakar dan meledak saat membawa jamaah haji Nigeria dari Mekah. Kecelakaan pesawat udara tersebut terjadi di Bandara Internasional Mallam Aminu Kano dan memakan korban sebanyak 176 orang, terdiri dari 170 penumpang dan 6 awak pesawat udara. Penerbangan tersebut dibawa oleh John Waterman, seorang pilot asal Amerika Serikat, di mana pandangan pilot sangat terbatas sebab penerbangan dilakukan pada saat musim dingin.

Pada saat musim dingin di bandar udara Kano, medan penerbangan menjadi sulit bagi para pilot untuk mendaratkan pesawat udara. Kano sendiri berlokai di tepi Sahara dan Hrmattan Daerah Kano sering mengalami peristiwa alam seperti adanya angin gurun berdebu yang dapat mengurangi jarak pandang pilot saat membawa pesawat udara. Pilot John Waterman telah membatalkan pendaratan pada saat itu karena adanya badai pasir. Setelah

²¹ Kecelakaan Pesawat Haji 1974 (Martinair Flight 138)
<https://manglayang.id/kecelakaan-pesawat-haji-1974/>
diunduh Tanggal 19 Nopember 2022

²² . Ibid.

badai pasir tidak ada, pesawat udara segera mendarat, namun roda pesawat udara mengalami kerusakan sehingga menyebabkan kebakaran. Hingga saat tersebut tidak diketahui penyebab kebakaran pesawat udara tersebut karena tidak adanya badan investigasi pada tahun 1973. Kecelakaan pesawat udara yang membawa jemaah Haji Nigeria tersebut diduga karena kondisi struktur landasan bandar udara yang buruk dan membuat roda gigi pesawat udara hancur serta adanya kelebihan muatan penumpang pesawat udara.

3. Kecelakaan Penerbangan Jamaah Haji Martin Air 1974

Musibah jemaah haji Indonesia terjadi pada tanggal 4 Desember 1974. Pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Martin Air* yang merupakan bagian bisnis KLM yang menyediakan pesawat udara carter, registrasi PH-MBH jenis Douglas DC-8 buatan tahun 1966 di carter oleh *Garuda Indonesian Airways (GIA)* dalam penerbangan Nomor 138 untuk melayani jemaah haji Jawa Timur Kabupaten Blitar, Lamongan, Surabaya, Kalimantan Timur dan Sulawesi Selatan mengalami kecelakaan di Colombo, Sri Lanka pada tanggal 4 Desember 1974.²³

Pesawat udara jenis DC-8 buatan tahun 1966 dan registrasi PH-MBH di Belanda tahun 1974 tersebut *take off* pada pukul 19.03 WIB dari Surabaya menuju *transit point* Colombo, Sri Lanka untuk mengisi bahan bakar tersebut sebenarnya tidak ada masalah. Penerbangan haji tersebut dipimpin Captain Hendrik Lamme dan *First Officer* Robert Blomsa, keduanya merupakan Warga Negara Belanda. Cuaca dan langit di Sri Lanka sangat bersahabat. Pada saat itu, kecepatan angin masih dalam batas normal, jarak pandang 10 km dan cuaca cerah. Pesawat udara registrasi PH-MBH tersebut mulai memasuki wilayah Sri Lanka untuk *transit* di *Katunayake International Airport*, Colombo, Sri Lanka guna

²³.*Ibid.*

mengisi bahan bakar. Pilot mengontak pengawas lalu lintas udara (ATC) Colombo memberitahu bahwa *Flight 138* berada dalam jarak 130 *nautical miles* dari landasan Katunayake.²⁴

Pesawat udara milik *Martin Air* jenis Douglas DC-8 registrasi PU-MBH nomor penerbangan 138 tersebut berangkat dari Bandar Udara Juanda, Surabaya, sedianya terbang menuju Jeddah, Saudi Arabia, sebagai bagian dari penyelenggaraan transportasi udara jemaah haji melalui udara. Pesawat udara penerbangan nomor 138 tersebut mengangkut 182 jemaah haji udara dan 9 awak pesawat udara yang dikapteni oleh Hendrik Lamme dan *first officer* Robert Blomsa, keduanya merupakan warga negara Belanda, memasuki wilayah udara Sri Lanka untuk transit guna mengisi bahan bakar.

Hendrik Lamme melakukan kontak pertama dengan *Air Traffic Control (ATC)* Colombo, Hendrik memberi tahu bahwa mereka sudah dalam *range 130 nautical mile* dari landas pacu *Katunayake International Airport*, sudah berada di Sri Lanka dan mulai pindah ke *approach Control (APP)* yang melaporkan pada ketinggian 6.000 kaki dan *range 40 miles* dari landas pacu, namun demikian tanpa mengkonfirmasi ulang dan dianggap telah akurat, pesawat udara diinstruksikan turun menjadi 2.000 kaki, tetapi menara pengawas kehilangan kontak dengan penerbangan 138. Pesawat udara tersebut jatuh setelah menabrak tebing salah satu bagian dari *Sapta Kanya (The Seven Virgins)*. Sebuah kawasan pegunungan di Maskeliya, Sri Lanka. Dari 191 penumpang termasuk awak pesawat udara tersebut tidak ada satupun yang hidup pada kecelakaan terburuk dalam sejarah penerbangan Sri Lanka.

4. Data Kecelakaan Pesawat Udara

Prekuensi penerbangan yang semakin meningkat menyebabkan jam terbang pesawat udara, yang secara proposional dapat juga meningkatkan kecelakaan pesawat

²⁴.*Ibid.*

udara akibat beberapa faktor seperti yang disebutkan di atas. Maka perusahaan penerbangan perlu mengantisipasi kecelakaan akibat faktor-faktor di atas. Setiap adanya kecelakaan pesawat udara menimbulkan rasa duka dan pertayaan karena adanya korban jiwa. Lebih-lebih lagi bilamana kecelakaan tersebut merupakan kecelakaan pesawat udara masyarakat akan menanyakan faktor penyebab kecelakaan tersebut. Berikut ini merupakan data kecelakaan pesawat udara selama beberapa tahun.

Departemen Penerbangan Sipil Sri Lanka bersama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Indonesia serta Belanda melakukan penelitian sebab kecelakaan pesawat udara jemaah haji Indonesia tahun 1974 di Maskeliya. Pesawat udara Douglas DC-8 *MartinAir* penerbangan Nomor 138 merupakan penerbangan carter untuk angkutan jemaah haji embarkasi Surabaya melalui jalur udara. Sebagaimana disebutkan di atas bahwa penerbangan tersebut dipimpin oleh Capt.Hendrik Lamme warga negara Belanda yang sudah mengantongi 26.000 jam terbang yang terdiri dari 4.000 jam terbang dengan DC-8 dan *first officer* Robert Blomsa, warga negara Belanda. Data dari *second officer* atau *flight engineer* tidak diketahui secara pasti walaupun seharusnya ikut dalam penerbangan tersebut. Capt.Lamme sudah pernah terbang ke Colombo, sedangkan *first officer* belum begitu familiar dengan wilayah Sri Lanka. Pesawat DC-8 diproduksi Mc Donnell Douglas tahun 1966 dan diregistrasi di Belanda tahun 1973.

Pada saat kecelakaan pesawat udara DC-8 registrasi PH-MBH tersebut pengawas lalu lintas udara (ATC) belum mempunyai radar yang dapat memastikan posisi pesawat udara. Begitu juga *Distance Measuring Equipment (DME)* belum tersedia di fasilitas radio Sri Lanka. Dalam kontak terakhir diketahui bahwa Pilot menyebut 40 *miles* sedangkan pihak ATC salah tangkap jadi 14 *miles*. Karenanya langsung meminta turun ke ketinggian 2.000 *feet*.

Berbagai laporan resmi menyebutkan bahwa pesawat udara terbang terlalu rendah dari ketinggian seharusnya sekitar 10.200 feet. Sementara puncak kelima dari Sapta Kanya (*The Seven Virgins*) memiliki ketinggian 4.6. Pesawat udara dilaporkan mengalami patah sayap dan tanki bahan bakar meledak yang kemudian menyebabkan kebakaran di sekitar area lokasi. Sekarang di lokasi kejadian didirikan sebuah monumen untuk mengenang kecelakaan pesawat haji 1974 yang menjadi kecelakaan terbesar dalam sejarah penerbangan di Sri Lanka, sekaligus salah satu yang terburuk di dunia. Sapta Kanya yang pada saat kejadian merupakan daerah terpencil, sekarang menjadi salah satu tempat wisata alam populer di Sri Lanka, khususnya untuk tujuan pendakian.

Kemudian diketahui bahwa DC-8 *Martinair Flight 138* menabrak sebuah tebing di pegunungan sekitar Maskeliya. Lokasi yang dikenal dengan nama *The Seven Virgins* (Bukit Tujuh Perawan) atau Sapta Kanya. Lokasi tersebut waktu itu masih belum terjamah manusia, dapat dibilang merupakan daerah yang sangat terpencil. Pesawat udara jatuh jam 10.10 LT (00.08 WIB). Dari total 191 penumpang dan awak pesawat udara, tidak ada satupun yang selamat dari kecelakaan pesawat udara haji 1974 tersebut. Tragedi tersebut menjadi sebuah kecelakaan pesawat udara terburuk dalam catatan sejarah penerbangan di Sri Lanka, bahkan menjadi salah satu yang terburuk di dunia. Tragedi tersebut juga menjadi salah satu musibah dalam penyelenggaraan ibadah haji Indonesia. Mengingat Flight 138 merupakan transportasi pengangkut jemaah haji via jalur udara.

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa pesawat udara *Martin Air* Holland dengan nomor penerbangan 138 berangkat dari Bandara Juanda Surabaya menuju *King Abdul Aziz International Airport* di Jeddah, Saudi Arabia. Pesawat udara yang rencananya mengisi bahan bakar di Sri Lanka tersebut mengalami kecelakaan pada saat akan mendarat *Katunayake International Airport*, Colombo, menewaskan 183

penumpang yang semuanya ialah Jamaah Haji asal embarkasi Surabaya dan 9 awak pesawat udara. Dari data penumpang yang tewas terdapat 2 mahasiswa tingkat IV Fakultas Syariah (Hukum) IAIN Surabaya dan mahasiswa IAIN Ujungpandang, yang merupakan awak pesawat udara. Sementara 7 lainnya merupakan warga negara Belanda.²⁵

Para korban kecelakaan pesawat udara Douglas DC-8 nomor penerbangan 138 tersebut antara lain Captain Hendrik Lamme (Pilot), Robert Blomsa (*First Officer*), Wijnands (belum diketahui *Flight Engineer* atau *Flight Attendant*), Ivo Uliet (*Flight Attendant*), H. Borghols (*Flight Attendant*), H. Van Hanburg (*Flight Attendant*), T. Van Dijkum (*Flight Attendant*), Data asal domisili penumpang Jamaah Haji yang menjadi korban diantaranya Martinair 13, 111 jamaah haji asal Blitar, 49 jamaah haji asal Sulawesi Selatan, 16 jamaah haji asal Lamongan, 3 jamaah haji asal Kalimantan Timur, 2 jamaah haji asal Kota Surabaya.

Mayoritas korban penumpang merupakan jamaah haji asal Kabupaten Blitar sebanyak 111 orang. Sementara awak pesawat merupakan Warga Negara Belanda, kecuali 2 orang mahasiswa Indonesia. Di antara penumpang yang meninggal dunia terdapat sosok Ny Kamariyah Syarifudin, cucu Sultan Banjarmasin, Pangeran Suryanzah. Sementara itu Captain Hendrik Lamme sebelumnya merupakan Pilot Angkatan Udara Kerajaan Belanda. Bahkan sempat bertugas di Indonesia di tahun 1948 atau di masa perang sebelum pengakuan kedaulatan oleh Kerajaan Belanda.

Pesawat DC-8 Martin Air Flight 138 sejatinya merupakan salah satu pesawat yang disewakan oleh *Garuda Indonesian Airways* untuk keperluan angkutan Jamaah Haji via udara. Pada tahun tersebut penerbangan langsung ke Arab Saudi masih sangat minim dan *Garuda Indonesian Airways* tidak mempunyai cukup armada untuk

²⁵.Ibid.

mengakomodir transportasi udara Jamaah Haji Indonesia sehingga negara harus menyewa pesawat udara.

Namun sangat disayangkan, tidak banyak yang mengetahui tragedi tersebut karena minimnya informasi. Musibah dalam penyelenggaraan ibadah haji lebih banyak diketahui ketika berada di Saudi Arabia seperti tragedi Mina. Padahal kecelakaan Martinair 138 tersebut merupakan kecelakaan pesawat terburuk di Sri Lanka yang menyangkut jamaah haji harusnya menjadi perhataian dalam penyelenggaraan ibadah haji.

Dalam buku ini para penulis bermaksud menulis dengan berjudul Aspek Hukum Transportasi Udara haji/umrah Embarkasi Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) Kertajati terdiri dari 4 (empat) Bab masing-masing Optimalisasi dan Pengembangan BIJB Kertajati; Operasi Penerbangan BIJB Kertajati; pelayanan jemaah haji/umrah BIJB Kertajati dan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan terhadap jemaah haji/umrah, namun demikian sebelumnya di kemukakan dasar hukum dan pengertian yang meliputi embarkasi dan debarkasi, kecelakaan pesawat udara, angkutan udara, pengangkut, tanggung jawab pengangkut, angkutan udara niaga, badan usaha angkutan udara, bagasi tercatat, bagasi kabin, dalam penerbangan, embarkasi dan debarkasi sebagai berikut :

D. Dasar Hukum dan Pengertian

1. Aspek Hukum Penerbangan

Tujuan utama kegiatan penerbangan yaitu keselamatan penumpang. Dalam mencapai keselamatan penumpang dibutuhkan aspek hukum untuk mengatur perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa transportasi udara, dalam hubungan ini mewajibkan semua perusahaan penerbangan untuk meminimalisir faktor-faktor penyebab kecelakaan pesawat udara. Maka dari itu, perusahaan penerbangan dituntut menyediakan armada pesawat udara yang layak untuk melakukan penerbangan,

dasar hukum penerbangan yang digunakan adalah sebagai berikut:

2. Dasar Hukum

Dasar hukum transportasi udara jemaah haji/umrah dari embarkasi BIJB Kertajati ke debarkasi Arab Saudi dan sebaliknya dari embarkasi Arab Saudi ke debarkasi BIJB Kertajati dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia²⁶ dan perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Arab Saudi, berlaku perjanjian transportasi²⁷ antara jemaah haji/umrah dengan perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut²⁸

²⁶ Indonesia telah menjadi anggota ICAO berdasarkan adherence tanggal 27 April 1950

²⁷ Berdasarkan perjanjian antara perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut dengan jemaah haji/umrah tersebut, jemaah haji/umrah mempunyai kewajiban membayar biaya transportasi udara Jemaah haji/umrah yang merupakan hak dari perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut, sebaliknya perusahaan penerbangan wajib mengangkut jemaah haji/umrah dari embarkasi BIJB Kertajati sampai debarkasi di Arab Saudi dan sebaliknya dari embarkasi Arab Saudi sampai debarkasi BIJB Kertajati dengan selamat, oleh karena itu bilamana jemaah haji/umrah tidak selamat dan menderita kerugian karena kecelakaan pesawat udara, maka perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut harus bertanggung jawab memberi ganti rugi berdasarkan Konvensi Montreal 1999 yang telah diratifikasi oleh Indonesia. Tanggung jawab hukum pengangkut tersebut dibuktikan dengan alat-alat bukti berupa tiket pesawat udara, bagasi tercatat, bagasi kabin dan surat muatan udara (air waybill) untuk kargo milik jemaah haji/umrah.

²⁸ Yang dimaksud dengan “pengangkut” adalah perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia atau oleh Arab Saudi untuk mengangkut Jemaah haji/umrah dari Indonesia ke Arab Saudi dan sebaliknya.

dengan perusahaan penerbangan ditunjuk oleh Indonesia atau Arab Saudi, Konvensi Warsawa 1929,²⁹ Konvensi Montreal 1999,³⁰ Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2008,³¹ beserta peraturan pelaksanaannya, peraturan bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012 dan PM 30 tahun 2012,³² Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009,³³ beserta pelaksanaannya, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976,³⁴ Konvensi Chicago 1944,³⁵ Konvensi Tokyo 1963,³⁶

²⁹ Indonesia telah menundukkan diri pada Konvensi Warsawa 1929 pada tanggal 12 Pebruari 1952

³⁰ Indonesia telah meratifikasi pada tanggal Berdasarkan.....kepress cari buat foot note

³¹ Undang-Undang tentang *Penyelenggaraan Ibadah Haji* (UURI No.13 Tahun 2008), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2008, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4845.

³² Peraturan Bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012 dan PM 30 Tahun 2012 tentang *Persyaratan dan Tata Cara Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Haji/Umrah*.

³³ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nommor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

³⁴ Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970 dan Konventi Montreal 1971, tanggal 31 Maret 1976.

³⁵ ICAO Doc.7300/8, *Convention on International Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944; untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.19-51

³⁶ ICAO Doc.8364, *Convention on Offences and Certain Others Act Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 24 September 1963; Untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.185-191

Konvensi The Hague 1970,³⁷ Konvensi Montreal 1971,³⁸Resolusi Sidang Umum Organisasi Penerbangan Sipil Internasional Nomor Res.A14-10,³⁹ Annex 17 Konvensi Chicago 1944, Annex 18 Konvensi Chicago 1944,⁴⁰ ICAO Doc.9284-AN/905.⁴¹ Lebih lanjut diuraikan sebagai berikut.

3. Pengertian

Dalam tulisan ini dijelaskan pengertian embarkasi dan debarkasi, kecelakaan pesawat udara, angkutan udara, pengangkut, tanggung jawab pengangkut, angkutan udara niaga, badan usaha angkutan udara, bagasi tercatat, bagasi kabin, dalam penerbangan, embarkasi dan debarkasi sebagai berikut;

Embarkasi adalah bandar udara keberangkatan jemaah haji/umrah, sedangkan debarkasi adalah bandar udara pemulangan jemaah haji/umrah yang berada di Saudi Arabia.⁴²Kecelakaan pesawat udara (*aircraft accident*) adalah

³⁷ ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft*, Signed at The Hague on 16 December 1970; Untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.203-209.

³⁸ ICAO Doc.8966, *Convention for the Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation*, Signed at Montreal on 24 September 1971; Untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.217-223.

³⁹ Resolusi Sidang Umum Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) Nomor Res.A18-10 tentang Langkah-Langkah Teknis Untuk Melindungi Transportasi Udara Internasional.

⁴⁰ *International Standard and Recommended Practices: The Safe of Dangerous Goods*, 2nd Edition, 1989

⁴¹ ICAO Doc.9284-AN/905 tentang *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods: Model/Regulations* (15th Revised Edition).

⁴² Peraturan Menteri Agama Nomor 371.....

kejadian yang berkaitan dengan operasi pesawat udara yang terjadi antara waktu orang di dalam pesawat udara dengan maksud melakukan penerbangan sampai waktu semua orang telah debarkasi yang (a) di mana orang mengalami luka ringan atau luka parah atau meninggal dunia di dalam pesawat udara sebagai akibat kontak langsung atau benturan dengan badan pesawat udara termasuk bagian-bagiannya atau semburan mesin jet, kecuali apabila disebabkan oleh orang itu sendiri atau disebabkan oleh orang lain atau orang yang bersangkutan bersembunyi ditempat yang seharusnya tidak berada ditempat tersebut atau (b) pesawat udara mengalami kerusakan struktural yang akan berpengaruh pada kinerja pesawat udara atau karakteristik pesawat udara sehingga memerlukan perbaikan besar yang biasanya memerlukan pembongkaran besar (*over-haul*) atau penggantian komponen suku cadang, kecuali kerusakan mesin terbatas pada *wing tips*, antenna, ban, rem, sistem pembakaran yang kecil, atau lubang-lubang kecil di kulit pesawat udara atau (c) pesawat udara hilang sama sekali atau tidak dapat diakses.⁴³

Pengertian penerbangan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa penerbangan termasuk satu kesatuan sistem dari pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara,

⁴³ Annex 13 to the *Convention on International Civil Aviation of 1944*. Lihat juga Martono K., *Aspek Hukum Nasional dan Internasional Atas Kecelakaan Pesawat Udara (Pasal 359 UURI No.1 Tahun 2009)*, disampaikan pada Seminar Kompetisi Peradilan Semu Konstitusi IV, Piala Ketua Mahkamah Konstitusi Kerjasama Antara Mahkamah Konstitusi dengan Universitas Tarumanagara dan Asosiasi Pengajar Hukum Acara Konstitusi yang diselenggarakan pada tanggal 14 Nopember 2019 di Jakarta; lihat juga Pasal 830.2, PM 74 Tshun 2017 tentang *Civil Aviation Safety Regulation Part 830 on Aircraft Accident and Serious Incident Investigation Procedure*

angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan, lingkungan hidup serta fasilitas umum lainnya, sedangkan pengertian pengangkutan udara dalam Pasal 1 Angka 25 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bahwa pengangkutan udara terdiri dari badan usaha angkutan udara niaga. Perusahaan pemegang izin kegiatan angkutan udara niaga melakukan kegiatan berdasarkan peraturan perundang-undangan dan kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Maka dari itu, pengertian angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara,⁴⁴ sedangkan pengangkut adalah Badan Usaha Angkutan Udara, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang tentang Penerbangan, dan/atau badan usaha selain Badan Usaha Angkutan Udara yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga, sedangkan angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Badan usaha angkutan udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang' kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat

⁴⁴ Pasal 1 Angka 13 Undang-Undang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956; Lihat Martono K., Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Thun 2009, Bagian Pertama: Bandung: Penerbit CV Madar Maju, 2009 hal.196

udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran. Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama, sedangkan bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.

Transportasi udara juga dimaknai perjanjian antara jemaah haji/umrah dengan perusahaan penerbangan sebagai pengangkut di mana jemaah haji/umrah wajib membayar biaya pengangkutan yang merupakan hak dari pengangkut dan sebaliknya perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib memberi pelayanan sampai dengan tempat tujuan dengan selamat yang merupakan hak bagi jemaah haji/umrah, karena itu bilamana jemaah haji/umrah kecelakaan pesawat udara dan kerugian, maka perusahaan penerbangan wajib memberi ganti kerugian yang diterita oleh jemaah haji/umrah.⁴⁵ Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh jemaah haji/umrah dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.⁴⁶

Dalam penerbangan (*in flight*) adalah pada saat pesawat udara penuh tenaga siap untuk tinggal landas sampai saat pesawat udara mendarat diujung landas pacu bandar udara tujuan,⁴⁷ atau sejak pintu luar pesawat udara ditutup diikuti dengan embarkasi menuju landas pacu

⁴⁵ Pasal 17 sd 31 Konvensi Warsawa 1929, lihat Dempsey P.S.,Ed.,Annals of Air and Space Law (2005), Vol.XXX-Part I.Toronto: The Carswell Company Ltd,hal.337-345

⁴⁶ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956

⁴⁷ ICAO Doc.8364 Convention on Offences and Certain Other Acta Committed on Board Aircraft,Signed at Tokyo, on 14 September 1963.

(*taxiing*) sampai semua pintu luar dibuka kembali diikuti debarkasi jemaah haji/umrah. Dalam hal terpaksa mendarat darurat, tetap dianggap dalam penerbangan selama belum diambil alih oleh pejabat yang berwenang di darat.

Dalam tulisan ini menggunakan pengertian sebagaimana diatur dalam Konvensi The Hague 1970 yang berbunyi "dalam penerbangan (*in flight*)" adalah sejak pintu luar pesawat udara ditutup diikuti dengan pergerakan menuju landas pacu (*taxiing*) sampai semua pintu luar dibuka kembali diikuti debarkasi penumpang umroh.⁴⁸ Umrah adalah ibadah haji di luar musim haji.⁴⁹

⁴⁸ Pasal 3 Konvensi Den Haag 1970, lihat ICAO Doc.8920, Convention For the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Singed at The Hague on 16 December 1970;

⁴⁹ Peraturan Menteri Agama Nomor 317 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan Ibadah Haji dan Umroh

PRELIMINARY

The Ministry of Transportation through the Directorate General of Civil Aviation together with other stakeholders on November 21 2022 released Umrah flights to Saudi Arabia via BIJB Kertajati West Java. This release marks the first departure of the Indonesian Umrah congregation after the post-pandemic collaboration between the central government, regional governments, and flight operators. Umrah pilgrims from the Cirebon, Indramayu, Majalengka and Kuningan areas flew directly from BIJB Kertajati to Saudi Arabia. Garuda Indonesia flights use Airbus 330-300 aircraft. With the support of airline companies from the regional government, BIJB Kertajati can function properly to open connectivity and fulfil air transportation services in West Java, so as to be able to support the recovery of flight operations and improve the people's economy.

A. Aviation Safety

Aviation as part of the national transportation system has become a necessity for the wider community from various walks of life to develop trade, the economy and the tourism industry in Indonesia, the mobility of people and goods within the country, from and to foreign countries and play a role as a driver and driver of regional economic growth and development region.⁵⁰ Air transportation is the only fast, efficient and economical alternative for inter-island and inter-regional transportation,

⁵⁰ Alinea ke 3 Penjelasan Umum Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan).

especially between remote areas on the large islands outside Java.⁵¹

In an effort to achieve national goals based on Pancasila and the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia, realizing the Archipelagic Outlook and strengthening national resilience, a national transportation system is needed to support economic growth, regional development, strengthen relations between the nation's children and strengthen state sovereignty. Recognizing the role of air transportation, aviation operations must be arranged in an integrated national transportation system that is able to realize the provision of air transportation services that are balanced with the level of need, safe, secure, effective and efficient. Aviation which has its own characteristics and advantages needs to be developed in order to be able to improve wider services, both domestically and internationally. Aviation development is organized in a unified system by integrating and dynamizing aviation facilities and infrastructure, methods, procedures and regulations so that they are efficient and effective.⁵²

Aviation operations as a system can provide maximum benefits to all people, nations and states as well as foster and develop an aerospace spirit by prioritizing safety, security and comfort.⁵³ To guarantee the realization of aviation operations that meet international safety and security standards, Law Number 1 of 2009 concerning Aviation regulates the establishment of a national aviation safety program, a national aviation security program and a safety culture program which refers to the International Civil Aviation Organization (ICAO)

⁵¹ E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Bandung: PT. Kiblat Buku Utama, 2008, hlm. 18.

⁵² Penjelasan Umum Paragraf 4 Udnang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan,

⁵³.Penjelasan Umum Paragraf 7 Undang-Undang No.1 Tahun 2001 tentang Penerbangan

regulations. The national aviation safety program contains safety regulations, safety objectives, safety reporting systems, safety data analysis and exchange, accident and incident investigation activities, safety promotion, and safety supervision. (safety oversight), and law enforcement.⁵⁴

The aviation safety function at airports is the responsibility of stakeholders and airport managers, encouragement to meet and follow safety level standards must start from the management level in every organization.⁵⁵ Airports are one of the most important parts of the world of aviation to realize the function of flight safety. Airports provide air traffic services as facilities when aircraft take off, fly (en-route), and when aircraft land. The airport provides flight information so that a flight can run safely, safely and effectively, efficiently and flight accidents can be avoided or there are no obstacles (obstacles) between aircraft in the airport area.

According to the National Transportation Safety Committee (KNKT), cases of accidents at airports (aircraft accidents) reached 220 times in 2000-2006, these details namely in 2000 there were 15 accidents, in 2001 there were 37 accidents, in 2002 there were 25 accidents, in In 2003 there were 25 accidents, in 2004 there were 8 accidents, in 2005 there were 32 accidents and in 2006 there were 73 accidents. The accident was caused by human error, machines and the environment. Therefore aviation safety is the key for aviation service providers so that they can contribute to fulfilling the interests of the state. The ICAO standard states that the main priority in aviation is the creation of a safety system or avoiding aircraft accidents. One of the mottos of the Directorate General of Civil Aviation is 3S+1C namely safety, security, service and compliance. Even though

⁵⁴ Penjelasan Umum Paragraf 10 Sub huruf (e) Undan-Undang No.1 Tahun 2009 UU Penerbangan.

⁵⁵ Angka 2.1 Bab II Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional (Permenhub 93/2016).

aviation safety has been regulated in such a way there are still various accidents regardless of the cause.

B. Cause of Aircraft Accident

In its implementation, various accidents still occur which are caused by, among other things, the human factor; jokes, fatigue and incapacitated first officers; environment; a combination of human error and the environment; a combination of human error and aircraft engines as follows :

1. Accidents caused by Human Factors (Human Error)

An accident caused by human factors (human error) occurred at GA200 in Yogyakarta, an airplane taxied past the end of Yogyakarta runway 09, to the right of the runway axis, with a speed of 110 knots. The aircraft crossed the road and hit an embankment before stopping in a rice field, 252 meters from the end of runway 27 (the departure end of runway 09).⁵⁶ The biggest factor causing aircraft accidents in the world is human error which accounts for 75-90 per cent of the causes of aircraft accidents. One example of the cause of the Mandala Airlines incident in Medan, namely the human error factor. A decision made by the pilot is an important matter, related to the airworthiness of the aircraft that will carry the passengers. Human error can be caused by a lack of pilot training using new, large or modern aircraft. So airlines must

56

https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=CPuBQa0f&id=C86D825FCD11A892C5B284DD764FF975B7ECAEE&thid=OIP.CPuBQa0fdrLmjSprhDzg_QHaEy&mediaurl=https%3a%2f%2fwww.airlive.net%2fwp-content%2fuploads%2f2017%2f03%2fPK-GZC.jpg&exph=453&expw=700&q=garuda+200%2c+yogyakart a%2c+image&simid=608034513096091566&FORM=IRPRST&ck=B6C286D43D914F7F200CA732496A8B71&selectedIndex=0&id pp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0, diakses tanggal 23 Januari 2022

minimize human error by making selective selections to recruit pilots and having professional, competent and experienced pilots.

2. Jokes, Fatigue and First Officer

Aircraft accidents caused by fake news (hoaxes) were experienced by Lion Air on its flight from Pontianak-Jakarta. A passenger named Frantinus Nirigi uttered a bomb when asked by a flight attendant about his luggage.⁵⁷ As soon as he heard the words "bomb," the passengers panicked and forced their way out through the aeroplane's emergency exit.⁵⁸ Likewise, jokes related to bombs on flights that caused a number of losses have also occurred in Banyuwangi, East Java. As a result, two DPRD members were arrested and

57

https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=%2ftrLT%2f1p&id=BF62D5D28DA2C6E103C734C717AD0B9A0463A77D&thid=OIP._trLT_1prBKh5CSVIHzFugHaE8&mediarurl=https%3a%2f%2fbisniswisata.co.id%2fwp-content%2fuploads%2f2019%2f02%2fLion-Tergelincir-di-Pontianak-96x465.jpg&exph=465&expw=696&q=lion+air%2c+jakarta%2c+ontianak%2c+hoax%2c+image&simid=608038614784415030&FORM=IRPRST&ck=64FE2AC29621FE2C2A3EA7C5E3455703&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0

58

https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=%2ftrLT%2f1p&id=BF62D5D28DA2C6E103C734C717AD0B9A0463A77D&thid=OIP._trLT_1prBKh5CSVIHzFugHaE8&mediarurl=https%3a%2f%2fbisniswisata.co.id%2fwp-content%2fuploads%2f2019%2f02%2fLion-Tergelincir-di-Pontianak-96x465.jpg&exph=465&expw=696&q=lion+air%2c+jakarta%2c+ontianak%2c+hoax%2c+image&simid=608038614784415030&FORM=IRPRST&ck=64FE2AC29621FE2C2A3EA7C5E3455703&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0

questioned by the police. In accordance with Law Number 1 of 2009 concerning Aviation, conveying false information that endangers aviation safety can be punished with one year in prison.⁵⁹ The same thing happened to a passenger on Garuda flight 611, named Hisyam, who also joked. In principle, all passengers on a flight may not issue risky words, while public officials anywhere else may not issue risky words, because his words sparked polemics in the mass media. In the world of aviation, no matter how small the risk, it cannot be ignored, it must be watched out for, because in the world of aviation the fully regulated industry principle applies.⁶⁰ The Boeing 747 Capt Billet crash was caused by fatigue after flying for 22 hours straight; the DC-8-54F accident belonging to United Airlines was caused by the PIC allowing the first officer who was not capable as a PIC.⁶¹

3. Accidents Caused by the Environment (Environmental)

Aircraft accidents are caused by environmental factors such as Galunggung volcano eruptions, wind sheers, cumulonimbus (CB) clouds, earthquakes, etc. On June 24, 1982 a British Airways Boeing 747 aircraft made an emergency landing at Kuala Lumpur Airport, Malaysia due to engine failure due to volcanic ash from Mount Galunggung. The plane carrying 225 passengers on the London-Perth Australia flight, at an altitude of 9,450 meters,

⁵⁹ Karlina Sintia Dewi., Hoax Bom di Pesawat Lion Air Pontianak Lukai 8 Penumpang Panik,

<https://www.liputan6.com/news/read/3542457/hoax-bom-di-pesawat-lion-air-pontianak-lukai-8-penumpang-panik,diakses> tanggal 20 Januari 2022

⁶⁰ Asas dimaksudkan dalil yang tidak perlu dibuktikan sebab telah diterima oleh negara-negara maju dan bersumber pada Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional khususnya "*general principles recognized the develop countries*".

⁶¹ <https://www.alamy.com/stock-photo/passenger-plane-cockpit.html>, diakses tanggl 22 Januari 2022

had four engines suddenly shut down. PIC Erik Moody managed to start two of the four engines that failed and immediately made a landing. On July 13, 1982, a Singapore Airlines Boeing 747 aircraft with flight number 21A from Singapore to Sydney and Melbourne, Australia was forced to make an emergency landing at Halim Perdanakusuma Airport due to volcanic ash from Mount Galunggung. At an altitude of 33,000 feet or about 11 kilometres, the plane's two engines had to be turned off.⁶²

4. Combined Human Error and the Environment

An aircraft accident caused by a combination of human and environmental factors occurred in Las Palmas, Canary Islands on March 27, 1977. An aircraft belonging to a KLM-type Boeing 747 collided at the end of the runway with an aircraft belonging to a Pan Am-type Boeing 747 which resulted in 583 deaths. world. The accident was caused by the air traffic controller's (ATC) not fluent in English, there were terrorists at Palmas airport so flights were moved to domestic airports, the environment was in thick fog, and regulations in the Netherlands were very strict which always threatened to revoke the license resulting in a collision. unavoidable at the end of the runway killing the passengers mentioned above.⁶³

5. Combined Human Error and Aircraft Engine (Maintenance).

The aircraft accident caused by a combination of human factors and aircraft engines occurred on July 9, 1989. Aircraft type DC-10 registration N1819U, flight number 232 belonged to United Airlines which made scheduled flights

⁶² <https://tirto.id/letusan-gunung-galunggung-di-antara-amanat-dan-tragedi-c5x8>, diakses tanggal 20 Januari 2022

⁶³ <https://www.bing.com/images/search?q=klm%2c+pan+am%2ccanary%2cimage&qpv=klm%2c+pan+am%2ccanary%2cimage&form=IQFRML&first=1&tsc=ImageBasicHover>

from Stapleton International Airport in Denver to O'Hare International Airport in Chicago which continued to Philadelphia International Airport due to insufficient consideration given the limitations of human inspection factors and the quality of supervision used to repair United Airlines company's engine facilities resulting in failure to detect previously undetected metallurgical defects cracks in the critical area of the fan disk. stage 1, manufactured by General Electric Aircraft Engines.

Maintenance of aircraft engines (maintenance) is important; because flights with the Low-Cost Carriers system with limited expenses are carried out to streamline costs. Aircraft maintenance that costs a lot makes a Low-Cost Carrier system that should not be done. Cost suppression is not a good thing because it has a direct impact on the smooth running of flights which in the end causes aeroplane accidents.

Subsequent disk disintegration resulted in the release of debris in a distribution pattern and with an energy level that exceeded the level of protection provided by the hydraulic design features that operated the DC-10's flight controls, causing the aircraft to crash, 112 passengers died and 184 passengers survived. The accident is still considered successful considering the aircraft crew was able to save most of the passengers during landing.⁶⁴ The Boeing 747 cargo aircraft which crashed at Halifax Airport on October 14 2014 was due to fatigue after the crew flew for 19 hours continuously and continued for the next 10 hours. Found the tail of the aircraft kicked the runway twice before crashing into the forest. The owner of a cargo airline based in Ghana said that previously there were no indications of a problem, everything was normal.⁶⁵

⁶⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/United_Airlines_Flight_232, diakses tanggal 20 Januari 2022

⁶⁵ Fatigue, training may have played role in Halifax plane Crash

C. Aircraft Accident Related to Hajj/Umrah

Some examples of aircraft accidents related to pilgrims/umrah pilgrims include the Convair 990 accident in Mumbai, India; the 1973 Nigerian Hajj flight accident and the 1974 Martin Air Hajj pilgrimage flight accident as follows :

1. Convair 990 crash in Mumbai, India.

An aeroplane accident carrying hajj/umrah pilgrims occurred when a Convair-990A aircraft was in India on May 28, 1968. The Convair CV-990 aircraft crashed 4.5 minutes after taking off from Mumbai International Airport (BOM). . All passengers and crew of the aircraft were killed plus one person on the ground. The plane crashed due to a refuelling error, however, the accident was forgotten by the public due to a lack of information, in the event that the aircraft was currently serving a legendary flight route and had a long history dating back to the colonial era.⁶⁶

An aeroplane crash in 1968 in India, on a flight to Amsterdam (AMS) was carried out by a Convair CV-990A aircraft which was the first jet fleet owned by Garuda Indonesia Airways (GIA) at that time. At that time GIA had 3 CV-990A with registration numbers PK-GJA, PK-GJB and PK-GJC. The aircraft was the last production from the CV-990A manufacturer and began landing at Jakarta's Kemayoran Airport on September 3, 1963.

Specifically for PK-GJA, the aircraft was named "Padjadjaran" and had previously been used to bring Indonesian Citizens (WNI) of Ambon descent from Amsterdam to Jakarta. Until finally PK-GJA became a fleet that served the legendary flight route from Jakarta

<https://www.airlinepilotforums.com/cargo/1246-fatigue-factor-747-crash-halifax.html>, akses tanggal 24 Januari 2022

⁶⁶ Kecelakaan Garuda di Mumbai 28 Mei 1968

<https://manglayang.id/kecelakaan-garuda-di-mumbai-28-mei-1968/diunduh> Tanggal 19 Nopember 2022

Kemayoran Airport (KMO) to Amsterdam Schiphol Airport (AMS) with stops in a number of cities such as Mumbai, Karachi, Cairo and Rome. The Convair-990A fleet also serves Hajj flights to Jeddah, Saudi Arabia.⁶⁷

It was the gray day of May 28, 1968 when the Garuda Indonesian Airways (GIA) Convair-990A flight registration PK-GJA was on its way from Jakarta to Amsterdam. The flight is scheduled to transit in 4 cities of Mumbai, Karachi, Cairo and Rome. Before arriving at the final destination of Amsterdam Schipol Airport, the plane had just undergone the first stage of the entire flight, namely Jakarta to Mumbai.

At around 02.39 local times, the aircraft took off from Mumbai International Airport to carry out the second leg of the long flight to Karachi, Pakistan. Then, 4.5 minutes after take off the aircraft experienced an engine failure while flying to altitude. As a result, the plane finally dived sharply almost vertically and was destroyed after hitting the countryside in Bilalpada, Maharashtra, Mumbai, to be precise 32 km north of Mumbai Airport. This accident killed all passengers and crew, plus one resident and some others were injured.⁶⁸

Accidents for pilgrims/umrah pilgrims also occur in Mina which often occur several times, including pilgrims/umrah pilgrims from Indonesia. In the past, pilgrims used ships,⁶⁹ but since the 1970s Garuda Indonesian Airways (GIA) has been transporting pilgrims/umrah pilgrims via shorter flight routes. In the 1970s there were still very few direct flights to Jeddah, Saudi Arabia, even though Garuda Indonesian Airways already had international flights to Europe, in fact it had even had flights to Saudi Arabia since it first introduced the Convair 990 type aircraft, but the

⁶⁷. Ibid.

⁶⁸. Ibid.

⁶⁹ Kecelakaan Pesawat Haji 1974 (Martinair Flight 138)
<https://manglayang.id/kecelakaan-pesawat-haji-1974/>
diunduh Tanggal 19 Nopember 2022

number was very small. once, including a Convair 990A aircraft which crashed in Mumbai in 1968.⁷⁰

2. 1973 Nigerian Hajj Flight Crash

With regard to an airplane accident related to Hajj/Umrah flights, on January 22, 1973 an airplane accident occurred with the Royal Jordanian airline which was being chartered by Nigerian Airways. The Boeing 707-300 aircraft caught fire and exploded while carrying Nigerian pilgrims from Mecca. The airplane crash occurred at Mallam Aminu Kano International Airport and claimed 176 victims, consisting of 170 passengers and 6 crew members. The flight was brought by John Waterman, a pilot from the United States, where the pilot's view was very limited because the flight was carried out in winter.

During the winter months at Kano airport, the terrain became difficult for pilots to land aircraft. Kano itself is located on the edge of the Sahara and Hrmattan. The Kano area often experiences natural events such as dusty desert winds which can reduce the visibility of pilots when carrying aircraft. Pilot John Waterman had aborted the landing at that time because of a sandstorm. After the sandstorm was gone, the plane immediately landed, but the plane's wheels were damaged, causing a fire. Until now, the cause of the fire was not known due to the absence of an investigative agency in 1973. The aircraft accident carrying the Nigerian Hajj pilgrims was allegedly due to the poor condition of the airport runway structure which destroyed the aircraft's gears and the overload of passengers. air.

3. Martin Air Pilgrims Flight Accident 1974

The Indonesian haj pilgrimage occurred on December 4, 1974. The aircraft belonging to the airline Martin Air which is part of the KLM business that provides charter aircraft, registration PH-MBH type Douglas DC-8 made in 1966 was

⁷⁰ .Ibid.

chartered by Garuda Indonesian Airways (GIA) on flight Number 138 to serve the East Java pilgrims in Blitar, Lamongan, Surabaya, East Kalimantan and South Sulawesi Regencies, had an accident in Colombo, Sri Lanka on December 4, 1974.⁷¹

The DC-8 aircraft, made in 1966 and registered as PH-MBH in the Netherlands in 1974, took off at 19.03 WIB from Surabaya to the Colombo transit point, Sri Lanka to refuel without any problems. The Hajj flight was led by Captain Hendrik Lamme and First Officer Robert Blomsa, both of whom are Dutch citizens. The weather and skies in Sri Lanka are very friendly. At that time, wind speed was within normal limits, visibility was 10 km and the weather was clear. The aircraft registered PH-MBH began entering the territory of Sri Lanka to transit at Katunayake International Airport, Colombo, Sri Lanka to refuel. The pilot contacted Colombo air traffic control (ATC) to inform him that Flight 138 was within 130 nautical miles of the Katunayake runway.⁷²

The aircraft belonging to Martin Air type Douglas DC-8 registration PU-MBH flight number 138 departed from Juanda Airport, Surabaya, and had been due to fly to Jeddah, Saudi Arabia, as part of organizing the air transportation of pilgrims by air. The airplane flight number 138 carrying 182 air pilgrims and 9 air crew captained by Hendrik Lamme and first officer Robert Blomsa, both of whom are Dutch citizens, entered Sri Lankan airspace for transit to refuel

Hendrik Lamme made first contact with Air Traffic Control (ATC) Colombo, Hendrik informed them that they were already within the 130 nautical mile range from the Katunayake International Airport runway, already in Sri Lanka and starting to move to approach control (APP) which reports at altitude 6,000 feet and a range of 40 miles from the runway, however without reconfirming and deemed

⁷¹.*Ibid.*

⁷².*Ibid.*

accurate, the aircraft was instructed to descend to 2,000 feet, but the control tower lost contact with flight 138. The aircraft crashed after crashing into a cliff on one side of Sapta Kanya (The Seven Virgins). A mountainous area in Maskeliya, Sri Lanka. None of the 191 passengers including the crew of the aircraft survived the worst accident in Sri Lanka's aviation history.

4. Aircraft Accident Data

Increasing flight frequency causes aircraft flying hours, which can proportionally increase aircraft accidents due to several factors as mentioned above. So airlines need to anticipate accidents due to the above factors. Every time an aeroplane crash causes a feeling of grief and doubt because of the loss of life. Moreover, if the accident is an aeroplane accident, the public will ask about the factors that caused the accident. The following is aircraft accident data for several years.

The Sri Lankan Civil Aviation Department together with the Directorate General of Civil Aviation, the Ministry of Transportation of Indonesia and the Netherlands conducted a study on the causes of the 1974 Indonesian hajj pilgrimage plane crash in Maskeliya. Douglas DC-8 aircraft Martinair flight number 138 is a charter flight for the transportation of pilgrims embarking on Surabaya by air. As mentioned above, the flight was led by Capt. Hendrik Lamme, a Dutch citizen has pocketed 26,000 flight hours consisting of 4,000 flying hours with the DC-8 and first officer Robert Blomsa, a Dutch citizen. Data from the second officer or flight engineer is not known with certainty even though they should have participated in the flight. Capt. Lamme has flown to Colombo before, while the first officer was not very familiar with Sri Lanka. The DC-8 aircraft was produced by Mc Donnell Douglas in 1966 and registered in the Netherlands in 1973.

At the time of the crash of the DC-8 aircraft registered PH-MBH, the air traffic control (ATC) did not yet have a radar

that could determine the position of the aircraft. Likewise, Distance Measuring Equipment (DME) is not yet available in Sri Lankan radio facilities. In the last contact, it was discovered that the Pilot said 40 miles while the ATC caught it wrong so it was 14 miles. Therefore immediately asked to go down to an altitude of 2,000 feet.

Various official reports stated that the aircraft flew too low from its intended altitude of about 10,200 feet. While the fifth peak of Sapta Kanya (The Seven Virgins) has a height of 4.6. The aircraft reportedly suffered a broken wing and an exploded fuel tank which then caused a fire around the location area. Now a monument has been erected at the scene to commemorate the 1974 haj plane crash which was the biggest accident in the history of aviation in Sri Lanka, as well as one of the worst in the world. Sapta Kanya, which was a remote area at the time of the incident, is now one of the popular natural attractions in Sri Lanka, especially for hiking purposes.

It was later learned that DC-8 Martinair Flight 138 crashed into a cliff in the mountains around Maskeliya. The location is known as The Seven Virgins (Seven Virgin Hills) or Sapta Kanya. At that time, the location was still untouched by humans, you could say it was a very remote area. The plane crashed at 10.10 LT (00.08 WIB). Out of a total of 191 passengers and crew members, none survived the 1974 Hajj aeroplane crash. The tragedy became the worst aeroplane accident in the history of aviation in Sri Lanka; and even became one of the worst in the world. The tragedy is also one of the disasters in the implementation of the Indonesian pilgrimage. Considering that Flight 138 is the transport of pilgrims via air.

As mentioned above, the Martin Air Holland aircraft with flight number 138 departed from Juanda Airport in Surabaya to King Abdul Aziz International Airport in Jeddah, Saudi Arabia. The aircraft, which was planned to refuel in Sri Lanka, crashed when it was about to land at Katunayake

International Airport, Colombo, killing 183 passengers, all of whom were Hajj pilgrims from Surabaya embarkation and 9 crew members. From the data on the passengers who died there were 2 level IV students at the Faculty of Sharia (Law) IAIN Surabaya and students at IAIN Ujungpandang, who were aircraft crew members. While the other 7 are Dutch citizens.⁷³

The victims of the Douglas DC-8 aircraft crash with flight number 138 included Captain Hendrik Lamme (Pilot), Robert Blomsa (First Officer), Wijnands (flight engineer or flight attendant not yet known), Ivo Uliet (Flight Attendant), H. Borghols (Flight Attendant), H. Van Hamburg (Flight Attendant), T. Van Dijkum (Flight Attendant), Data on the origin of the domiciles of the passengers of the Pilgrims who became victims included Martinair 13, 111 pilgrims from Blitar, 49 pilgrims from South Sulawesi, 16 pilgrims from Lamongan, 3 pilgrims from East Kalimantan, 2 pilgrims from Surabaya City.

The majority of the passenger victims were pilgrims from Blitar Regency, totalling 111 people. While the flight crew are Dutch citizens, except for 2 Indonesian students. Among the passengers who died was the figure of Mrs Kamariyah Syarifudin, the grandson of the Sultan of Banjarmasin, Prince Suryanzah. Meanwhile, Captain Hendrik Lamme was previously a Royal Dutch Air Force Pilot. He even served in Indonesia in 1948 or during the war before the recognition of sovereignty by the Kingdom of the Netherlands.

The DC-8 Martin Air Flight 138 aircraft is actually one of the planes leased by Garuda Indonesian Airways for the purpose of transporting the Hajj Pilgrims via air. In that year direct flights to Saudi Arabia were still minimal and Garuda Indonesian Airways did not have enough fleet to

⁷³.Ibid.

accommodate the air transportation of the Indonesian Hajj Pilgrims, so the country had to rent an aeroplane.

Unfortunately, not many people know about this tragedy because of the lack of information. More disasters in the organization of the pilgrimage are known when they are in Saudi Arabia, such as the Mina tragedy. Even though the Martinair 138 accident was the worst plane crash in Sri Lanka involving pilgrims, it should be a concern in organizing the pilgrimage.

In this book the authors intend to write entitled Legal Aspects of Hajj/Umrah Air Transportation Embarkation of West Java International Airport (BIJB) Kertajati consisting of 4 (four) Chapters for each Optimization and Development of BIJB Kertajati; BIJB Kertajati Flight Operations; services for pilgrims/umrah pilgrims BIJB Kertajati and the responsibility of airlines for pilgrims/umrah pilgrims, however previously stated the legal basis and understanding which includes embarkation and disembarkation, aircraft accidents, air transportation, carrier, carrier responsibility, commercial air transportation, air transportation business entities, checked baggage, cabin baggage, in-flight, embarkation and debarkation as follows :

D. Legal Basis and Understanding

The main objective of aviation activities is passenger safety. In achieving passenger safety, legal aspects are needed to regulate consumer protection for users of air transportation services, in this connection, it requires all airline companies to minimize the factors that cause aircraft accidents. Therefore, airline companies are required to provide a proper fleet of aircraft to carry out flights, the legal basis for aviation used is as follows :

1. Legal basis

The legal basis for air transportation for pilgrims/umrah pilgrims from the BIJB Kertajati embarkation to Saudi Arabia's debarkation and vice versa

from Saudi Arabia's embarkation to the BIJB Kertajati's debarkation is carried out by an airline appointed by Indonesia⁷⁴ and an airline appointed by Saudi Arabia, the transportation agreement⁷⁵ between the pilgrims/Umrah with airlines in their capacity as carriers with airlines appointed by Indonesia or Saudi Arabia,⁷⁶ the 1929 Warsaw Convention,⁷⁷ the 1999 Montreal Convention,⁷⁸ Law Number

⁷⁴ Indonesia telah menjadi anggota ICAO berdasarkan adherence tanggal 27 April 1950

⁷⁵ Berdasarkan perjanjian antara perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut dengan jemaah haji/umrah tersebut, jemaah haji/umrah mempunyai kewajiban membayar biaya transportasi udara Jemaah haji/umrah yang merupakan hak dari perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut, sebaliknya perusahaan penerbangan wajib mengangkut jemaah haji/umrah dari embarkasi BIJB Kertajati sampai disembarkasi di Arab Saudi dan sebaliknya dari embarkasi Arab Saudi sampai disembarkasi BIJB Kertajati dengan selamat, oleh karena itu bilamana jemaah haji/umrah tidak selamat dan menderita kerugian karena kecelakaan pesawat udara, maka perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut harus bertanggung jawab memberi ganti rugi berdasarkan Konvensi Montreal 1999 yang telah diratifikasi oleh Indonesia. Tanggung jawab hukum pengangkut tersebut dibuktikan dengan alat-alat bukti berupa tiket pesawat udara, bagasi tercatat, bagasi kabin dan surat muatan udara (air waybill) untuk kargo milik jemaah haji/umrah.

⁷⁶ Yang dimaksud dengan "pengangkut" adalah perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia atau oleh Arab Saudi untuk mengangkut Jemaah haji/umrah dari Indonesia ke Arab Saudi dan sebaliknya.

⁷⁷ Indonesia telah menundukkan diri pada Konvensi Warsawa 1929 pada tanggal 12 Pebruari 1952

⁷⁸ Indonesia telah meratifikasi pada tanggal Berdasarkan.....kepress cari buat foot note

13 of 2008,⁷⁹ along with its implementing regulations, joint regulation of the Minister of Religion and the Minister of Transportation Number 4 of 2012 and PM 30 of 2012,⁸⁰ Law Number 1 of 2009,⁸¹ and its implementation, Law Number 2 of 1976,⁸² Chicago Convention 1944,⁸³ Tokyo Convention 1963,⁸⁴ The Hague Convention 1970,⁸⁵ Montreal Convention

⁷⁹ Undang-Undang tentang *Penyelenggaraan Ibadah Haji* (UURI No.13 Tahun 2008), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2008, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4845.

⁸⁰ Peraturan Bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012 dan PM 30 Tahun 2012 tentang *Persyaratan dan Tata Cara Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Haji/Umrah*.

⁸¹ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁸² Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970 dan Konventi Montreal 1971, tanggal 31 Maret 1976.

⁸³ ICAO Doc.7300/8, *Convention on International Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944; untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.19-51

⁸⁴ ICAO Doc.8364, *Convention on Offences and Certain Others Act Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 24 September 1963; Untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.185-191

⁸⁵ ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft*, Signed at The Hague on 16 December 1970; Untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.203-209.

1971,⁸⁶ Resolution of the General Assembly of the International Civil Aviation Organization Number Res .A14-10,⁸⁷ Annex 17 Chicago Convention 1944, Annex 18 Chicago Convention 1944,⁸⁸ ICAO Doc.9284-AN/905.⁸⁹ Further described as follows.

2. Understanding

This paper explains the meaning of embarkation and debarkation, aircraft accident, air transportation, carrier, carrier responsibility, commercial air transportation, air transportation business entity, checked baggage, cabin baggage, in-flight, embarkation and debarkation as follows:

Embarkation is the departure airport for pilgrims/umrah pilgrims, while debarkation is the airport for returning pilgrims/umrah pilgrims to Saudi Arabia.⁹⁰ An aircraft accident is an incident related to aircraft operations that occurs between the time people are on board the aircraft with the intention of flying until the time everyone has been debarked which (a) in which people suffer minor or serious injuries or die inside the aircraft as a result of direct contact or collision with the aircraft body including its parts or jet engine bursts, unless caused by the person himself or caused

⁸⁶ ICAO Doc.8966, Convention for the Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal on 24 September 1971; Untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.217-223.

⁸⁷ Resolusi Sidang Umum Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) Nomor Res.A18-10 tentang Langkah-Langkah Teknis Untuk Melindungi Transportasi Udara Internasional.

⁸⁸ *International Standard and Recommended Practices: The Safe of Dangerous Goods*, 2nd Edition, 1989

⁸⁹ ICAO Doc.9284-AN/905 tentang *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods: Model/Regulations* (15th Revised Edition).

⁹⁰ Peraturan Menteri Agama Nomor 371.....

by another person or the person concerned is hiding in a place that should not be in that place or (b)) the aircraft suffers structural damage which will affect the performance of the aircraft or the characteristics of the aircraft so that it requires major repairs which usually require over-hauling or replacement of spare parts, except for engine damage limited to wing tips, antenna, tires, brakes , yan combustion system small g, or pinholes in the aircraft shell or (c) the aircraft is completely missing or inaccessible.⁹¹

The definition of aviation in Law Number 1 of 2009 concerning Aviation that aviation includes an integrated system of the utilization of airspace, aircraft, airports, air transportation, flight navigation, flight safety, flight security, environment and other public facilities, while the meaning air transportation in Article 1 Number 25 of Law Number 1 of 2009 concerning Aviation, that air transportation consists of commercial air transportation business entities. Companies holding commercial air transportation activity permits carry out activities based on statutory regulations and commercial air transportation contract agreements.

Therefore, the definition of air transportation is any activity using an airplane to transport passengers, cargo and/or post for one trip or more from one airport to another

⁹¹ Annex 13 to *the Convention on International Civil Aviation of 1944*. Lihat juga Martono K., *Aspek Hukum Nasional dan Internasional Atas Kecelakaan Pesawat Udara (Pasal 359 UURI No.1 Tahun 2009)*, disampaikan pada Seminar Kompetisi Peradilan Semu Konstitusi IV, Piala Ketua Mahkamah Konstitusi Kerjasama Antara Mahkamah Konstitusi dengan Universitas Tarumanagara dan Asosiasi Pengajar Hukum Acara Konstitusi yang diselenggarakan pada tanggal 14 Nopember 2019 di Jakarta; lihat juga Pasal 830.2, PM 74 Tshun 2017 tentang *Civil Aviation Safety Regulation Part 830 on Aircraft Accident and Serious Incident Investigation Procedure*

airport or several airports,⁹² while the carrier is an Air Transport Business Entity, holders of permits for non-commercial air transportation activities that carry out commercial air transportation activities based on the provisions of the Law on Aviation, and/or business entities other than Air Transport Business Entities that make commercial air transportation agreement contracts.

The responsibility of the carrier is the obligation of the air transportation company to compensate for losses suffered by passengers and/or goods senders as well as third parties, while commercial air transportation is air transportation for the public by collecting payments. Air transportation business entities are state-owned companies, regional-owned companies, or Indonesian legal entities in the form of limited liability companies or cooperatives, whose main activity is operating aircraft to be used to transport passengers, cargo, and/or mail by charging fees. Checked baggage is a passenger's goods handed over by a passenger to the carrier to be transported by the same airplane, while cabin baggage is an item carried by a passenger and is under the control of the passenger himself.

Air transportation is also interpreted as an agreement between pilgrims/umrah pilgrims and airlines as carriers in which pilgrims/umrah pilgrims are required to pay transportation costs which are the right of the carrier and vice versa the airline company as the carrier is obliged to provide services to the destination safely which is the right of the congregation. Hajj/Umrah pilgrimage, therefore if the

⁹² Pasal 1 Angka 13 Undang-Undang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956; Lihat Martono K., Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Thun 2009, Bagian Pertama: Bandung: Penerbit CV Madar Maju, 2009 hal.196

pilgrims/umrah pilgrims have an aeroplane accident and suffer losses, the airline company is obliged to provide compensation for the losses suffered by the pilgrims/umrah pilgrims.⁹³ The responsibility of the carrier is the obligation of the air transportation company to compensate for losses suffered by pilgrims/umrah pilgrims and/or goods senders as well as third parties.⁹⁴

In flight (in flight) is when an aircraft with full power is ready to take off until the aircraft lands at the end of the runway at the destination airport,⁹⁵ or since the outer doors of the aircraft are closed followed by embarkation to the runway (taxiing) until all outer doors are opened. followed by the debarkation of pilgrims/umrah pilgrims. In the event that an emergency landing is forced, it is still considered in flight as long as it has not been taken over by the authorized officer on the ground.

This paper uses the definition as stipulated in The Hague Convention 1970 which reads "in flight (in flight)" is from the time the outer door of the aircraft is closed followed by movement towards the runway (taxiing) until all the outer doors are reopened followed by the debarkation of Umrah

⁹³ Pasal 17 sd 31 Konvensi Warsawa 1929, lihat Dempsey P.S.,Ed.,Annals of Air and Space Law (2005), Vol.XXX-Part I.Toronto: The Carswell Company Ltd,hal.337-345

⁹⁴ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956

⁹⁵ ICAO Doc.8364 Convention on Offences and Certain Other Acta Committed on Board Aircraft,Signed at Tokyo, on 14 September 1963.

passengers.⁹⁶ Umrah is the pilgrimage outside the pilgrimage season.⁹⁷

⁹⁶ Pasal 3 Konvensi Den Haag 1970, lihat ICAO Doc.8920, Convention For the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Singed at The Hague on 16 December 1970;

⁹⁷ Peraturan Menteri Agama Nomor 317 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan Ibadah Haji dan Umroh

BAB 1

OPTIMALISASI DAN PENGEMBANGAN BIJB KERTAJATI

Bandar udara International Jawa Barat (BIJB) Kertajati telah diresmikan dan dioperasikan sebelum Covid-19 sebagai bandar udara internasional baru dan desain arsitektur yang megah. BIJB Kertajati memiliki fasilitas *take off* dan *landing* yang bagus dan memadai sehingga BIJB Kertajati tepat dimanfaatkan sebagai bandar udara internasional.

Dalam optimalisasi dan pengembangan BIJB Kertajati tersebut menjelaskan kronologi BIJB Kertajati; kerja sama; pembentukan badan usaha; anggaran pembangunan; fakta terbaru; strategi optimalisasi yang meliputi bengkel pesawat udara, perawatan pesawat udara milik pemerintah, perawatan pesawat udara milik swasta, pusat kargo udara dan pusat logistik sebagai berikut.

A. Kronologi BIJB Kertajati

Pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) Kertajati telah direncanakan sejak era Presiden Megawati Soekarno Putri. Studi kelayakan Bandara tersebut sebenarnya sudah ada sejak 2003, namun demikian izin penetapan lokasi baru diperoleh dalam tahun 2005. Pada saat itu, Pemerintah Provinsi Jawa Barat menyatakan sanggup mendanai sendiri pembangunan BIJB Kertajati dengan Anggaran dan Pendapatan Belanja Daerah (APBD) namun demikian sampai tahun 2011, Pemerintah Propinsi Jawa Barat belum kunjung merealisasi pembangunan tersebut.

Setelah dilakukan tinjau ulang, ternyata pembangunan BIJB Kertajati memerlukan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sehingga pembangunan BIJB Kertajati pada masa Presiden Susilo Bambang Yudhoyono tidak ada kejelasan, sehingga selama tujuh tahun tidak ada kegiatan fisik apapun juga, karena itu izin penetapan lokasi bandar udara hangus karena pekerjaan pembangunan tidak kunjung dimulai.

Pekerjaan secara fisik baru dimulai dalam tahun 2014 untuk pengerjaan pembersihan lahan dan pondasi yakni saat presiden Joko Widodo (Jokowi) terpilih menjadi Presiden. Tidak hanya itu saja, Pembangunan BIJB Kertajati juga dimasukkan dalam Program Strategis Nasional (PSN). Pembangunan resmi berjalan sejak 2015 hingga 2017 kemudian dilakukan dengan menggunakan anggaran Kementerian Perhubungan.

Namun, saat ini kondisi penerbangan di BIJB Kertajati sepi dan adanya beberapa kendala pasca pandemi Covid-19. Sejatinya, BIJB Kertajati dapat memiliki keunikan dan keunggulan yang dapat menarik investor. BIJB Kertajati diprediksikan akan berkembang kedepannya untuk menarik investasi di Rebanda Jawa Barat. Rebanda memiliki pelabuhan Patiban di Subang, BIJB Kertajati. Selain itu, terdapat tol Cipali dan jalur kereta api. Pemulihan aktifitas di BIJB Kertajati dapat dilakukan dengan adanya optimalisasi dan pembangunan infrastruktur yang memudahkan akses masyarakat baik di kota Bandung maupun seluruh daerah di Jawa Barat. Infrastruktur saat itu dalam keadaan belum rampung menjadi salah satu faktor kurangnya aktivitas penerbangan di BIJB Kertajati.

B. Perjanjian Kerjasama

Pada tanggal 22 Januari 2018 Kementerian Perhubungan memfasilitasi penanda-tanganan perjanjian kerja sama penyelenggaraan jasa kebandar-udaraan antara BIJB Kertajati dengan Pemerintah Propinsi Jawa Barat dengan PT Angkasa Pura II untuk mengoperasikan bandar udara yang diperkirakan menelan biaya investasi mencapai Rp.2,6 triliun.

C. Pembentukan Badan Usaha

Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) merupakan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang dibentuk oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat berdasarkan Perda No. 22 Tahun 2013 dan resmi didirikan pada tanggal 24 November 2014. BIJB Kertajati bertanggung jawab melaksanakan pembangunan sisi udara dan pengembangan dan pengoperasian BIJB Kertajati serta mengembangkan *Kawasan Aerocity* yang terintegrasi dengan bandar udara dalam rangka mengembangkan perekonomian di wilayah sekitar Jawa Barat pada umumnya.

Bandar udara tersebut terletak di lokasi strategis, yakni di Kecamatan Kertajati di Kabupaten Majalengka yang merupakan titik temu pelintasan dari berbagai daerah pusat ekonomi seperti Jakarta, Bandung, dan Karawang. Pengembangan BIJB Kertajati sebagai salah satu infrastruktur transportasi udara terbesar di daerah Jawa Barat dan berskala internasional tersebut diharapkan dapat menjadi pintu gerbang yang mampu mendorong peningkatan kegiatan bisnis dan pertumbuhan ekonomi nasional, khususnya di wilayah Jawa Barat melalui usaha-usaha pengembangan dan pembangunan dengan akar budaya dan nilai-nilai pengembangan pariwisata di Jawa Barat.

BIJB Kertajati merupakan bandar udara terbesar kedua di Indonesia setelah Bandara Soekarno-Hatta di Kecamatan Kertajati, Kabupaten Majalengka berlokasi kira-kira 68 kilometer di timur kota Bandung. Bandar udara tersebut dibangun untuk melayani sebagai bandar udara internasional kedua di wilayah metropolitan Bandung Raya dan wilayah Cirebon Raya.

D. Anggaran Pembangunan BIJB Kertajati

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa anggaran pembangunan BIJB Kertajati menelan biaya hingga Rp 2,6 triliun. Dana tersebut tak sepenuhnya berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), tetapi juga dari kemitraan dengan pihak swasta dengan perhitungan 70 persen dana diperoleh dari ekuitas Pemerintah Propinsi Jawa Barat,

reksadana penyertaan terbatas (RDPT) dan PT Angkas Pura II, sedangkan sisanya, yakni 30 persen didapatkan dari PT BIJB melalui pinjaman bank syariah. Pembangunan BIJB Kertajati tidak hanya diharapkan dapat memudahkan transportasi lapisan masyarakat, tetapi juga memberikan dampak ekonomi yang baik di Kecamatan Kertajati, Kabupaten Majalengka maupun Provinsi Jawa Barat secara keseluruhan.

E. Fakta Terbaru Bandara Kertajati

Meskipun telah dibangun dengan dana triliunan, namun demikian BIJB Kertajati sampai sekarang masih sepi penumpang. Bahkan tingkat okupansi penerbangan di bawah 30 persen. Hal tersebut disinyalir sebagai salah satu alasan alih fungsi Bandara Kertajati sebagai bengkel pesawat. Selain itu, guna mengoptimalkan kembali fungsi BIJB Kertajati. Meskipun menjadi lokasi *Maintenance, Repair, Overhaul (MRO)*, tidak mengurangi fungsi pelayanan penerbangan kargo dan komersil di BIJB Kertajati. Demikian informasi seputar BIJB Kertajati yang akan dialih-fungsikan sebagai lokasi *Maintenance, Repair, Overhaul (MRO)* atau bengkel pesawat udara.

Faktor belum optimalnya penggunaan BIJB Kertajati antara lain aksesibilitas tol cisumdawu belum terselesaikan, di mana tol tersebut merupakan akses menuju BIJB Kertajati. Kemudian, adanya pandemik Covid-19 yang merubah jadwal penerbangan, sehingga penumpang dapat memanfaatkan Bandara Husen Sastranegara yang masih beroperasi secara aktif. Adapun faktor lainnya akibat harga avtur di BIJB Kertajati lebih tinggi dibandingkan dengan bandara lain dan rute pesawat udara yang tersedia bagi penumpang. Beberapa faktor penyebab tersebut membutuhkan strategi untuk mengoptimalkan BIJB Kertajati, terutama berkaitan dengan penerbangan jemaah haji/umrah.

F. Strategi Optimalisasi BIJB Kertajati

Percepatan penyelesaian tol Cisumdawu untuk memepercepat akses Bandung/Karawang ke bandar udara

Kertajati Optimalisasi potensi tujuan wisata di daerah sekitar bandar udara untuk meningkatkan pergerakan penumpang; Penataan kembali peran dari Bandar Udara antara Kertajati dan Husein Sastranegara untuk pemerataan ekonomi di daerah Jawa Barat; Pemanfaatan lahan yang tersedia untuk penanganan bisnis *Maintenance, Repair Overhaul (MRO)* sesuai master plan & anggaran dasar perusahaan.

1. Bengkel Pesawat Udara

BIJB Kertajati yang berlokasi di Kecamatan Kertajati, Kabupaten Majalengka, Jawa Barat akan difungsikan sebagai lokasi bengkel pesawat udara atau *Maintenance, Repair, Overhaul (MRO)* seperti diungkapkan langsung oleh Presiden Jokowi dalam rapat terbatas di Istana Negara. Dalam rapat tersebut turut dihadiri oleh Gubernur Jawa Barat Ridwan Kamil dan Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi. Bandara Kertajati diketahui mulai beroperasi sejak 2018, namun demikian keberadaannya terkesan jauh dari riuh penumpang pesawat udara, lebih-lebih sampai sekarang hanya melayani satu rute penerbangan dari 11 rute yang tersedia.

Sebagaimana sebagaimana disebutkan di atas bahwa pembangunan BIJB Kertajati tersebut telah direncanakan sejak era Presiden Megawati Soekarnoputri, bahkan studi kelayakan pembangunan Bandara Kertajati telah ada sejak tahun 2003 dan izin penetapan lokasi dilakukan pada tahun 2005. Meski begitu, Bandara Kertajati baru mulai dibangun pada tahun 2014 dan resmi beroperasi pada 24 Mei 2018.⁹⁸

Bandar udara yang berlokasi sekitar 68 km dari kota Bandung tersebut memiliki total kapasitas penumpang hingga 29 juta per tahunnya sebagaimana disebutkan di atas. Mulanya, Bandara Kertajati ditargetkan akan selesai pada akhir 2017, namun karena adanya sejumlah kendala, maka pemerintah baru bisa meresmikan proyek ini pada Mei 2018. Bandara Kertajati dikelola oleh PT Angkasa Pura II selama 17

⁹⁸ Sumber Suara.Com tanggal 29 Maret 2021

tahun terhitung pada 2018-2035. Selain itu, didirikan di atas lahan seluar 1.800 hektar.

Menteri Perhubungan mendorong pengembangan untuk pemeliharaan pesawat udara (*Maintenance, Repair, Overhaul-MRO*) agar lebih optimal penggunaan Bandara Kertajati. Dalam kunjungan beliau bersama dengan BIJB Kertajati, Angkasa Pura II, *Air Nav* Indonesia, *Garuda Maintenance Facilities (GMF)* dan jajaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sedang menyiapkan untuk perawatan pesawat udara, di samping untuk pusat layanan logistik, embarkasi umrah dan haji lewat BIB Kertajati, Majalengka, karena itu harus gencar mensosialisasikan kepada masyarakat, barang-barang apa saja yang dapat dikirim melalui BIJB Kertajati yang mempunyai keunggulan hemat biaya dan efisien.

Menteri Perhubungan mendorong pengelola BIJB Kertajati untuk komunikasi dengan perusahaan kargo internasional dari Dubai, Hong Kong dan lainnya agar meningkatkan pergerakan kargo tersebut. Di samping itu juga untuk mempertkenalkan calon investor yang memiliki keunggulan bahwa BIJB Kertajati dapat didarati oleh pesawat udara berbadan lebar (*wide body*).⁹⁹

2. Perawatan Pesawat Udara Milik Pemerintah

Berkenaan dengan perawatan pesawat udara (MRO), Menteri Perhubungan mengajak pengelola BIJB Kertajati untuk berkomunikasi dengan Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), Pemerintah Daerah dan instansi terkait lainnya bahwa BIJB Kertajati dapat digunakan untuk perawatan pesawat udara sebagai kawasan

⁹⁹ Menhub Bakal Tata Ulang Bandara, Prioritaskan Kargo dan Pariwisata.

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20200921/98/1294533/menhub-bakal-tata-ulang-bandara-prioritaskan-kargo-dan-pariwisata>, diunduh Tanggal 15 Nopember 2022

terintegrasi pusat pemeliharaan pesawat udara (AMRO Center). Pesawat udara yang dimiliki oleh BASARNAS, Badan Nasional Penanggulangan Bencana (PNPB) dan instansi lainnya dapat dirawat dan pelihara di BIJB Kertajati, dapat menghemat tidak perlu membayar biaya pendaratan maupun tinggal landas untuk perawatan pesawat udara, tersedia jaringan listrik, air, dan fasilitas penunjang lainnya.

3. Perawatan Pesawat Udara Swasta

Menurut data masih ada 46 persen perusahaan penerbangan nasional yang merawat pesawat udara mereka di luar negeri, dihimbau mereka merawat di BIJB Kertajati, dapat menghemat devisa negara, mendukung optimalisasi BIJB Kertajati. Menghimbau kepada Bea Cukai mendukung daya saing perusahaan penerbangan dalam negeri yang merawat pesawat udara mereka di BIJB Kertajati agar suku cadang yang diperlukan untuk perawatan pesawat udara dibebaskan sehingga memperkuat daya saing perawatan pesawat udara di BIJB Kertajati.

Sebagaimana disebutkan di atas, hal ini disebabkan masih terdapat sekitar 46 persen dari pesawat udara dalam negeri yang melakukan perawatan di luar negeri. Pemerintah akan mendukung daya saing pemeliharaan dan perawatan pesawat udara dengan memusatkan armada mereka yang dimiliki pemerintah misalnya BASARNAS, BNPB dan instansi terkait untuk melakukan pemeliharaan dan perawatan pada BIJB Kertajati yang tidak perlu membayar bea masuk maupun biaya take off landing saat pesawat udara ingin melakukan maintenance.

4. Pusat Kargo di BIJB Kertajati

BIJB Kertajati memiliki luas gedung terminal kargo 4.480 M2. Saat ini tengah dilakukan sejumlah upaya optimalisasi angkutan kargo pengembangan e-commerce hub (*cargo village*) dan kegiatan penerbangan kargo rutin oleh Asia Kargo, sehingga dapat meningkatkan kembali

operasional BIJB Kertajati di tengah pandemi.¹⁰⁰ Menurut Pelaksana Tugas (PLT) Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan, Nur Isnin Istiartono jumlah kargo yang diangkut melalui BIJB Kertajati terus mengalami peningkatan yang baik.

Berdasarkan data BIJB Kertajati pada tahun 2019, jumlah kargo yang diangkut mencapai 127 ton, namun demikian dalam tahun 2020, tidak ada kargo yang diangkut akibat pengetatan Covid-19, sementara itu dalam tahun 2021 jumlah kargo meningkat menjadi 146 ton, sedangkan tahun 2022 sampai pertengahan bulan September 2022 telah mencapai 6.269 ton. Menurut beliau kargo meningkat terus mengingat fasilitas kargo di BIJB Kertajati ditingkatkan, selain itu jumlah penerbangan juga meningkat. Salah satu perusahaan *regulated agent* yaitu PT. Adhya Bumi Persada dalam proses pembangunan gudang di area bandara dengan luas lahan 15.000 meter persegi yang ditargetkan selesai sekitar akhir September 2022. Penambahan volume kargo di BIJB Kertajati diharapkan dapat meningkatkan trafik angkutan kargo khususnya melayani daerah sekitar BIJB Kertajati.¹⁰¹

BIJB Kertajati yang akan datang difokuskan untuk melayani kargo karena penerbangan komersial hanya sedikit, pada hal BIJB Kertajati merupakan bandar udara internasional. Pemerintah berencana untuk menjadikan BIJB Kertajati hanya fokus untuk melayani penerbangan kargo sebab Majalengka berdekatan dengan Pelabuhan Patimban yang memproduksi kargo. Di samping itu, lahan milik BUMN yang ada di sekitar Bandara Kertajati juga akan dijadikan industrial estate, nantinya pengusaha-pengusaha

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Kemenhub Klaim Jumlah Kargo di Bandara Kertajati Terus Meningkat", <https://money.kompas.com/read/2022/09/23/104100126/kemenhub-klaim-jumlah-kargo-di-bandara-kertajati-terus-meningkat>. Diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

hanya perlu menyewa lahan tersebut tanpa harus membeli internasional.¹⁰²

5. Pusat Logistik BIJB Kertajati

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merencanakan BIJB Kertajati, Majalengka, Jawa Barat sebagai pusat logistik, pemeliharaan pesawat udara (bengkel), embarkasi dan debarkasi jemaah haji/umroh. BIJB Kertajati semakin aktif melayani penerbangan kargo setelah maskapai *Asia Cargo* terbang dari BIJB Kertajati sejak Desember 2021. Perusahaan penerbangan *Trigana Air* dan *Avia Cargo* selaku perusahaan pengiriman dan pengangkutan barang juga mulai terbang. *Trigana Air* dan *Avia Cargo* yang memilih menggunakan BIJB Kertajati untuk melakukan kegiatan pengiriman dan bongkar muat kargo walaupun masih ditengah pandemi Covid-19, setiap hari ada penerbangan bahkan dalam hari-hari tertentu ada dua kali penerbangan kargo yang berisi penuh. Pemerintah mendukung penuh usaha untuk menggerakkan industri penerbangan.¹⁰³

Selain beberapa bentuk optimalisasi di atas, terdapat beberapa langkah optimalisasi lainnya yang dilakukan oleh Pemerintah Propinsi Jawa Barat. Pertama, pemerintah berusaha mendorong penetapan BIJB Kertajati sebagai *entry point* dengan tujuan penerbangan internasional. Kedua, pemerintah meningkatkan aktivitas penerbangan sebagai embarkasi jemaah haji/umrah, sesuai dengan Keputusan Menteri Agama Nomor 89 Tahun 2019 tentang Penetapan embarkasi dan debarkasi jemaah haji/umrah. Ketiga, pemerintah mengupayakan adanya penerbangan umrah. Keempat, adanya pengalihan kegiatan operasional Bandar Udara Husein Sastranegara sebagaimana disebutkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 166 Tahun 2019.

¹⁰² <https://www.detik.com/jabar/bisnis/d-6439853/erick-thohir-bandara-kertajati-difokuskan-layani-penerbangan-kargo>
diunduh Tanggal 4 Desember 2022

¹⁰³.*Ibid.*

Kelima, pemerintah berupaya membuka jalan dan memperkuat bisnis pada bandar udara. Keenam, peningkatan aksesibilitas melalui *Aerocity*. Ketujuh, pemerintah menciptakan konektivitas BIJB Kertajati dengan kawasan Rebana sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2021 tentang Percepatan Pembangunan di Kawasan Rebana dan Jawa Barat Bagian Selatan. Kedelapan, adanya himbuan bagi pelaku logistik dan Aparat Sipil Negara (ASN) untuk memanfaatkan dan terbang melalui BIJB Kertajati.

Optimalisasi dan pengembangan BIJB Kertajati, merupakan upaya pemerintah untuk mempercepat pembangunan dengan tujuan memberikan kemudahan akses transportasi udara, meningkatkan pendapatan asli daerah Jawa Barat, dan Kabupaten Majalengka, khususnya. Pembangunan BIJB didasarkan pada Peraturan Daerah (Perda) Propinsi Jawa Barat Nomor 13 Tahun 2010 tentang Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara Internasional Jawa Barat dan *Kertajati Aerocity*. Kemudian diatur lebih lanjut dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Jawa Barat, serta Rencana Tata Ruang Propinsi (RTRWP) Jawa Barat. Pengembangan kawasan *Kertajati Aerocity* dalam RTRWP Jawa Barat 2009-2029 dan RTRW Kabupaten Majalengka 2003-2013, ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Propinsi (KSP) dengan Bandar Udara sebagai infrastruktur strategis Propinsi (KSP) dengan bandar udara sebagai Infrastruktur strategis Kabupaten Majalengka.

Secara umum pembangunan BIJB tersebut dikategorikan sebagai suatu proyek pembangunan yang dapat memiliki nilai ekonomi tinggi terhadap Propinsi Jawa Barat. Setiap pembangunan infrastruktur, termasuk BIJB Kertajati diharapkan dapat meningkatkan dan tetap menjaga kualitas hidup, kelestarian lingkungan hidup, kesejahteraan masyarakat. Adapun dampak lain dari pembangunan BIJB Kertajati yaitu adanya perkembangan pasar tanah,

perubahan penggunaan tanah, dan perubahan kondisi sosial, budaya, ekonomi masyarakat setempat.

CHAPTER

1

OPTIMIZATION AND DEVELOPMENT OF BIJB KERTAJATI

West Java International Airport (BIJB) Kertajati was inaugurated and operated before Covid-19 as a new international airport and a magnificent architectural design. BIJB Kertajati has good and adequate takeoff and landing facilities so BIJB Kertajati is appropriate for use as an international airport.

In optimizing and developing BIJB Kertajati, it explains the chronology of BIJB Kertajati; cooperation; establishment of business entity; development budget; latest facts; optimization strategy which includes aircraft repair shops, government-owned aircraft maintenance, private-owned aircraft maintenance, air cargo centre and logistics centre as follows.

In optimizing and developing BIJB Kertajati, it explains the chronology of BIJB Kertajati; cooperation; establishment of business entity; development budget; latest facts; optimization strategy which includes aircraft repair shops, government-owned aircraft maintenance, private-owned aircraft maintenance, air cargo centre and logistics centre as follows :

A. BIJB Kertajati Chronology

The development of the Kertajati West Java International Airport (BIJB) has been planned since the era of President Megawati Soekarno Putri. The feasibility study for the airport

had actually been around since 2003, however, a permit to determine the location was only obtained in 2005. At that time, the West Java Provincial Government stated that it was capable of funding the construction of BIJB Kertajati with the Regional Budget and Revenue Expenditure (APBD), however, until 2011, the Provincial Government of West Java has yet to realize this development.

After a review was carried out, it turned out that the construction of the Kertajati BIJB required the State Budget (APBN) so the construction of the Kertajati BIJB during the time of President Susilo Bambang Yudhoyono was not clear, so that for seven years there was no physical activity whatsoever, because of that the permit to determine the location of the airport burnt because the construction work never started.

Physical work only started in 2014 to work on clearing land and foundations when President Joko Widodo (Jokowi) was elected President. Not only that, the Development of BIJB Kertajati is also included in the National Strategic Program (PSN). Official construction took place from 2015 to 2017 and was then carried out using the Ministry of Transportation's budget.

However, currently, the flight conditions at BIJB Kertajati are quiet and there are several obstacles after the Covid-19 pandemic. In fact, BIJB Kertajati can have uniqueness and advantages that can attract investors. BIJB Kertajati is predicted to develop in the future to attract investment in West Java Rebana. Rebana owns the Patiban port in Subang, BIJB Kertajati. In addition, there is the Cipali toll road and a railroad. Recovery of activities at BIJB Kertajati can be carried out by optimizing and building infrastructure that makes it easier for people to access both the city of Bandung and all regions in West Java. The infrastructure at that time was in an unfinished state, which was one of the factors for the lack of flight activity at BIJB Kertajati.

B. Cooperation Agreement

On January 22, 2018, the Ministry of Transportation facilitated the signing of a cooperation agreement for the

operation of airport services between BIJB Kertajati and the Provincial Government of West Java and PT Angkasa Pura II to operate the airport which is estimated to cost an investment of Rp.2.6 trillion.

C. Establishment of a Business Entity

West Java International Airport (BIJB) is a Regional Owned Enterprise (BUMD) formed by the West Java Provincial Government based on Regional Regulation no. 22 of 2013 and officially established on November 24 2014. BIJB Kertajati is responsible for carrying out airside development and development and operation of BIJB Kertajati and developing the Aerocity Area which is integrated with the airport in order to develop the economy in the area around West Java in general.

The airport is located in a strategic location, namely in Kertajati District in Majalengka Regency, which is a crossing point for various economic centres such as Jakarta, Bandung and Karawang. The development of BIJB Kertajati as one of the largest air transportation infrastructures in the West Java region and on an international scale is expected to be a gateway capable of encouraging increased business activities and national economic growth, especially in the West Java region through development and development efforts with cultural roots and the values of tourism development in West Java

BIJB Kertajati is the second largest airport in Indonesia after Soekarno-Hatta Airport in Kertajati District, Majalengka Regency, located approximately 68 kilometres east of Bandung city. The airport was built to serve as the second international airport in the Greater Bandung metropolitan area and Greater Cirebon area.

D. BIJB Kertajati Development Budget

As mentioned above, the BIJB Kertajati development budget costs up to IDR 2.6 trillion. The funds do not come entirely from the State Revenue and Expenditure Budget (APBN), but also from partnerships with the private sector with

the calculation that 70 per cent of the funds are obtained from the equity of the West Java Provincial Government, limited investment mutual funds (RDPT) and PT Angkasa Pura II, while the rest, namely 30 per cent obtained from PT BIJB through Islamic bank loans. The development of the Kertajati BIJB is not only expected to facilitate the transportation of layers of society; but also to provide a good economic impact in Kertajati District, Majalengka Regency and West Java Province as a whole.

E. Latest Facts about Kertajati Airport

Even though it has been built with trillions of funds, BIJB Kertajati is still empty of passengers until now. Even the flight occupancy rate is below 30 percent. This was allegedly one of the reasons for the transfer of functions of Kertajati Airport as an aircraft repair shop. In addition, in order to re-optimize the function of BIJB Kertajati. Even though it is a Maintenance, Repair, Overhaul (MRO) location, it does not reduce the function of cargo and commercial flight services at BIJB Kertajati. This is information about BIJB Kertajati which will be converted into a Maintenance, Repair, Overhaul (MRO) location or aircraft repair shop.

Factors that have not optimally used BIJB Kertajati include the unresolved accessibility of the Cisumdawu toll road, where the toll road is access to BIJB Kertajati. Then, the Covid-19 pandemic has changed flight schedules, so passengers can take advantage of Husen Sastranegara Airport which is still operating actively. As for other factors, the price of avtur at BIJB Kertajati is higher compared to other airports and aeroplane routes available for passengers. Some of these causal factors require a strategy to optimize BIJB Kertajati, especially with regard to Hajj/Umrah pilgrimage flights.

F. BIJB Kertajati Optimization Strategy

Accelerating the completion of the Cisumdawu toll road to accelerate Bandung/Karawang access to Kertajati airport
Optimizing the potential of tourist destinations in the area

around the airport to increase passenger movement; Rearrangement of the role of the airport between Kertajati and Husein Sastranegara for economic equity in the West Java region; Utilization of available land for handling the Maintenance, Repair Overhaul (MRO) business according to the master plan & company articles of association.

1. Aircraft Workshop

BIJB Kertajati which is located in Kertajati District, Majalengka Regency, West Java will function as an aircraft repair shop or Maintenance, Repair, Overhaul (MRO) location as revealed directly by President Jokowi in a limited meeting at the State Palace. The meeting was also attended by West Java Governor Ridwan Kamil and Minister of Transportation Budi Karya Sumadi. Kertajati Airport is known to have started operating since 2018, however, its existence seems far from the bustle of airplane passengers, more so until now it only serves one flight route out of 11 available routes.

As mentioned above, the construction of the Kertajati BIJB has been planned since the era of President Megawati Soekarnoputri, even a feasibility study for the construction of Kertajati Airport has existed since 2003 and a location determination permit was carried out in 2005. Even so, Kertajati Airport only began construction in 2014 and officially operating on May 24, 2018.¹⁰⁴

The airport, which is located about 68 km from the city of Bandung, has a total passenger capacity of up to 29 million per year as mentioned above. Initially, Kertajati Airport was targeted to be completed by the end of 2017, but due to a number of obstacles, the government was only able to inaugurate this project in May 2018. Kertajati Airport is managed by PT Angkasa Pura II for 17 years from 2018-2035. In addition, it was built on an area of 1,800 hectares.

¹⁰⁴ Sumber Suara.Com tanggal 29 Maret 2021

The Minister of Transportation encourages the development of aircraft maintenance (Maintenance, Repair, Overhaul-MRO) so that more optimal use of Kertajati Airport. During his visit together with BIJB Kertajati, Angkasa Pura II, Air Nav Indonesia, Garuda Maintenance Facilities (GMF) and the Directorate General of Air Transportation are preparing for aircraft maintenance, in addition to logistics service centers, Umrah and Hajj embarkation through BIB Kertajati, Majalengka, for that reason, must actively socialize to the public, what goods can be sent through BIJB Kertajati which has the advantage of being cost-effective and efficient.

The Minister of Transportation encouraged BIJB Kertajati managers to communicate with international cargo companies from Dubai, Hong Kong and others to increase the movement of these cargoes. In addition, it is also to introduce potential investors who have the advantage that BIJB Kertajati can be landed by wide-body aircraft.¹⁰⁵

2. Government Owned Aircraft Maintenance

With regard to aircraft maintenance (MRO), the Minister of Transportation invited BIJB Kertajati managers to communicate with the National Disaster Management Agency (BNPB), Regional Governments and other relevant agencies that BIJB Kertajati could be used for aircraft maintenance as an integrated area for aircraft maintenance centres (AMRO). Center). Aircraft owned by BASARNAS, the National Disaster Management Agency (PNPB) and other agencies can be cared for and maintained at BIJB Kertajati, can save you don't have to pay landing or take-off fees for aircraft

¹⁰⁵ Menhub Bakal Tata Ulang Bandara, Prioritaskan Kargo dan Pariwisata.

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20200921/98/1294533/menhub-bakal-tata-ulang-bandara-prioritaskan-kargo-dan-pariwisata>, diunduh Tanggal 15 Nopember 2022

maintenance, electricity, water, and other supporting facilities are available.

3. Private Aircraft Maintenance

According to data, there are still 46 percent of national aviation companies that maintain their aircraft abroad. They are encouraged to maintain them at BIJB Kertajati, can save foreign exchange, support the optimization of BIJB Kertajati. Appeal to Customs and Excise to support the competitiveness of domestic airlines that maintain their aircraft at BIJB Kertajati so that spare parts needed for aircraft maintenance are released so as to strengthen the competitiveness of aircraft maintenance at BIJB Kertajati.

As mentioned above, this is because there are still around 46 percent of domestic aircraft that carry out maintenance abroad. The government will support the competitiveness of aircraft maintenance and maintenance by concentrating their fleet owned by the government, for example BASARNAS, BNPB and related agencies to carry out maintenance and maintenance at BIJB Kertajati which does not need to pay import duties or take off landing fees when aircraft want to carry out maintenance.

4. Cargo Center at BIJB Kertajati

BIJB Kertajati has a cargo terminal building area of 4,480 M2. Currently, a number of efforts are being made to optimize cargo transportation for the development of an e-commerce hub (cargo village) and routine cargo flight activities by Asia Cargo, so as to increase BIJB Kertajati's operations again in the midst of a pandemic.¹⁰⁶ According to the Acting Director General of Air Transportation (PLT), Ministry of Transportation, Nur Isnin Istiartono, the number of cargo transported through BIJB Kertajati continues to experience a good increase.

¹⁰⁶ Ibid.

Based on BIJB Kertajati data in 2019, the amount of cargo transported reached 127 tons, however, in 2020, no cargo was transported due to the Covid-19 tightening, meanwhile in 2021 the amount of cargo increased to 146 tons, while in 2022 until mid in September 2022 it has reached 6,269 tonnes. According to him, cargo continues to increase considering that cargo facilities at BIJB Kertajati are being improved, besides that the number of flights has also increased. One of the regulated agent companies, namely PT. Adhya Bumi Persada is in the process of building a warehouse in the airport area with a land area of 15,000 square meters which is targeted for completion around the end of September 2022. The additional cargo volume at BIJB Kertajati is expected to increase cargo transport traffic, especially serving the area around BIJB Kertajati.¹⁰⁷

The future BIJB Kertajati is focused on serving cargo because there are only a few commercial flights, in the case that BIJB Kertajati is an international airport. The government plans to make BIJB Kertajati only focus on serving cargo flights because Majalengka is close to the Patimban Port which produces cargo. In addition, land owned by state-owned companies around Kertajati Airport will also be used as industrial estate, later entrepreneurs only need to rent the land without having to buy it international.¹⁰⁸

5. BIJB Kertajati Logistics Center

The Ministry of Transportation (Kemenhub) plans BIJB Kertajati, Majalengka, West Java as a logistics centre, aircraft maintenance (workshop), embarkation and debarkation of

¹⁰⁷ Kemenhub Klaim Jumlah Kargo di Bandara Kertajati Terus Meningkatkan", <https://money.kompas.com/read/2022/09/23/104100126/kemenhub-klaim-jumlah-kargo-di-bandara-kertajati-terus-meningkat>. Diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

¹⁰⁸ <https://www.detik.com/jabar/bisnis/d-6439853/erick-thohir-bandara-kertajati-difokuskan-layani-penerbangan-kargo> diunduh Tanggal 4 Desember 2022

haj/umrah pilgrims. BIJB Kertajati has become increasingly active in serving cargo flights after the Asia Cargo airline has flown from BIJB Kertajati since December 2021. The airlines Trigana Air and Avia Cargo as shipping and freight companies have also started flying. Trigana Air and Avia Cargo chose to use BIJB Kertajati to carry out cargo shipping and loading and unloading activities even though they are still in the midst of the Covid-19 pandemic, there are flights every day, even on certain days, there are two fully loaded cargo flights. The government fully supports efforts to move the aviation industry.¹⁰⁹

In addition to the several forms of optimization above, there are several other optimization steps carried out by the Provincial Government of West Java. First, the government is trying to encourage the establishment of BIJB Kertajati as an entry point with international flight destinations. Second, the government is increasing flight activities as the embarkation of haj/umrah pilgrims, in accordance with the Decree of the Minister of Religion Number 89 of 2019 concerning Determination of the embarkation and disembarkation of haj/umrah pilgrims. Third, the government is seeking Umrah flights. Fourth, there is a transfer of operational activities to Husein Sastranegara Airport as stated in the Decree of the Minister of Transportation Number 166 of 2019. Fifth, the government is trying to open roads and strengthen business at airports. Sixth, increasing accessibility through Aerocity. Seventh, the government is creating BIJB Kertajati connectivity with the Reba area as stipulated in Presidential Regulation Number 87 of 2021 concerning the Acceleration of Development in the Reba Area and the Southern Part of West Java. Eighth, there is an appeal for logistics players and the State Civil Apparatus (ASN) to use and fly through BIJB Kertajati.

¹⁰⁹.*Ibid.*

Optimization and development of BIJB Kertajati, is the government's effort to accelerate development with the aim of providing easy access to air transportation, increasing the local revenue of West Java, and Majalengka Regency, in particular. The development of BIJB is based on Regional Regulation (Perda) of West Java Province Number 13 of 2010 concerning the Construction and Development of West Java International Airport and Kertajati Aerocity. Then it is regulated further in the West Java Long Term Development Plan (RPJP), as well as the West Java Provincial Spatial Plan (RTRWP). The development of the Kertajati Aerocity area in the 2009-2029 West Java RTRWP and 2003-2013 Majalengka Regency RTRW, was designated as a Provincial Strategic Area (KSP) with an Airport as a Provincial Strategic Infrastructure (KSP) with an airport as a Strategic Infrastructure for Majalengka Regency.

In general, the BIJB development is categorized as a development project that can have high economic value for West Java Province. Every infrastructure development, including BIJB Kertajati, is expected to improve and continue to maintain quality of life, environmental sustainability, and community welfare. The other impacts of the development of BIJB Kertajati are the development of the land market, changes in land use, and changes in the social, cultural and economic conditions of the local community.

BAB 2

OPERASI PENERBANGAN BIJB KERTAJATI

Dalam operasi penerbangan BIJB Kertajati tersebut menjelaskan peresmian pengoperasian; persyaratan embarkasi dan debarkasi antara lain tata cara penetapan, persetujuan Arab Saudi, penetapan embarkasi dan debarkasi, keputusan embarkasi BIJB Kertajati, embarkasi jemaah haji/umrah Indramayu; pelayanan penyelenggara bandar udara; keselamatan penerbangan nasional; keamanan dan keselamatan penerbangan; Dokumen Penerbangan Internasional dan leasing; budaya keselamatan penerbangan; tindakan melawan hukum yang meliputi tata tertib jemaah haji/umrah, kekebalan hukum kapten penerbang dan awak pesawat udara, perlindungan hukum terhadap jemaah haji/umrah yang melakukan tindakan melawan hukum; bea cukai, imigrasi dan karantina; pemeriksaan penumpang di Bandara; barang atau bahan berbahaya; bagasi kabin dan barang atau bahan berbahaya; senjata api dalam bagasi dan fasilitas BIJB Kertajati; perawatan landas pacu (*Flexible Pavement (FP)*) BIJB Kertajati yang meliputi perawatan landas pacu dan karakteristik landas pacu BIJB Kertajati sebagai berikut :

A. Peresmian Pengoperasian

BIJB Kertajati diresmikan operasinya pada tanggal 24 Mei 2018, dengan pesawat udara Kepresidenan Indonesia mendarat sebagai yang pertama di bandar udara tersebut, memiliki landas pacu tunggal sepanjang 3.000 meter yang dapat menampung pesawat berbadan lebar seperti Boeing 777 atau Airbus A380. Bandar udara tersebut berfungsi sebagai penyangga untuk

membantu memudahkan lalu lintas udara di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta (BUIH) di Jakarta. Setelah selesai, Bandar udara tersebut akan memiliki kapasitas total hingga 29 juta penumpang setiap tahun, dengan banyak ruang untuk ekspansi. Bandar udara tersebut juga akan mengoperasikan terminal kargo dengan perkiraan resmi pada 1,5 juta ton kargo pada tahun 2020.

Hingga saat sekarang, operasional BIJB Kertajati belum dijalankan secara maksimal untuk mengangkut penumpang dan meningkatkan perekonomian dalam dunia penerbangan. Hampir tidak ada rute penerbangan di BIJB Kertajati yang menyebabkan bandar udara menjadi sepi penumpang. Salah satu penyebabnya adalah akses yang terbatas menuju BIJB Kertajati, oleh karena itu, upaya untuk memaksimalkan yakni dengan merealisasikan pemindahan rute penerbangan dari Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung ke BIJB Kertajati dengan pertimbangan kendala transportasi, karena itu dibangun jalan Tol Akses BIJB Kertajati dari Jalan Tol Cipali.

B. Persyaratan Embarkasi dan Debarkasi

Keberangkatan jemaah haji/umrah hanya dapat dilakukan dari bandar udara embarkasi¹¹⁰ dan mendarat di bandar udara debarkasi,¹¹¹ yang disediakan khusus untuk debarkasi, karena itu penting untuk mengetahui syarat-syarat pengaturan bandar udara embarkasi/debarkasi sebagai berikut:

1. Tata Cara Penetapan Embarkasi dan Debarkasi

Gubernur mengajukan usul secara tertulis penetapan bandar udara embarkasi dan debarkasi kepada Menteri

¹¹⁰ Embarkasi adalah bandar udara keberangkatan jemaah haji/umrah, sedangkan debarkasi adalah bandar udara pemulangan jemaah haji/umrah yang berada di Saudi Arabia.

¹¹¹ Pasal 1 Angka (2) Peraturan Bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012, PM 30 Tahun 2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Haji.

Agama. Apabila bandar udara tersebut memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, dengan kemampuan untuk melayani pesawat udara dengan kapasitas paling sedikit 325 (tiga ratus dua puluh lima) tempat duduk berdasarkan sertifikat tipe dan tempat parkir pesawat udara (appron) paling sedikit untuk 2 (dua) pesawat udara jemaah haji/umrah tidak mengganggu pelayanan selain penerbangan jemaah haji/umrah dan jumlah jemaah haji/umrah yang dilayani paling sedikit 14 (empat belas) kloter setiap tahun musim haji.

Di samping itu, wilayah propinsi yang bersangkutan memiliki asrama jemaah haji/umrah dan fasilitas pendukung yang mempunyai daya tampung paling sedikit 2 (dua) kali dari jumlah kapasitas pesawat udara yang melayani jemaah haji/umrah, aula tempat penerimaan jemaah haji/umrah paling sedikit sejumlah kapasitas pesawat udara yang melayani jemaah haji/umrah, tempat penyimpanan barang bagasi, ruang makan dan dapur umum, ruang pelayanan kesehatan, imigrasi, bea cukai dan penerbangan, kantor untuk panitia penyelenggara ibadah haji/umrah, masjid, tempat parkir dan sistem pengamanan. Kecuali itu, juga harus mempertimbangkan *slot time* penerbangan yang diberikan oleh pemerintah Arab Saudi dan efisiensi biaya penyelenggaraan ibadah haji/umrah.

Berdasarkan usulan tersebut yang diajukan oleh Gubernur kepada Menteri Agama tersebut di atas, Menteri Agama dengan Menteri Perhubungan melakukan penilaian usulan penetapan bandar udara embarkasi dan debarkasi. Apabila berdasarkan penilaian tersebut memenuhi persyaratan, maka Menteri Agama menetapkan bandar udara embarkasi dan debarkasi. Menurut Pasal 7 Peraturan Bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012 dan PM 30 Tahun 2012, bandar udara embarkasi dan debarkasi akan dievaluasi kembali paling sedikit 2 (dua) tahun sekali. Berdasarkan peraturan bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan tersebut, semua ketentuan

mengenai bandar udara embarkasi dan debarkasi berlaku sepanjang tidak bertentangan dan/atau belum diatur dalam peraturan baru berdasarkan peraturan bersama tersebut.

2. Persetujuan Arab Saudi Embarkasi BIJB Kertajati

Pada tanggal 29 September 2022 Menteri Perhubungan Republik Indonesia , yaitu Budi Karya Sumadi telah menemui Duta Besar Arab Saudi bernama Syekh Essam bin Abed Al-Thaqafi, pertemuan tersebut memiliki tujuan pelaksanaan embarkasi jemaah haji/umrah di Indonesia. Beliau mengatakan, upaya ini akan semakin meningkatkan kerja sama dan hubungan bilateral kedua negara yang selama ini telah terjalin dengan baik, khususnya di sektor transportasi. Dalam pertemuan tersebut menyepakati dibukanya empat penerbangan umrah dari BIJB Kertajati. Hal ini menggembirakan sangat menggembirakan khususnya masyarakat di Jawa Barat dan sekitarnya yang segera bisa berangkat umroh dari BIJB Kertajati.

Kesepakatan tersebut membuktikan komitmen pemerintah dan industri penerbagan untuk menggeliatkan kembali penerbangan dari BIJB Kertajati usai terdampak pandemi Covid-19. Selama dua tahun lebih, BIJB Kertajati sempat mati suri karena tidak melayani penerbangan reguler. BIJB Kertajati juga diharapkan dapat melayani penerbangan haji pada tahun 2023. Pada 2022, Kementerian haji/umrah Arab Saudi menetapkan kuota haji sebanyak 1.000.000 jemaah untuk tahun 2022. Jumlah kuota haji internasional yang diberikan ke Indonesia adalah 100.051 jemaah, jumlah tersebut paling besar dibanding negara-negara asal jemaah internasional lainnya.¹¹²

¹¹² Arab Saudi Sepakati Empat Penerbangan Umrah dari Bandara Kertajati.
<https://katadata.co.id/tiakomalasari/berita/6337e448530d3/a-rab-saudi-sepakati-empat-penerbangan-umrah-dari-bandara-kertajati> diunduh Tanggal 8 Desember 2022

3. Penetapan Embarkasi dan Debarkasi

Menurut Pasal 15 dan 68 Konvensi Chicago 1944, Indonesia maupun Arab Saudi berhak menetapkan bandar udara embarkasi dan debarkasi untuk transportasi jemaah haji/umrah, karena itu Menteri Agama telah mengeluarkan peraturan Menteri Agama Nomor PM 30 Tahun 2012, namun demikian berdasarkan Pasal 15 Konvensi Chicago 1944 bandar udara yang ditetapkan sebagai embarkasi dan debarkasi berlaku regulasi yang sama untuk perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia maupun perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Arab Saudi. Kedua perusahaan masing-masing yang ditunjuk oleh Indonesia maupun oleh Arab Saudi dapat menggunakan semua fasilitas navigasi penerbangan internasional yang tersedia, memperoleh pelayanan navigasi penerbangan termasuk pelayanan komunikasi penerbangan, meteorologi, radio komunikasi untuk menjamin kelancaran maupun keselamatan penerbangan internasional.

Penetapan bandar udara embarkasi dan debarkasi harus memenuhi persyaratan bandar udara berstatus terbuka untuk umum yang melayani angkutan udara dari/ke luar negeri dengan sesuai dengan ketentuan undang-undang,¹¹³ memiliki kemampuan untuk melayani pesawat udara dengan kapasitas paling sedikit 325 (tiga ratus dua puluh lima) tempat duduk berdasarkan sertifikat tipe, tempat parkir pesawat udara (appron) paling sedikit 2 (dua) pesawat udara jemaah haji/umrah dengan tidak mengganggu pelayanan selain penerbangan jemaah haji/umrah dan jumlah jemaah

¹¹³ Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional dapat mendarat dan/atau tinggal landas di bandar udara yang ditunjuk untuk maksud itu, artinya pemerintah menetapkan bandar udara untuk melakukan penerbangan internasional (luar negeri).

haji/umrah yang dilayani paling sedikit 14 (empat belas) kloter setiap tahun musim haji.

Semua pungutan terhadap penggunaan fasilitas yang tersedia atau barang-barang yang diimpor untuk keperluan penerbangan internasional berlaku sama tanpa perbedaan terhadap pesawat udara yang digunakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia maupun pesawat udara yang digunakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Arab Saudi, pungutan bea cukai, bea pendaratan, parkir, penyimpanan pesawat udara terhadap pesawat udara yang digunakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia maupun oleh Arab Saudi tidak boleh lebih tinggi dibandingkan dengan pesawat udara yang digunakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia. Pungutan-pungutan tersebut harus saling diketahui secara transparan.

Sebagai pelaksanaan penetapan bandar udara embarkasi dan debarkasi, pemerintah Indonesia telah mengeluarkan peraturan bersama Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012 dan Menteri Agama Nomor PM 30 Tahun 2012 yang digunakan untuk embarkasi jemaah haji/umrah setiap tahun. Berdasarkan peraturan bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012 dan Nomor PM 30 Tahun 2012 tersebut Menteri Agama telah mengeluarkan keputusan Menteri Agama Nomor 71 Tahun 2012.¹¹⁴

Selain persyaratan sebagaimana disebutkan di atas, juga disyaratkan wilayah propinsi yang bersangkutan memiliki asrama jemaah haji/umrah dan fasilitas pendukung

¹¹⁴ Keputusan Menteri Agama Nomor 71 Tahun 2012 tentang *Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Tahun 1433H/2012M*. Nama bandar udara embarkasi dan debarkasi dapat dilihat dalam Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal.293.

yang mempunyai daya tampung paling sedikit 2 (dua) kali dari jumlah kapasitas pesawat udara yang melayani transportasi jemaah haji/umrah; aula tempat penerimaan jemaah haji/umrah paling sedikit sejumlah kapasitas pesawat udara yang melayani jemaah haji/umrah, tempat penyimpanan barang, ruang makan dan ruang dapur umum, ruang pelayanan kesehatan, imigrasi, bea cukai dan penerbangan, kantor untuk panitia jemaah haji/umrah, masjid, tempat parkir dan sistem pengamanan. Disamping itu juga harus mempertimbangkan slot time penerbangan yang diberikan oleh pemerintah Arab Saudi dan efisiensi biaya penyelenggaraan jemaah haji/umrah.¹¹⁵

4. Keputusan Embarkasi BIJB Kertajati

Pada tanggal 7 Januari 2020 Penyerahan Surat Keputusan Menteri Agama tentang Penetapan Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) sebagai Embarkasi/Debarkasi Haji oleh Menag Fachrul Razi kepada Wakil Gubernur Jawa Barat Uu Ruzhanul Ulum. Seremonial berlangsung di lantai dua keberangkatan BIJB Kertajati. Berdasarkan penetapan tersebut, jemaah haji Jawa Barat semula berangkat ke Arab Saudi dari Bandara Soekarno Hatta, Cengkareng, Banten, mulai musim haji tahun 1441H/2019M akan terbang melalui BIJB Kertajati langsung Arab Saudi dan kembali mendarat di BIJB Kertajati. Kuota haji Jabar sebanyak 38.852 jemaah yang terbagi dalam 97 kelompok terbang (kloter).¹¹⁶

¹¹⁵ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.310

¹¹⁶ Kemenag Tetapkan Bandara Kertajati Jabar sebagai Embarkasi/Debarkasi Haji
<https://haji.okezone.com/read/2020/01/07/398/2150168/kemena-g-tetapkan-bandara-kertajati-sebagai-embarkasi-dan-debarkasi-haji-2020> diunduh Tanggal 8 Desember 2022

5. Embarkasi Jemaah Haji/Umrah Indramayu

Pada saat peringatan Nuzulul Qur'an sekaligus peresmian masjid *Islamic Center Abdul Manan Indramayu*, Gubernur Jawa Barat Ahmad Heryawan dan Kementerian Agama Provinsi Jawa Barat menyetujui pembangunan embarkasi haji di Kabupaten Indramayu, lokasi yang siap dibangun dan jarak tempuhnya dibawah 60 menit ke BIJB Kertajati. Semua daerah di sekitar BIJB pasti tertarik untuk membangun embarkasi haji namun demikian semua itu tergantung kesiapan dari kabupaten/kota yang bersangkutan. Pemerintah Kabupaten Indramayu sudah siap untuk membangun embarkasi haji karena sudah ada lokasi dan telah memberikan usulan serta *expose* seperti yang disyaratkan oleh Kementerian Agama. Sebelumnya, Pemerintah Kabupaten Indramayu melakukan survai dan meninjau langsung calon lokasi embarkasi haji yang berada di belakang kampus Polindra Lohbener.¹¹⁷

C. Pelayanan Penyelenggara Bandar Udara

Berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 178 Tahun 2015,¹¹⁸ BIJB Kertajati yang melayani penumpang dan pengguna jasa bandar udara harus memberi pelayanan standar kepada penumpang dan penumpang di terminal penumpang bandar udara. Pelayanan standar tersebut antara lain fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan yang nyaman terhadap penumpang; fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang; fasilitas yang memberikan nilai tambah dan fasilitas terminal bandar udara untuk menampung penumpang pada waktu jam sibuk.

¹¹⁷ Gubernur dan Kemenag Jabar Setujui Embarkasi Haji di Indramayu <https://indramayukab.go.id/gubernur-dan-kemenag-jabar-setujui-embarkasi-haji-di-indramayu/> diunduh Tanggal 8 Desember 2022

¹¹⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 178 Tahun 2015 tentang *Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara*.

Fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang tersebut meliputi pemeriksaan penumpang dan bagasi, pelayanan *check-in*, imigrasi keberangkatan, imigrasi kedatangan, pelayanan bea cukai, ruang tunggu keberangkatan dan pelayanan bagasi, sedangkan fasilitas yang memberikan kenyamanan pada penumpang meliputi kondisi suhu, cahaya, kemudahan pengangkutan bagasi, kebersihan, informasi, toilet, tempat parkir dan fasilitas bagi pengguna kebutuhan khusus.

Di samping fasilitas yang digunakan untuk keberangkatan, kedatangan dan fasilitas untuk kenyamanan, BIJB Kertajati sebagai penyelenggara bandar udara juga harus menyediakan pelayanan tambahan seperti musholla, *nursery*, fasilitas belanja, restoran, ruang merokok, ruang bermasin anak-anak, *ATM/Money Changer*, internet/wifi, fasilitas pembelian tiket pesawat udara, *charging station*, air minum dan *lounge eksklusif*. Luas terminal bandar udara harus diantisipasi dapat menampung penumpang pada saat sibuk, indikasi awal pembangunan, pendayagunaan, pembangunan dan pengoperasian.

D. Keselamatan Penerbangan Nasional

Pada era disrupsi digital saat ini, setiap individu memiliki kegiatan yang padat dengan keterbatasan waktu, terutama saat kegiatan atau pekerjaan seseorang memiliki jadwal yang berdekatan dengan daerah yang berbeda. Maka, saat ini dibutuhkan fasilitas untuk memenuhi kebutuhan tersebut, sarana dapat berupa transportasi udara sebagai penghubung dari satu daerah ke daerah lain dengan waktu yang efisien. Pesawat udara tidak membutuhkan waktu yang lama dan nyaman sehingga banyak orang memilih pesawat udara sebagai transportasi.

Peningkatan jumlah penerbangan wajib memperhatikan keselamatan dan keamanan penerbangan supaya meminimalisir kecelakaan pesawat udara. Keselamatan dan keamanan penerbangan (*safety and security aviation*) merupakan prioritas

utama dalam dunia penerbangan. Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya, sedangkan keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.

Keselamatan penerbangan adalah kunci bagi penyedia jasa penerbangan agar dapat berkontribusi untuk memenuhi kepentingan negara. Tindakan untuk mewujudkan keselamatan penerbangan harus didukung oleh fakta, data dan persepsi masyarakat mengenai unsur-unsur yang dibutuhkan untuk mencapai keselamatan. Kejadian serius dan kecelakaan dapat merusak nama baik penyedia jasa transportasi.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009,¹¹⁹ tentang penerbangan menyatakan penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal. Selanjutnya dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur adanya kaitan antara keselamatan, efisiensi dan efektifitas dengan terselenggaranya penerbangan nasional dan internasional sebagai berikut: (a) mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat; (b) memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional; (c) jiwa

¹¹⁹ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009) Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 4956

kedirgantaraan; (d) menjunjung kedaulatan negara; (e) menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional; menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional; (f) memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara; (g) meningkatkan ketahanan nasional dan (h) mempererat hubungan antar bangsa.

Pasal 1 Angka 48 Undang-Undang tentang Penerbangan menyatakan bahwa “keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.” Tingkat keselamatan penerbangan dapat dicapai dengan berfungsinya semua unsur terkait antara satu dengan lainnya terhadap penyedia jasa penerbangan. Kecelakaan dapat terjadi diakibatkan oleh pesawat udara (*machine*); *human factor*; candaan; *fatigue*; *first officer* yang belum mampu; lingkungan; gabungan *human factor* dan lingkungan; gabungan *human factor* dan mesin pesawat udara sebagaimana disebutkan di atas.

Pencagahan kecelakaan dapat dilakukan dengan mengidentifikasi, memahami serta mengendalikan faktor-faktor inti dari penyebab kecelakaan yang pernah terjadi sebelumnya. Adanya suatu doktrin pengelolaan keselamatan yang cukup komprehensif yang dianut oleh personel penerbangan terkait dalam industri, pemenuhan standar dan prosedur bagi pemerintah dan industri terhadap pengelolaan keselamatan akan memberi keyakinan terhadap pelaksanaan penyedia jasa penerbangan telah dipahami, dirancang, dikembangkan serta dilaksanakan dengan mengutamakan keselamatan.

E. Keamanan dan Keselamatan

BIJB Kertajati sebagai bandar udara embarkasi jemaah/umrah wajib mempunyai program keamanan penerbangan Nasional sesuai ketentuan Menteri Perhubungan KM211 tahun 2020 untuk menghindari tindakan melawan

hukum, penguasaan secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang maupun sedang didarat, menyandra penumpang dan/atau pesawat udara di bandar udara, masuk ke dalam pesawat udara tanpa hak, berada di daerah terbatas (*restricted area*) maupun daerah larangan (*prohibited area*), memasuki daerah fasilitas navigasi penerbangan secara melawan hukum, berada di daerah sisi udara (*air side*) tanpa izin, membawa senjata api, barang berbahaya atau peralatan yang membahayakan keselamatan penerbangan ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin, menyampaikan informasi palsu yang membahayakan penerbangan, menggunakan pesawat udara yang menyebabkan orang meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan, rusaknya harta benda atau lingkungan sekitar bandar udara, melakukan pengrusakan dan/atau menghancurkan pesawat udara beserta fasilitas lainnya.¹²⁰

F. Dokumen Penerbangan Internasional dan Leasing

Penerbangan jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati ke Arab Saudi adalah penerbangan internasional, karena itu berlaku ketentuan yang diatur dalam Pasal 29 Konvensi Chicago 1944.¹²¹ Konvensi Chicago 1944 sebagai konstitusi penerbangan sipil internasional tidak lepas dengan transportasi udara embarkasi BIJB Kertajati ke debarkasi Arab Saudi, khususnya berkenaan dengan persyaratan penerbangan internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 29 Konvensi Chicago 1944. Menurut Pasal 29 Konvensi Chicago 1944, setiap penerbangan internasional harus dilengkapi dengan dokumen internasional sebagai berikut :

¹²⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional.

¹²¹ ICAO Doc.7300/8, Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago on 7 December 1944, lihat Dempsey P/S.,Ed., Annals of Air and Space Law, (2005), Vol.XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.19-51

1. Dokumen Penerbangan Internasional

Transportasi jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati, sesuai dengan Konvensi Montreal 1999 adalah penerbangan internasional, oleh karena itu berdasarkan Pasal 29 Konvensi Chicago 1944 harus dilengkapi dengan dokumen penerbangan internasional yang meliputi sertikat kelaikan udara (*certicate of airworthiness*), sertifikat kecakapan awak pesawat udara (*certificate of competency*) yang dikeluarkan oleh Indonesia dan masih berlaku, sertifikat pendaftaran pesawat udara (*certificate of registration*), buku catatan penerbangan (*log book*), sertifikat semua peralatan yang digunakan yang dikeluarkan oleh pabrik pembuatnya, daftar jemaah haji/umrah sebagai penumpang (*passengers manifest*), daftar kargo milik jemaah haji/umrah (*cargo manifest*). Apabila penerbangan jemaah haji/umrah tersebut tidak memenuhi persyaratan dokumen penerbangan internasional tersebut diatas, pemerintah Arab Saudi berhak menolak penerbangan jemaah haji/umrah tersebut.

Sertikat kelaik-udaraan pesawat udara (*certificate of airworthiness*)¹²² dan sertifikat kecakapan awak pesawat udara (*certificate of competency*) tersebut harus diakui sah oleh pemerintah Arab Saudi.¹²³ Sertifikat kecakapan awak pesawat udara (*certificate of compentency*) tersebut dapat diakui sah bilamana untuk dapat memperoleh sertifikat tersebut memenuhi minimum atau lebih tinggi yang

¹²² Pasal 31 Konvensi Chicago 1944: "Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

¹²³ Pasal 31 Konvensi Chicago 1944: " Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

dipersyaratkan oleh Pasal 33 Konvensi Chicago 1944.¹²⁴ Apabila sertifikat kecakapan awak pesawat udara (certificate of competency) lebih rendah dari persyaratan yang ditentukan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) maka Arab Saudi berhak untuk menolak penerbangan jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati.¹²⁵

2. Leasing Pesawat Udara

Sebagaimana disebutkan di atas, *Garuda Indonesian Airways* pernah menyewa pesawat udara *Martin Air* yang merupakan bagian bisnis KLM, jenis DC-8 registrasi PH-MBH Nomor penerbangan 138, dipimpin Captain Hendrik Lamme dan *First Officer* Robert Blomsa, keduanya merupakan Warga Negara Belanda, mengalami kecelakaan di Colombo, Sri Lanka dalam tahu 1974. Pesawat udara tersebut disewa oleh *Garuda Indonesian Airways* termasuk awak pesawat udara (wet lease), karena itu hukum berlaku adalah hukum Belanda berdasarkan Pasal 17 Konvensi Chicago 1944.¹²⁶

¹²⁴. *Pasal 33 Konvensi Chicago 1944:* "Certificate of airworthiness and certificate of competency and licenses issued or rendered by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting State provided that the requirements under which such certificate or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

¹²⁵ Di India ditemukan sertifikat kecakapan kapten penerbang (certificate of competency) yang baru memperoleh pendidikan selama 60 jam terbang, karena itu sertifikat kecakapan tersebut tidak dapat diakui oleh negara-negara anggota Konvensi Chicago 1944, lihat Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo, 2013 hal.288

¹²⁶ *Pasal 17 Konvensi Chicago 1944:* "Aircraft have a nationality of the State in which they are registered.

Apabila sewa pesawat udara tersebut tidak termasuk awak pesawat udara (*dry lease*) maka yang berhak mengeluarkan sertifikat kecakapan adalah Belanda karena didaftarkan di Belanda, maka Belanda mengeluarkan surat kuasa kepada Indonesia untuk mengeluarkan sertifikat kecakapan awak pesawat udara dan mengakui bahwa sertifikat kecakapan yang dikeluarkan oleh Indonesia sah untuk dan atas nama Belanda yang berhak mengeluarkan sertifikat kecakapan awak pesawat udara.

G. Budaya Keselamatan Penerbangan

Budaya keselamatan penerbangan mempunyai peran yang sangat penting. Budaya keselamatan merupakan suatu hal yang diperoleh melalui proses kombinasi antara budaya organisasi, budaya profesional dan juga dari budaya nasional. Salah satu upaya untuk mengimplementasikan budaya keselamatan penerbangan tersebut ialah dengan memperkenalkan budaya tersebut kepada para *stakeholders* dalam kegiatan penerbangan, dengan memberikan edukasi berupa pendidikan dan pelatihan (*introduces the culture during training season*). Budaya keselamatan akan tercapai apabila (a) terdapat kepatuhan terhadap standar peraturan, dokumentasi dan prosedur; (b) pimpinan tertinggi memberikan perintah dari atas ke bawah mengenai keselamatan dalam organisasi penerbangan; (c) mempunyai sistem manajemen keselamatan penyedia jasa penerbangan; (d) tidak memberikan toleransi terhadap kebiasaan yang tidak baik dalam pelaksanaan keselamatan penerbangan; (e) informasi terbuka; (f) adanya inisiatif dan peran kepemimpinan untuk keselamatan penerbangan dari penyedia jasa.

Hal lainnya yang diatur dalam program keselamatan penerbangan nasional adalah sasaran keselamatan penerbangan, investigasi kecelakaan dan kejadian penerbangan, pengawasan keselamatan penerbangan, penegakan hukum, tanggung jawab dan akuntabilitas. Selain itu, musibah yang menimpa pesawat udara tidak dapat dihindari, tetapi musibah

tersebut dapat diminimalisir supaya tidak terjadi. Sebab-sebab musibah kecelakaan pesawat udara tidak lepas dari berbagai faktor seperti *human error*, faktor mesin pesawat udara, lingkungan, sarana dan prasarana, kelaikan alat bantu navigasi penerbangan dan pemenuhan hal-hal teknis terkait dengan pesawat udara.

Penentuan standar keselamatan penerbangan terpusat pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sedangkan penerapan dan pengendalian mutu terletak pada penyedia jasa penerbangan. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara bertanggung jawab atas program keselamatan penerbangan nasional yang pelaksanaannya dilakukan oleh setiap Direktorat dan Kantor Otoritas bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan dukungan dari instansi Pemerintah terkait. Semua penyedia jasa penerbangan wajib memenuhi peraturan serta standar yang ditetapkan oleh pemerintah termasuk membuat sistem manajemen keselamatan yang dapat mengidentifikasi bahaya (*hazard*), menganalisa risiko serta langkah-langkah pengurangan risiko dan strategi program penanggulangan keadaan darurat.

Pemerintah dan penyedia jasa penerbangan memiliki peran masing-masing untuk mengoptimalkan penggunaan pesawat udara sebagai transportasi yang penting zaman sekarang. Pemerintah dan penyedia jasa penerbangan serta mengembangkan keberlanjutan dari program keselamatan penerbangan nasional. Dengan demikian pemerintah bersama penyedia jasa penerbangan perlu membentuk kerangka kerja program keselamatan penerbangan nasional.

Adapun penanggung jawab keselamatan penerbangan nasional, yaitu Menteri Perhubungan Tentang kebijakan Keselamatan Penerbangan Nasional disusun berdasarkan prinsip pendekatan sistem (*systems approach*) untuk mengelola keselamatan penerbangan nasional, termasuk struktur organisasi, akuntabilitas, prosedur yang diperlukan oleh penyedia jasa penerbangan, personel dan teknologi. Sedangkan mengenai permasalahan penegakan hukum, Menteri berwenang

menetapkan program penegakan hukum dan mengambil tindakan hukum di bidang keselamatan penerbangan. Penegakan hukum dilakukan dalam bentuk sanksi administratif dan sanksi pidana. Sanksi administratif diberlakukan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan pada bidang keselamatan penerbangan diberikan dalam bentuk peringatan, pembekuan, pencabutan, dan sanksi denda administratif.

Pengawasan keselamatan penerbangan nasional merupakan salah satu fungsi pembinaan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk memastikan kesesuaian dengan standar, prosedur dan peraturan terkait meliputi: audit, inspeksi, pengamatan (*surveillance*) dan pemantauan (*monitoring*). Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengembangkan peraturan berdasarkan prinsip manajemen risiko keselamatan, untuk memastikan peraturan yang tepat dan sesuai kebutuhan dengan mempertimbangkan identifikasi bahaya (*hazard*) dan risiko.

H. Tindakan Melawan Hukum (*Unlawfull Acts*)

Keamanan bandar udara yang berkaitan dengan adanya tindakan melawan hukum menjadi salah satu tanggung jawab utama dari *Aviation Security* atau *airport security*. Tindakan melawan hukum dapat membahayakan keselamatan penumpang lainnya dan aktivitas penerbangan atau angkutan udara. Contoh beberapa tindakan melawan hukum yang sering terjadi, yakni penyanderaan orang di bandar udara, sabotase, pembajakan atau pemberian informasi palsu tentang seseorang sehingga membahayakan keselamatan penerbangan, penumpang dan lain-lain. Berikut penjabaran mengenai tindakan melawan hukum lainnya yang berkaitan dengan penerbangan jemaah haji/umrah.

1. Tata Tertib Jemaah Haji/Umrah

Transportasi jemaah haji/umrah tidak hanya berlaku perjanjian antara perusahaan penerbangan dengan jemaah haji/umrah sebagaimana diatur dalam Konvensi Montreal 1999, melainkan juga berlaku hukum publik sebagaimana

diatur dalam Konvensi Tokyo 1963,¹²⁷ Konvensi The Hague 1970,¹²⁸ Konvensi Montreal 1971¹²⁹ dan Protokol Montreal 1988.¹³⁰ Selama penerbangan berlangsung, jemaah haji/umrah mempunyai kewajiban untuk mematuhi tata tertib penerbangan dalam pesawat udara dengan ancaman dapat diturunkan disuatu bandar udara oleh kapten penerbang (*pilot in command*), apabila jemaah haji/umrah melakukan tindakan-tindakan yang dapat mengganggu ketertiban dalam penerbangan (*unruly passengers*) karena kapten penerbang mempunyai kekuasaan tersebut.

Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1970 mengatur tindakan melawan hukum (*unlawful acts*) yang mengganggu ketertiban dalam penerbangan dan perlindungan awak pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan. Hal ini secara tegas diatur dalam Pasal 6 ayat (1) huruf (b) Konvensi Tokyo 1963 yang menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan. Berdasarkan jaminan tersebut jelas akan meningkatkan keselamatan penerbangan. Secara alamiah ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara erat sekali dengan tingkat keselamatan. Setiap perbuatan jemaah

¹²⁷ ICAO Doc.8364 Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 24 September 1963

¹²⁸ ICAO Doc.8920 Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Signed at the Hague on 16 December 1970

¹²⁹ ICAO Doc.8966 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal on 23 September 1971

¹³⁰ ICAO Doc.9518 Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, Signed at Montreal, on 24 February 1988

haji/umrah atau yang dilakukan oleh awak pesawat udara yang melanggar hukum, mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara sangat membahayakan keselamatan jemaah haji/umrah sebagai penumpang pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut oleh perusahaan penerbangan.

Jemaah haji/umrah yang sedang mabuk dengan membawa senjata,¹³¹ apapun dalam pesawat udara dapat mengancam jemaah haji/umrah yang lain atau siapapun juga yang berdekatan jemaah haji/umrah tersebut, seperti jemaah yang sedang mabuk, memerintahkan semua jemaah haji/umrah untuk mengelompok disalah satu sudut atau salah satu tempat tertentu. Tingkah laku demikian jelas dapat melanggar hukum, mengganggu ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang tiba gilirannya akan membayarkan jemaah haji/umrah, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut. Berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963, kapten penerbang (*pilot in command*) diberi wewenang untuk menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara.

Kapten penerbang (*pilot in comment*) dapat mengambil langkah-langkah tertentu termasuk menahan jemaah haji/umrah yang melakukan tindakan melawan hukum, apabila mempunyai alasan untuk itu atau jemaah haji/umrah yang lain juga dapat melakukan pencegahan untuk dan atas nama kapten penerbang untuk menjamin ketertiban dan keselamatan sesuai dengan ketentuan Pasal 6 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963. Selain itu, kapten penerbang (*pilot*) berhak menahan jemaah haji/umrah yang dicurigai akan melakukan tindakan yang melawan hukum. Lebih lanjut awak pesawat udara atau jemaah haji/umrah lainnya untuk

¹³¹ Senjata adalah alat atau barang yang dapat digunakan untuk melukai, membunuh, menghancurkan atau merusak apapun dapat membuat orang tidak berdaya.

dan atas nama kapten penerbang juga dapat mengambil langkah-langkah pencegahan jemaah haji/umrah yang akan meninggalkan tempat duduk ketempat duduk yang lain bilamana tindakan tersebut mengganggu ketertian dan diperlukan untuk mencegah terjadinya perkelaian atau menimbulkan kekecauan dalam penerbangan.

Kapten penerbang juga berhak menurunkan setiap jemaah haji/umrah, apabila cukup alasan jemaah haji/umrah tersebut akan melakukan tindakan atau mungkin melakukan tindakan apakah tindakan tersebut merupakan tidak pidana kejahatan atau pidana pelanggaran dan membahayakan keselamatan penerbangan atau membahayakan jemaah haji/umrah lainnya atau membahayakan awak pesawat udara maupun membahayakan barang-barang yang diangkut. Kapten pesawat udara dapat menyerahkan jemaah haji/umrah kepada pejabat yang berwenang di negara anggota Konvensi Tokyo 1963, setiap jemaah haji/umrah yang melakukan tindak pidana kejahatan atau tindak pidana pelanggaran berdasarkan hukum nasional Indonesia.¹³² Semua tindakan yang diperlukan oleh kapten penerbang termasuk jemaah haji/umrah, awak pesawat udara untuk pencegahan yang dilakukan oleh jemaah haji/umrah terhadap pelanggaran tersebut dimaksudkan untuk melindungi keselamatan penerbangan termasuk keselamatan awak pesawat udara, jemaah haji/umrah serta barang yang diangkut oleh perusahaan penerbangan yang bersangkutan.¹³³

¹³² Berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 hukum nasional yang berlaku adalah hukum tempat pesawat udara didaftarkan.

¹³³ Martono K., Amad Sudiro., Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia. Jakarta: Penerbit Disivis Buku Perguruan Tinggi, PT Radjagrafindo Persada 2013, hal.279

2. Kekebalan Hukum Kapten Penerbang dan Awak Pesawat Udara

Konvensi Tokyo 1963 juga mengatur perlindungan hukum terhadap kapten penerbang sebagaimana tercantum dalam Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963. Berdasarkan Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963, kapten penerbang tidak dapat dikenakan gugatan perdata atau tuntutan pidana atau sanksi administratif lainnya karena perbuatannya untuk melaksanakan wewenang yang diberikan oleh Konvensi Tokyo 1963. Perlindungan hukum terhadap kapten penerbang tersebut diperlukan untuk melindungi kehidupan kapten penerbang beserta keluarga mereka, karena tanpa perlindungan hukum tersebut, wewenang yang diberikan oleh Konvensi Tokyo 1963 tidak ada artinya sebab kapten penerbang tidak akan berani melakukan langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah tindakan pidana kejahatan atau pidana pelanggaran atau tindakan melawan hukum lainnya atau tindakan yang bukan pelanggaran hukum tetapi mengganggu kenyamanan dan ketertiban dalam penerbangan.

Perlindungan hukum tersebut juga diberikan kepada awak pesawat udara yang bertindak untuk dan atas nama kapten penerbang untuk melakukan pencegahan tindakan melawan hukum selama dalam penerbangan. Awak pesawat udara lainnya *first officer*, *second officers* maupun awak kabin dibebaskan dari gugatan perdata atau tuntutan pidana atau sanksi administrasi lainnya, apabila tidak ada perlindungan hukum bagi mereka tidak akan berani melakukan pencegahan terhadap tindakan melawan hukum yang dilakukan dalam penerbangan tersebut.

3. Perlindungan Hukum Terhadap Jemaah Haji/Umrah yang melakukan Tindakan Melawan Hukum

Perlindungan hukum tidak hanya diberikan kepada kapten penerbang atau awak pesawat udara baik *first officer*, *second officer* atau awak kabin tetapi juga diberikan kepada jemaah haji/umrah yang melakukan pencegahan terhadap

tindakan melawan hukum seperti tindak pidana kejahatan atau tindak pidana pelanggaran atau ketertiban dalam penerbangan, bahkan kepada pemilik pesawat udara atau operator pesawat udara juga memperoleh perlindungan hukum, mereka tidak dapat digugat perdata maupun tuntutan pidana.

Perlindungan hukum tidak hanya diberikan kepada kapten penerbang, awak pesawat udara atau jemaah haji/umrah yang melakukan pencegahan terhadap tindakan pidana kehatan atau pidana pelanggaran atau ketertiban dalam penerbangan melainkan juga diberikan kepada pelaku tindakan pidana kejahatan atau pidana pelanggaran atau ketertiban.

Konvensi Tokyo 1963 begitu obyektifnya, jemaah haji/umrah yang melakukan tindakan melawan hukum apakah tindakan tersebut merupakan tidak pidana kejahatan atau tindak pidana pelanggaran atau ketertiban dalam penerbangan masih memperoleh perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 13 Ayat (3) Konvensi Tokyo 1963.¹³⁴ Menurut Pasal 13 Ayat (3) Konvensi Tokyo 1963 bilamana jemaah haji/umrah yang melakukan tindakan melawan hukum baik merupakan tindak pidana kejahatan atau tindak pidana pelanggaran atau melanggar ketertiban dalam penerbangan diturunkan oleh kapten penerbang dan ditahan oleh negara anggota Konvensi Tokyo 1963, jemaah haji/umrah yang melakukan tindakan melawan hukum tersebut harus dibantu oleh negara yang menahan tersebut.

Negara anggota Konvensi Tokyo 1963 yang menahan jemaah haji/umrah yang telah melakukan tindakan melawan hukum tersebut mempunyai kewajiban untuk segera menghubungi Kedutaan Besar Republik Indonesia (KBRI) dalam waktu yang tidak terlalu lama, karena jemaah

¹³⁴ Pasal 13 Ayat (3):" *Any person in custody pursuant to the previous paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.*

haji/umrah yang ditahan negara tersebut mungkin memerlukan bantuan dari KBRI, karena kemungkinan jemaah haji/umrah tersebut menghadapi kesulitan bahasa atau kesulitan lainnya.

Berbagai kesulitan yang akan dihadapi oleh jemaah haji/umrah yang diturunkan oleh kapten penerbang di negara anggota Konvensi Tokyo 1963, mungkin menyangkut soal keuangan atau tidak tahu tuduhannya karena kesulitan bahasa lokal. Kesulitan keuangan mungkin terjadi karena persediaan uang sangat terbatas, karena itu perlu bantuan dari KBRI. Apabila jemaah haji/umrah yang diturunkan tersebut dapat menghubungi KBRI, maka KBRI dapat membantu kesulitan jemaah haji/umrah yang diturunkan, karena kewajiban KBRI adalah membantu dan melindungi Warga Negara Republik Indonesia (WNI).¹³⁵ Sebenarnya ketentuan tersebut telah diatur dalam hukum internasional, sehingga dengan demikian ketentuan Konvensi Tokyo 1963 tersebut bersifat penegasan kembali ketentuan hukum internasional yang ada.

Di samping Pasal 13 Ayat (3) Konvensi Tokyo 1963, perlindungan hukum terhadap jemaah haji/umrah yang diturunkan oleh kapten penerbang juga terdapat dalam Pasal 13 Ayat (5) Konvensi Tokyo 1963. Menurut Pasal 13 Ayat (5) Konvensi Tokyo 1963, bilamana jemaah haji/umrah yang dituduh dan ditahan oleh negara anggota Konvensi Tokyo 1963,¹³⁶ negara yang menahan jemaah haji/umrah tersebut

¹³⁵ Lihat Konvensi Wina Tahun 1961 tentang Hubungan Diplomatik.

¹³⁶ Pasal 13 Ayat (5), *When a State pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of the registration of the aircraft and the State of the nationality of the detained person and, if it considers it advisable, an other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquirey contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly*

mempunyai kewajiban untuk segera memberi tahu kepada KBRI. Kewajiban memberi tahu kepada KBRI tersebut berlaku terhadap jemaah haji/umrah, apabila negara tersebut tidak menahan, negara tersebut tidak mempunyai kewajiban memberi tahu kepada KBRI, karena jemaah haji/umrah masih dapat bebas melakukan komunikasi dengan KBRI dengan cara telepon atau WA atau faksimile atau datang sendiri ke KBRI.

Apabila negara yang menahan jemaah haji/umrah yang diturunkan oleh kapten penerbang tidak berhasil menghubungi KBRI yang mengakibatkan kerugian atau jemaah haji/umrah tersebut bertambah menderita, negara tersebut mempunyai kewajiban hukum internasional untuk menanggung kerugian yang timbul dengan demikian jelas bahwa ketentuan Konvensi Tokyo 1963 bermaksud melindungi jemaah haji/umrah yang diturunkan oleh kapten penerbang yang dicurigai melakukan tindakan melawan hukum baik hukum pidana kejahatan maupun pidana pelanggaran atau mengganggu ketertiban dalam penerbangan.

Di samping perlindungan tersebut, jemaah haji/umrah yang diturunkan oleh kapten penerbang yang diserahkan kepada pejabat yang berwenang harus diperlakukan seperti warga negara dari negara yang menahan jemaah haji/umrah. Apabila jemaah haji/umrah yang diturunkan tersebut ditahan, maka tempat penahanan, perawatan, makanan, pemeliharaan kesehatan dan segala pelayanan yang diberikan kepada warga negaranya harus diperlakukan sama. Perlakuan diskriminasi antara warga negara dari negara yang menahan dengan jemaah haji/umrah yang diturunkan tidak boleh terjadi karena dilarang hukum internasional.

report its findings to the said States and shall indicate whether it intends exercise jurisdiction.

Pilihan jemaah haji/umrah yang diturunkan oleh kapten penerbang diatur dalam Pasal 14 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963.¹³⁷ Berdasarkan Pasal 14 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 tersebut, bilamana jemaah haji/umrah yang diturunkan oleh kapten penerbang dengan alasan untuk melindungi keselamatan jemaah haji/umrah lainnya sebagai penumpang pesawat udara, awak pesawat udara dan barang-barang yang diangkut yang menurut keyakinan kapten penerbang jemaah haji/umrah tersebut melakukan tindakan melawan hukum atau mengganggu ketertiban, negara tempat jemaah haji/umrah diturunkan menolak jemaah haji/umrah, maka jemaah haji/umrah tersebut berhak perlindungan untuk menentukan perjalanan yang paling nyaman bagi jemaah haji/umrah yang dituduh melakukan pelanggaran hukum.¹³⁸

Dalam hal tersebut terjadi demikian, jemaah haji/umrah berhak memilih negara yang paling menguntungkan dari sisi perjalanan, dengan demikian jemaah haji/umrah tersebut mempunyai kesempatan pergi ke negara yang dianggap dapat memberi pelayanan yang paling baik dibandingkan negara sendiri, negara tempat tinggal tetap dan negara debarkasi akhir perjalanan. Sebagai ilustrasi dapat digambarkan, misalnya jemaah haji/umrah warga negara Malaysia, bertempat tinggal tetap (permanent address) di Indonesia bertujuan umrah ke Arab Saudi,

¹³⁷ Pasal 14 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963, *When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may; if the person in question is not a national or permanent resident of that State, return him to the territory of the State in which he began his journey by air.*

¹³⁸ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakart: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.284

diturunkan di India saat pesawat udara transit mengisi bahan bakar, pemerintah India tidak mau jemaah haji/umrah tersebut berada di India, maka India wajib mengirim jemaah haji/umrah yang diturunkan tadi atas pilihan jemaah haji/umrah tersebut apakah akan dikirim ke Malaysia karena warga negara Malaysia, atau mengirim kembali ke Indonesia karena embarkasi BIJB Kertajati atau mengirim ke Arab Saudi karena akan ibadah haji/umra, semuanya tergantung dari jemaah haji/umrah yang diturunkan karena dicurigai melakukan tindakan melawan hukum atau mengganggu ketertiban dalam penerbangan, semuanya dimaksudkan untuk melindungi jemaah haji/umrah yang dijamin oleh Konvensi Tokyo 1963.

I. Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina

Dampak pertumbuhan teknologi penerbangan mendorong transportasi udara nasional maupun internasional berlangsung sangat cepat untuk menghubungkan satu negara ke negara yang lain, tetapi kadang kecepatan penerbangan tersebut dihambat oleh masalah-masalah administrasi di bandar udara pada saat pemeriksaan imigrasi, karantina hewan, karantina tumbuh-tumbuhan maupun kesehatan dan pemeriksaan bea cukai, karena itu menurut Pasal 22 Konvensi Chicago 1944,¹³⁹ negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), sepakat untuk mengeluarkan peraturan khusus atau usaha lainnya untuk mencegah terjadinya keterlambatan penerbangan internasional yang disebabkan oleh formalitas pemeriksaan imigrasi, karantina maupun bea cukai.

¹³⁹ Pasal 22 Konvensi Chicago 1944:” *Each contracting State agree to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting State and to prevent unnecessary delay delays to aircraft, crews, passengers and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.*

Transportasi udara embarkasi umrah BIJB Kertajati juga tidak lepas dari pemeriksaan imigrasi, karantina kesehatan maupun bea cukai di bandar udara embarkasi jemaah haji/umrah di Indonesia maupun di Arab Saudi, sesuai dengan hukum nasional yang berlaku di Indonesia maupun di Arab Saudi, karena itu Kementerian Agama telah mengeluarkan peraturan Menteri Agama Nomor 14 Tahun 2012 yang mengatur dokumen jemaah haji/umrah.

Setiap jemaah haji/umrah akan diberangkatkan ke Arab Saudi harus memiliki dokumen perjalanan jemaah haji/umrah, paspor dan memperoleh visa jemaah haji/umrah dari pemerintah Arab Saudi. Pengurusan penerbitan paspor jemaah haji/umrah dilakukan oleh jemaah haji/umrah yang dikordinir oleh Kementerian Agama yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Penyelenggara Jemaah haji/umrah. Dalam rangka untuk mengendalikan pendataan, setiap jemaah haji/umrah diberikan dokumen perjalanan ibadah haji/umrah dan identitas (DPIH). Selain diberikan dokumen perjalanan dan identitas haji, juga diberikan gelang identitas yang harus dikenakan oleh jemaah haji/umrah sejak keberangkatan selama di Arab Saudi sampai dengan kembali ke Indonesia.

Konvensi Chicago 1944 yang merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional tersebut juga mengatur pembebasan barang-barang yang digunakan untuk pengoperasian pesawat udara dalam penerbangan internasional. Menurut Konvensi Chicago 1944, barang-barang yang digunakan untuk penerbangan internasional seperti bahan bakar, minyak pelumas, suku cadang, peralatan apa saja yang diperlukan di dalam penerbangan internasional yang disimpan di dalam pesawat udara transportasi jemaah haji/umrah, sepanjang regulasi bea cukai mengizinkan, dibebaskan dari pungutan bea cukai, tetapi barang-barang seperti bahan bakar, minyak pelumas, suku cadang, peralatan apa saja yang diperlukan dalam penerbangan dibebaskan dari pungutan bea cukai, kecuali barang-barang tersebut disimpan dengan

pengawasan bea cukai. Suku cadang dan peralatan pesawat udara yang diimpor dari Indonesia dan sebaliknya yang digunakan untuk transportasi jemaah haji/umrah, sepanjang hukum nasional Indonesia maupun Arab Saudi dapat dibebaskan dari bea cukai.

J. Pemeriksaan Penumpang di Bandara

Setiap penumpang sebelum melakukan penerbangan wajib melewati prosedur pemeriksaan keamanan di bandar udara sesuai dengan peraturan bagi penumpang. Penumpang yang masuk ke bandar udara sebelum *check-in* harus diperiksa barang-barang bawasanya oleh petugas *security check point* dan sebelum melakukan *boarding*. Sebelum *boarding*, setiap penumpang, personel udara dan orang perorangan wajib melepas jaket, ikat pinggang, jam tangan, dan mengeluarkan semua barang yang mengandung unsur logam dan meletakkan ke dalam wadah (*tray*) yang disediakan dan diperiksa melalui mesin *x-ray*. Pengaturan pemeriksaan di bandar udara sebagai bentuk antisipasi terhadap hal-hal yang tidak diinginkan atau hal-hal yang dapat menyebabkan kecelakaan penerbangan. Ada beberapa tahap penumpang melakukan pengecekan logam.

Pada saat masuk area *check-in*, penumpang harus mencopot jaket maupun topi, kemudian tahap kedua yaitu sebelum *boarding* lebih ketat, semua benda logam harus dilepas. Benda-benda berbahan logam harus dilepas untuk memperlancar semua proses pemeriksaan keselamatan dan keamanan dalam penerbangan dengan tujuan menjamin pengguna jasa yang akan masuk ke dalam pesawat udara, barang bawasanya.¹⁴⁰ Tempat parkir pesawat disisi udara (*air side*) kawasan operasi penerbangan, jadi kita harus melewati

¹⁴⁰ Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara, dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan.

security check berlapis. Petugas mengatur, memeriksa dan mengarahkan serta memastikan mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui *x-ray*.

Terdapat beberapa hal yang tidak boleh dilakukan saat pemeriksaan keamanan penumpang. Pertama, penumpang tidak diizinkan membawa barang berbahaya atau barang terlarang ke dalam pesawat udara, seperti benda-benda tajam yang dapat melukai penumpang lainnya, korek api, dan barang gelap (contraban). Kedua, penumpang dilarang untuk bercanda mengenai hal berbahaya seperti aksi bom atau terorist saat melewati pemeriksaan keamanan. Ketiga, penumpang tidak diperbolehkan bersikap tidak kooperatif atau melawan petugas yang dapat menghambat proses pemeriksaan. Sejatinya, International Civil Aviation Organization (ICAO) telah menerapkan standar bahwa korek api zippo atau lighter tidak diizinkan dibawa pada saat penerbangan.

K. Barang atau Bahan Berbahaya (*Dangerous Goods*)

Barang berbahaya adalah bahan atau zat yang berpotensi dapat membahayakan secara nyata terhadap kesehatan, keselamatan atau harta benda bilamana diangkut dengan pesawat udara. Barang berbahaya tersebut akan berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan.¹⁴¹ Pada dasarnya semua barang berbahaya dapat diangkut dengan pesawat udara asalkan memenuhi persyaratan pengepakan, pelabelan, penyimpanan dan pemuatan. Apabila petugas menyimpang dari peraturan tersebut, mungkin membahayakan keselamatan penerbangan, merugikan manusia dan perusahaan penerbangan atau merusak fasilitas lain, karena itu untuk menjamin keselamatan dan pengamanan serta lancarnya pengangkutan

¹⁴¹ Asosiasi Angkutan Udara International (IATA) dalam buku peraturan barang berbahaya (*Dangerous Goods Regulation*) dan *Annex 18 tentang The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*

barang berbahaya diperlukan penanganan yang sebaik-baiknya dan penuh rasa tanggung jawab. Unsur-unsur *dangerous goods* adalah barang dan atau bahan zat yang sangat peka terhadap suhu udara, tekanan dan getaran yang dapat mengganggu kesehatan manusia maupun binatang, dapat mengganggu serta membahayakan keselamatan penerbangan dan dapat merusakkan peralatan pengangkutan udara.¹⁴²

Menurut IATA barang berbahaya terdiri dari 9 klas masing-masing bahan peledak misalnya dinamit, TNT, nitrogliserin, senjata, amunisi, peluru, kembang api; bahan gas termasuk gas yang telah dikompresi, baik gas itu mudah terbakar, gas tidak mudah terbakar, gas beracun, misalnya *acetylene, hydrogen, propane, nitrogen, neon, carbon dioxide, fluorine, chlorine, hydrogen cyanide, aerosol*; benda cair yang mudah terbakar dibawah suhu 35°C dan tekanan misalnya *diethyl ether, carbon disulfide, gasoline (bensin), acetone, kerosene, paraffin, diesel, paint dan alcohol*; bahan padat mudah terbakar akibat gesekan misalnya korek api, fosfor, kalsium karbid, magnesium, sodium dan potassium; bahan yang bila terkena oksigen mempunyai daya rusak misalnya kalsium klorat, ammonium nitrate, hydrogen peroxide, potassium permanganate, benzoyl peroxide dan organic peroxides; bahan beracun ataupun zat beracun, bakteri, virus (diatur oleh WHO-*World Health Organization*) yang bisa menyebabkan luka, infeksi dan menular misalnya pestisida dan rabies; bahan atau zat maupun kombinasinya yang mengeluarkan sinar radiasi sehingga membahayakan bagi manusia, binatang dan barang misalnya uranium dan plutonium; bahan atau zat yang dapat melarutkan jaringan organik atau menimbulkan korosi (karat) pada logam misalnya asam sulfat, asam klorida, alkali - kalium hidroksida, dan alkali - natrium hidroksida; barang atau benda-benda lainnya yang dianggap dapat membahayakan serta dapat menimbulkan resiko terhadap petugas, pesawat udara apabila

¹⁴².Ibid.

tidak ditangani dengan baik misalnya gunting, pisau atau cutter, obeng, dll.¹⁴³

L. Bagasi Kabin dan Barang atau Bahan Berbahaya

Bagasi kabin untuk keperluan penumpang selama perjalanan tidak boleh diisi barang-barang berbahaya sebagaimana diatur dalam instruksi teknis Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) untuk pengangkutan barang berbahaya secara aman melalui udara dan peraturan *International Air Transport Association (IATA)*. Bagasi tersebut harus diperiksa, bilamana penumpang menolak diperiksa, pengangkut berhak untuk menolak mengangkut bagasi tersebut. Barang tersebut antara lain barang yang cenderung membahayakan pesawat udara atau orang atau harta benda di dalam pesawat udara misalnya bahan peledak, amunisi, gas terkompresi, bahan yang bersifat korosif, bahan-bahan pengoksidasi, radioaktif atau magnet, cairan yang mudah terbakar, gel atau bahan-bahan yang mudah terbakar, beracun, zat-zat yang menusuk hidung atau menimbulkan perih dll.

Barang yang pengangkutannya dilarang oleh hukum, peraturan atau perintah yang berlaku dari negara manapun yang merupakan keberangkatan atau tujuan penerbangan; barang yang secara wajar pengangkut menganggap tidak sesuai untuk pengangkutan karena berbahaya atau tidak aman, atau karena berat, ukuran, bentuk atau sifat mereka, atau karena barang tersebut rapuh atau mudah rusak dengan memperhatikan, antara lain, jenis pesawat yang digunakan.

M. Senjata Api dalam Bagasi

Senjata api dan amunisi selain untuk tujuan berburu dan olahraga dilarang diangkut sebagai bagasi. Senjata api dan amunisi untuk tujuan berburu dan olahraga dapat diangkut sebagai kargo atau bagasi tercatat, dengan syarat harus dibongkar, dengan pengaman terpasang, dan dikemas dengan

¹⁴³.Ibid.

kemasan yang sesuai. Pengangkutan amunisi disesuaikan dengan peraturan ICAO dan IATA sebagaimana disebutkan dalam peraturan hukum dan perundang-undangan yang berlaku dan peraturan kami.

Senjata api antik, pedang, pisau dan barang yang serupa dapat diterima sebagai bagasi tercatat, atas kebijaksanaan perusahaan penerbangan, tetapi tidak akan diizinkan diangkut dalam kabin pesawat udara. Agar senjata tersebut dapat diterima sebagai bagasi tercatat, senjata tersebut harus diperlakukan sebagai barang dengan jaminan berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku.

Penumpang pesawat udara dilarang memasukkan di dalam bagasi tercatat antara lain berupa uang, perhiasan, jam tangan, logam mulia, komputer/laptop, tablet, kamera atau alat perekam video, ponsel atau perangkat elektronik pribadi, dokumen pengadaan/tender, paspor, dokumen bisnis atau senjata api dan amunisi selain untuk tujuan berburu dan olahraga dilarang diangkut sebagai bagasi. Senjata api dan amunisi untuk tujuan berburu dan olahraga agar dapat diterima sebagai kargo atau bagasi tercatat, dengan syarat harus dibongkar, dengan pengaman terpasang, dan dikemas dengan kemasan yang sesuai. Pengangkutan amunisi disesuaikan dengan peraturan ICAO dan IATA sebagaimana disebutkan di atas.¹⁴⁴

N. Fasilitas BIJB Kertajati

Sejak beroperasi, BIJB Kertajati memberikan sejumlah fasilitas yang dapat dinikmati oleh para penumpang yakni: area penumpang yang berdiri di atas lahan seluas 121.000 meter persegi, 26 unit *meja check-in* telah disiapkan untuk mempercepat proses keberangkatan penumpang.; 6 unit mesin *self check-in* sebagai langkah untuk mempersingkat waktu *check-in* penumpang; 294 unit CCTV untuk memantau keamanan bandara; 77 unit *flight information display system (FIDS)* agar

¹⁴⁴Ibid.

informasi terkait jadwal penerbangan dapat disampaikan kepada penumpang; 12 unit *x-ray*; 10 unit *walk through metal detector (WMTD)* dan puluhan *handheld metal detector* disiapkan di lokasi pemeriksaan penumpang; 6 unit garbarata untuk menghubungkan terminal keberangkatan dengan pintu masuk pesawat agar *boarding* lebih cepat; 4 *baggage claim conveyor* untuk mengantar bagasi pesawat ke penumpang; 6 unit kendaraan yang dioperasikan oleh Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK); 4 *parking stand* untuk pesawat berbadan lebar (*wide body*); 18 *parking stand* untuk pesawat berbadan sedang (*narrow body*); gudang kargo domestik seluas 2.240 meter persegi yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Kargo (APK).

Plt. *Executive General Manager Bandara Kertajati* Yudha Nugraha mengatakan bahwa BIJB Kertajati diperkuat dengan *runway* berdimensi 3.000 X 60 meter yang dapat melayani pesawat udara tipe Boeing 737 dan Airbus A320, hingga pesawat berbadan lebar (*wide-body*) seperti Boeing 777 dan Airbus 330.

Runway merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pengembangan landas pacu. *Runway* sebagai fasilitas bandara supaya pesawat udara dapat mendarat dan lepas landas dengan aman. *Runway* merupakan wilayah bandar udara yang dibangun sebagai infrastruktur lepas landas dan pendaratan pesawat udara. Tanpa adanya *runway* yang dibangun dan dikelola dengan baik, maka pesawat udara tidak dapat beroperasi dan menggunakan bandar udara sesuai dengan ketentuan penerbangan internasional yang berlaku.

Adapun panjang landasan ditentukan menggunakan pengukuran dan kriteria panjang landasan pacu (*basic runway length*) dengan memperhatikan angka koreksi untuk setiap perubahan, baik perubahan terhadap ketinggian, suhu, dan kemiringan landas pacu dilokasi *runway* yang akan dibangun.

Apron PCN di atas BIJB Kertajati dapat dioperasikan dengan menggunakan pesawat udara jenis Boeing 777, terbang langsung dari embarasi BIJB Kertajati ke debarkasi Jeddah atau dari embarkasi BIJB Kertajati langsung ke debarkasi Madinah

dan dengan estimasi berat tinggal landas (*estimated take-off weight*) 320 ton dan dengan kecepatan jelajah (*cruising speed*) 85-86 Mach number dapat ditempuh dalam waktu 10 (sepuluh) jam *block to block*. Di samping itu juga dapat dioperasikan dengan pesawat udara jenis *Airbus A330-300* atau *Neo* yang ACN-nya lebih rendah dari pada jenis *Boeing 777*. Dengan menggunakan pesawat udara jenis *Airbus 330-300 Neo*, penerbangan jelajah (*cruising speed*) 82-84 Mach number dapat ditempuh dalam kurun waktu 10,5 jam *block to block*.

Sedangkan pada sisi udara didukung 22 tempat parkir pesawat (*parking stand*), serta 5 *parallel taxiway*, 2 *cross taxiway* dan 2 *gate taxiway*. Setiap jam BIJB Kertajati dapat melayani 16 pergerakan penerbangan yang dapat meningkatkan keuangan daerah. PT Angkasa Pura II menyiapkan tim *Airport Rescue and Fire Fighting* yang diperkuat oleh 17 personel dan dilengkapi berbagai perlengkapan termasuk kendaraan operasional seperti *foam tender*, *nurse tender* dan *commado car* untuk mendukung keselamatan. Di dalam terminal disiapkan total 24 konter *check in* yang sebagian akan digunakan untuk penerbangan internasional termasuk umrah. Tersedia juga 2 garbarata (*aviobridge*) yang mengkoneksikan terminal dengan pesawat udara sehingga memudahkan penumpang untuk naik ke pesawat udara (*boarding*). Operasional dan layanan bandar udara di sisi darat juga didukung personel *Customer Service*, *Terminal Inspection Service*, *Facility Car* dan *Aviation Security*. Di area keberangkatan dan kedatangan diterapkan konsep desain bernuansa Islami dan kearifan lokal setempat.¹⁴⁵

O. Perawatan Landas Pacu (*Flexible Pavement (FP)*) BIJB Kertajati

1. Perawatan Landas Pacu *Flexible Pavement (FP)*

Flexible Pavement (FP) dirancang dan dibangun berlaku selama kurun waktu (*design life*) paling tidak selama 20 tahun.

Bilamana selama tahap pertama yaitu 7 tahun hanya terjadi

¹⁴⁵ Ibid.

kerusakan ringan (*low deterioration*) harus segera dilaksanakan *Pavement Preservation (PP)* atau *Preventive Maintenance (PM)*, pada tahap kedua berikutnya dilaksanakan *Corrective Maintenance (CM)* atau *Minor Rehabilitation (MR)*.¹⁴⁶

Apabila *Maintenance and Rehabilitation /Repair (M&R)* tahap pertama dan kedua yang terdiri dari *Pavement Preservation (PP)* atau *Preventive Maintenance (PM)* tersebut dilaksanakan dengan metoda dan waktu yang tepat, maka *Flexible Pavement (FP)* tersebut akan mencapai *design life* lebih dari 20 tahun, sehingga dapat mengurangi biaya pemeliharaan (*maintenance cost*) secara menyeluruh selama *design life*.¹⁴⁷

Apabila *Flexible Pavement (FP)* tersebut melayani lalu lintas selama 75% dari *design life* yakni 15 tahun, kemudian terjadi penurunan nilai *Pavement Condition Index (PCI)* sebesar 40 dari 100 ke 60, maka *Flexible Pavement (FP)* tersebut harus segera dilakukan *Maintenance & Rehabilitation (M&R)* sesuai dengan tipe dan tingkat kerusakannya. Menunda *Maintenance & Rehabilitation (M&R)* sampai dengan nilai *Pavement Condition Index (PCI)* < 60, biayanya dapat meningkat 4-5 kali dibandingkan biaya *Maintenance and Rehabilitation /Repair (M&R)* pada saat nilai *PCI* > 60, oleh karena itu, apabila perkerasan mempunyai nilai *Pavement Condition Index (PCI)* ~ 60, harus segera dilaksanakan *Maintenance & Rehabilitation (M&R)*, berupa *Strengthening* yakni *Structural Overlay (SO)* tebal minimum 10 cm.¹⁴⁸

Federal Aviation Administration (FAA): Pavement Condition Index (PCI) identik dengan *Pavement Surface Integrity (PSI)* (keutuhan permukaan perkerasan). Nilai

¹⁴⁶ Ditulis oleh W.Sartono berdasarkan: Alexander T. Wells, Ed. D, and Seth B. Young, PhD., *Airport Planning and Management*, 5th Edition, 2004.

¹⁴⁷.*Ibid.*

¹⁴⁸.*Ibid.*

Pavement Condition Index (PCI) dapat dihitung berdasarkan referensi ASTM D6433 07 (*highway*) dan D5340 12 (*airport*).

Tebal *hotmix overlay (HO)* harus dihitung berdasarkan hasil uji defleksi dengan alat uji *FWD (highway)*, dan *HWD (runway)*, serta *Cummulative Number of (air) Traffic*. Setelah *Flexible Pavement (FP)* tersebut di-*overlay*, diharapkan terjadi kenaikan nilai *Pavement Condition Index (PCI)* menjadi 100 (*excellent*) dan *Structural Performance (SP)* daya dukung, sehingga *Flexible Pavement (FP)* mempunyai *design life* 20 tahun untuk masa pelayanan berikutnya.

Pada lokasi yang terjadi *Structural Deterioration*, misalnya ada *depression, rutting, corrugation or permanent deformation, alligator cracking, pothole*, maka kerusakan tersebut harus segera diperbaiki sesuai dengan akar permasalahannya. Metoda perbaikan dapat dilakukan dengan cara sebagian-sebagian (*partly*) dan/atau rekonstruksi secara menyeluruh (*totally reconstruction*). Melaksanakan *overlay* tetapi tidak melakukan perbaikan kerusakan pada *existing pavement* dengan metoda perbaikan yang tepat sesuai dengan tipe dan tingkat kerusakannya, pasti akan terjadi kerusakan di lokasi yang sama atau terjadi *reflective cracking (RC)* pada lokasi kerusakan *existing pavement*.

Para *Pavement Engineer* harus mempelajari referensi yang *credible & up to date*, misalnya Asphalt Institute MS-16 (2009), Hotmix Design Methods Asphalt Institute MS-2 (2014), sedangkan Metoda Pelaksanaan *Construction Methods (HMA)* harus mengikuti Asphalt Institute MS-22 (2000 and 2020), untuk mengetahui prosedur *Maintenance and Rehabilitation (M&R)* yang benar, karena setelah th 2000 banyak ditemukan beberapa lokasi *Flexible Pavement (FP)* untuk *highway* dan *runway* baru beroperasi kurang dari $\frac{1}{3} \times$ *design life* 20 tahun (7 tahun) sudah terjadi kerusakan struktural (*structural deterioration*). Kerusakan struktural tersebut tidak dapat diperbaiki dengan metoda *Pavement*

Preservation or Preventive Maintenance, tetapi harus dilakukan *Major Rehabilitation*, bahkan *Rekonstruksi Sebagian* atau *Total*.

2. Karakteristik Fisik Landas Pacu BIJB Kertajati

Berdasarkan *Aeronautical Information Publication (AIP) Indonesia* yang terbit 7 Oktober 2021, karakteristik fisik landas pacu BIJB Kertajati sebagai berikut :

Code Letter and Number 4E; Aerodrome elevation 134 ft MSL, location: 22 km from Majalengka, dimension: 60 m × 3.000 m, Runway designator: 14 - 32, Runway 14, a. TORA: 3.000 m, b. TODA: 3.360 m, c. ASDA: 3.060 m, d. LDA: 3.000 m; Runway 32: a. TORA: 3.000 m, b. TODA: 3.300 m, c. ASDA: 3.000 m, d. LDA : 3.000 m; Runway Strip: 3.180 m × 300 m; Stop Way: 60 m × 60 m; Runway surface: Asphalt; Beating strength: PCN: 89 F/C/X/T; Taxiway; Twy : NP, N1, N2, N3, WC-1, SPW, NPW; Taxiway surface: asphalt

Bearing strength: PCN: 89 F/C/X/T; Taxiway WC-2, Width: 45 m; Surface: Concrete; Bearing strength, PCN: 85 R/B/W/T; Apron: Capacity: 4 Wide-body aircraft + 8 Narrow-body aircraft; Surface: Concrete; Bearing strength : PCN : 85 R/B/W/T. Berdasarkan karakteristik tersebut di atas BIJB Kertajati mampu melayani pesawat wide-body type : A 330-300, B 777- 300-ER dengan kapasitas penuh untuk penerbangan langsung dari Kertajati - Jeddah atau Negara2 di Timur Tengah, karena landas pacu BIJB Kertajati relative masih baru maka belum memerlukan perawatan sebagaimana diuraikan di atas.¹⁴⁹

¹⁴⁹ AIP Indonesia, 7 Oktober 2021, Runway Physical Characteristics

CHAPTER | BIJB KERTAJATI 2 | FLIGHT OPERATIONS

In the BIJB Kertajati flight operation, it explains the inauguration of the operation; embarkation and disembarkation requirements, among others, procedures for determination, Saudi Arabia's approval, determination of embarkation and disembarkation, BIJB Kertajati embarkation decisions, embarkation of pilgrims/umrah pilgrims in Indramayu; airport management services; national aviation safety; aviation security and safety; International Flight Documents and leasing; aviation safety culture; acts against the law which include the rules of conduct for pilgrims/umrah pilgrims, immunity from the law of pilot captains and aircraft crew, legal protection for pilgrims/umrah pilgrims who commit acts against the law; customs, immigration and quarantine; inspection of passengers at the airport; dangerous goods or materials; cabin baggage and dangerous goods or materials; firearms in the trunk and BIJB Kertajati facilities; runway maintenance (Flexible Pavement (FP) BIJB Kertajati which includes runway maintenance and the characteristics of the BIJB Kertajati runway as follows :

A. Inauguration of Operation

BIJB Kertajati was inaugurated on May 24 2018, with the Indonesian Presidential aircraft landing as the first at the airport,

having a single runway of 3,000 meters that can accommodate wide-body aircraft such as the Boeing 777 or Airbus A380. The airport functions as a buffer to help facilitate air traffic at Soekarno Hatta International Airport (BUIH) in Jakarta. Upon completion, the airport will have a total capacity of up to 29 million passengers annually, with plenty of room for expansion. The airport will also operate a cargo terminal with official estimates at 1.5 million tons of cargo by 2020.

Until now, BIJB Kertajati operations have not been run optimally to transport passengers and improve the economy in the world of aviation. There are almost no flight routes at BIJB Kertajati which causes the airport to be empty of passengers. One of the causes is limited access to BIJB Kertajati, therefore, the effort to maximize that is by realizing the transfer of the flight route from Bandung Husein Sastranegara Airport to BIJB Kertajati with consideration of transportation constraints, because of that the BIJB Kertajati Access Toll Road was built from Cipali Toll Road.

B. Embarkation and Debarkation Requirements

The departure of pilgrims/umrah pilgrims can only be made from the embarkation airport¹⁵⁰ and lands at the debarkation airport,¹⁵¹ which is specially provided for debarkation, therefore it is important to know the conditions for the arrangements for the embarkation/debarkation airport as follows :

¹⁵⁰ Embarkasi adalah bandar udara keberangkatan jemaah haji/umrah, sedangkan debarkasi adalah bandar udara pemulangan jemaah haji/umrah yang berada di Saudi Arabia.

¹⁵¹ Pasal 1 Angka (2) Peraturan Bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012 , PM 30 Tahun 2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Haji.

1. Procedures for Determining Embarkation and Debarkation

The governor submits a written proposal for the determination of the airport of embarkation and debarkation to the Minister of Religion. If the airport meets the requirements in accordance with the applicable laws and regulations, with the ability to serve aircraft with a capacity of at least 325 (three hundred and twenty five) seats based on the type certificate and aircraft parking space (apron) for at least 2 (two) pilgrims/umrah pilgrims' aircraft do not disrupt services other than hajj/umrah pilgrims' flights and the number of pilgrims/umrah pilgrims served is at least 14 (fourteen) groups each year of the hajj season.

In addition, the province concerned has a pilgrim/umrah pilgrim dormitory and supporting facilities that have a capacity of at least 2 (two) times the total capacity of aircraft serving hajj/umrah pilgrims, halls for receiving pilgrims/umrah pilgrims at most the capacity of aircraft serving haj/umrah pilgrims, luggage storage areas, dining rooms and public kitchens, health service rooms, immigration, customs and flights, offices for the haj/umrah organizing committee, mosques, parking lots and security systems. Apart from that, it must also consider the flight slot time provided by the Saudi Arabian government and the cost efficiency of organizing the Hajj/Umrah pilgrimage.

Based on the proposal submitted by the Governor to the Minister of Religion mentioned above, the Minister of Religion and the Minister of Transportation evaluate the proposal for establishing airports of embarkation and debarkation. If based on the assessment meets the requirements, the Minister of Religion determines the airport of embarkation and disembarkation. According to Article 7 of the Joint Regulations of the Minister of Religion and the Minister of Transportation Number 4 of 2012 and PM 30 of 2012, airports of embarkation and disembarkation will be re-evaluated at least once every 2 (two) years. Based on the joint regulation of the Minister of Religion and the Minister of

Transportation, all provisions concerning airports of embarkation and debarkation apply as long as they are not contradictory and/or have not been regulated in a new regulation based on the joint regulation.

2. Approval of Saudi Arabia Embarkation BIJB Kertajati

On September 29, 2022 the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia, namely Budi Karya Sumadi, met the Ambassador of Saudi Arabia named Syekh Essam bin Abed Al-Thaqafi, the meeting had the objective of carrying out the embarkation of pilgrims/umrah pilgrims in Indonesia. He said this effort would further enhance cooperation and bilateral relations between the two countries which had been well established, especially in the transportation sector. During the meeting it was agreed to open four Umrah flights from BIJB Kertajati. This is very encouraging, especially for the people in West Java and its surroundings who will soon be able to go for Umrah from BIJB Kertajati.

This agreement proves the commitment of the government and the aviation industry to revive flights from BIJB Kertajati after being affected by the Covid-19 pandemic. For more than two years, BIJB Kertajati had been in suspended animation because it did not serve regular flights. BIJB Kertajati is also expected to be able to serve haj flights in 2023. In 2022, the Ministry of Hajj/Umrah of Saudi Arabia has set a haj quota of 1,000,000 pilgrims for 2022. The number of international hajj quotas given to Indonesia is 100,051 pilgrims, this number is the largest compared to countries of origin of other international congregations.¹⁵²

¹⁵² Arab Saudi Sepakati Empat Penerbangan Umrah dari Bandara Kertajati.

<https://katadata.co.id/tiakomalasari/berita/6337e448530d3/Arab-saudi-sepakati-empat-penerbangan-umrah-dari-bandara-kertajati> diunduh Tanggal 8 Desember 2022

3. Embarkation and Debarkation Determination

According to Articles 15 and 68 of the 1944 Chicago Convention, Indonesia and Saudi Arabia have the right to determine airports of embarkation and disembarkation for the transportation of pilgrims/umrah, therefore the Minister of Religion has issued a regulation of the Minister of Religion Number PM 30 of 2012, however, based on Article 15 of the 1944 Chicago Convention airports designated as embarkation and debarkation apply the same regulations for airlines appointed by Indonesia and airlines appointed by Saudi Arabia. The two respective companies appointed by Indonesia and Saudi Arabia may use all available international flight navigation facilities, obtain flight navigation services including flight communication services, meteorology, radio communication to ensure the smoothness and safety of international flights.

Determination of embarkation and debarkation airports must meet the requirements for airports with open status for the public serving air transportation from/to abroad in accordance with the provisions of the law,¹⁵³ having the capability to serve aircraft with a capacity of at least 325 (three hundred twenty five) seating based on type certificate, aircraft parking area (appron) for at least 2 (two) pilgrims/umrah aircrafts without disturbing services other than pilgrims/umrah flights and the number of pilgrims/umrah pilgrims served is at least 14 (fourteen) kloter every year the pilgrimage season.

¹⁵³ Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional dapat mendarat dan/atau tinggal landas di bandar udara yang ditunjuk untuk maksud itu, artinya pemerintah menetapkan bandar udara untuk melakukan penerbangan internasional (luar negeri).

All charges for the use of available facilities or goods imported for international flight purposes apply equally without distinction to aircraft used by airlines appointed by Indonesia and aircraft used by airlines appointed by Saudi Arabia, customs levy , landing, parking, and aircraft storage fees for aircraft used by airlines appointed by Indonesia or by Saudi Arabia may not be higher than those used by airlines appointed by Indonesia. These levies must be known to each other in a transparent manner.

As an implementation of the determination of embarkation and disembarkation airports, the Indonesian government has issued a joint regulation with the Minister of Transportation Number 4 of 2012 and the Minister of Religion Number PM 30 of 2012 which is used for the embarkation of hajj/umrah pilgrims every year. Based on the joint regulations of the Minister of Religion and the Minister of Transportation Number 4 of 2012 and PM Number 30 of 2012, the Minister of Religion has issued a Decree of the Minister of Religion Number 71 of 2012.¹⁵⁴

In addition to the requirements mentioned above, it is also required that the province concerned has a pilgrimage/umrah pilgrimage hostel and supporting facilities that have a capacity of at least 2 (two) times the total capacity of the aircraft serving the transportation of pilgrims/umrah pilgrims; hall where pilgrims/umrah pilgrims are received for at least the number of airplanes serving pilgrims/umrah pilgrims, storage area, dining room and public kitchen room, room for health services,

¹⁵⁴ Keputusan Menteri Agama Nomor 71 Tahun 2012 tentang *Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Tahun 1433H/2012M*. Nama bandar udara embarkasi dan debarkasi dapat dilihat dalam Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal.293.

immigration, customs and flights, office for the pilgrimage/umrah committee, mosque, parking lot and security system. Besides that, it also has to consider the flight slot time provided by the Saudi Arabian government and the cost efficiency of organizing the Hajj/Umrah pilgrims.¹⁵⁵

4. BIJB Kertajati Embarkation Decision

On January 7, 2020, Minister of Religion Fachrul Razi handed over the Decree of the Minister of Religion regarding the Designation of West Java International Airport (BIJB) as Hajj Embarkation/Debarcation by the Deputy Governor of West Java Uu Ruzhanul Ulum. The ceremony took place on the second floor of BIJB Kertajati's departure. Based on this stipulation, the West Java pilgrims originally departed for Saudi Arabia from Soekarno Hatta Airport, Cengkareng, Banten, starting the Hajj season in 1441H/2019M they will fly via BIJB Kertajati directly to Saudi Arabia and land again at BIJB Kertajati. West Java haj quota of 38,852 pilgrims divided into 97 flying groups (kilometres).¹⁵⁶

5. Embarkation of Hajj/Umrah Pilgrims in Indramayu

At the time of the Nuzulul Qur'an commemoration as well as the inauguration of the Abdul Manan Indramayu Islamic Center mosque, the Governor of West Java Ahmad Heryawan and the Ministry of Religion of West Java Province agreed to the construction of the Hajj embarkation in Indramayu Regency, the location is ready to be built and the distance is under 60 minutes to BIJB Kertajati. All areas around BIJB are definitely interested in building a haj

¹⁵⁵ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.310

¹⁵⁶ Kemenag Tetapkan Bandara Kertajati Jabar sebagai Embarkasi/Debarcati Haji
<https://haji.okezone.com/read/2020/01/07/398/2150168/kemena-g-tetapkan-bandara-kertajati-sebagai-embarkasi-dan-debarcati-haji-2020> diunduh Tanggal 8 Desember 2022

embarkation, however this all depends on the readiness of the district/city concerned. The Indramayu Regency Government is ready to build a Hajj embarkation because it already has a location and has provided proposals and exposure as required by the Ministry of Religion. Previously, the Indramayu Regency Government conducted a survey and directly inspected the prospective Hajj embarkation location behind the Polindra Lohben campus.¹⁵⁷

C. Airport Operator Services

Based on the regulation of the Minister of Transportation Number 178 of 2015,¹⁵⁸ BIJB Kertajati which serves airport passengers and service users must provide standard services to passengers and passengers at the airport passenger terminal. These standard services include facilities used in the departure and arrival process that are comfortable for passengers; facilities that provide comfort to passengers; facilities that provide added value and airport terminal facilities to accommodate passengers during peak hours.

The facilities used in the process of departure and arrival of passengers include passenger and baggage checks, check-in services, departure immigration, arrival immigration, customs services, departure lounges and baggage services, while facilities that provide comfort to passengers include conditions of temperature, light, ease of transportation of baggage, cleanliness, information, toilets, parking lots and facilities for users with special needs.

¹⁵⁷ Gubernur dan Kemenag Jabar Setujui Embarkasi Haji di Indramayu <https://indramayukab.go.id/gubernur-dan-kemenag-jabar-setujui-embarkasi-haji-di-indramayu/> diunduh Tanggal 8 Desember 2022

¹⁵⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 178 Tahun 2015 tentang *Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara*.

In addition to the facilities used for departure, arrival and facilities for convenience, BIJB Kertajati as an airport operator must also provide additional services such as a prayer room, nursery, shopping facilities, restaurants, smoking room, children's room, ATM/Money Changer, internet. /wifi, facilities for buying airplane tickets, charging stations, drinking water and exclusive lounges. The area of the airport terminal must be anticipated to be able to accommodate passengers during busy times, early indications of development, utilization, construction and operation.

D. National Aviation Safety

In the current era of digital disruption, every individual has busy activities with limited time, especially when one's activities or work have schedules that are close to different areas. So, at this time, facilities are needed to meet these needs, the means can be in the form of air transportation as a link from one area to another in an efficient time. Airplanes do not require a long time and are comfortable, so many people choose airplanes as transportation.

Increasing the number of flights must pay attention to aviation safety and security in order to minimize aircraft accidents. Aviation safety and security (safety and security aviation) is a top priority in the world of aviation. Aviation safety is a condition of fulfilling safety requirements in the utilization of airspace, aircraft, airports, air transportation, flight navigation and other supporting facilities and public facilities, while aviation security is a condition that provides protection to aviation from acts against the law through integrated utilization human resources, facilities, and procedures.

Aviation safety is the key for aviation service providers to be able to contribute to fulfilling the interests of the state. Actions to realize aviation safety must be supported by facts, data and public perceptions regarding the elements needed to achieve safety. Serious incidents and accidents can damage the reputation of a transportation service provider.

Law Number 1 of 2009,¹⁵⁹ concerning aviation states that aviation is part of the national transportation system which has the characteristics of being able to move quickly, using high technology, capital intensive, reliable management, and requiring optimal safety and security guarantees. Furthermore, Article 3 of Law Number 1 of 2009 concerning Aviation regulates the relationship between safety, efficiency and effectiveness with the implementation of national and international flights as follows: (a) realize the operation of flights that are orderly, orderly, safe, secure, comfortable, reasonable, and avoid unfair business competition practices; (b) facilitating the flow of movement of people and/or goods by air by prioritizing and protecting air transportation in the framework of facilitating national economic activities; (c) aerospace spirit; (d) uphold state sovereignty; (e) creating competitiveness by developing technology and the national air transport industry; support, mobilize and encourage the achievement of national development goals; (f) strengthening national unity and unity in the framework of realizing the archipelago concept; (g) increasing national resilience and (h) strengthening relations between nations.

Article 1 Number 48 of the Law on Aviation states that "aviation safety is a condition in which safety requirements are fulfilled in the use of airspace, airplanes, airports, air transportation, flight navigation, as well as supporting facilities and other public facilities." The level of aviation safety can be achieved by the functioning of all elements related to one another for the aviation service provider. Accidents can occur due to aircraft (machine); human factors; joke; tired; incapacitated first officer; environment; a combination of human factors and the environment; a combination of human factors and aircraft engines as mentioned above.

¹⁵⁹ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009) Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 4956

Accident prevention can be done by identifying, understanding and controlling the core factors that cause accidents that have occurred before. The existence of a fairly comprehensive safety management doctrine that is adhered to by relevant aviation personnel in the industry, compliance with standards and procedures for the government and industry regarding safety management will provide confidence that the implementation of aviation service providers has been understood, designed, developed and implemented with safety in mind.

E. Security and Safety

BIJB Kertajati as a congregation/umrah embarkation airport is required to have a National aviation security program in accordance with the provisions of the Minister of Transportation KM211 of 2020 to avoid unlawful acts, illegal control of aircraft that are flying or being landed, hostage passengers and/or aircraft at the airport air, entering into an aircraft without rights, being in a restricted area (restricted area) or prohibited area (prohibited area), entering an air navigation facility area unlawfully, being in an airside area without permission, carrying a firearm , dangerous goods or equipment that endangers flight safety into an airplane or airport without permission, submits false information that endangers flights, uses an airplane that causes people to die or is seriously or lightly injured, damages to property or the environment around the airport, destroy and/or men gj destroy the aircraft along with other facilities.¹⁶⁰

F. International Aviation Documents and Leasing

BIJB Kertajati embarkation pilgrimage/umrah flights to Saudi Arabia are international flights, therefore the provisions

¹⁶⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional.

stipulated in Article 29 of the 1944 Chicago Convention apply.¹⁶¹ The 1944 Chicago Convention as the constitution of international civil aviation cannot be separated from BIJB Kertajati embarkation air transportation to Saudi Arabia's debarkation, in particular with regard to international flight requirements as stipulated in Article 29 of the 1944 Chicago Convention. According to Article 29 of the 1944 Chicago Convention, every international flight must be accompanied by international documents as follows :

1. International Aviation Documents

The transportation of pilgrims/umrah pilgrims embarking on BIJB Kertajati, in accordance with the 1999 Montreal Convention, is an international flight, therefore based on Article 29 of the 1944 Chicago Convention it must be accompanied by international flight documents which include a certificate of airworthiness, a certificate of proficiency for the crew of the aircraft (certificate of competency issued by Indonesia and still valid, certificate of registration of aircraft, flight log book, certificate of all equipment used issued by the manufacturer, list of pilgrims/umrah as passengers (passengers) manifest), list of cargo belonging to pilgrims/umrah pilgrims (cargo manifest). If the pilgrimage/umrah pilgrimage flight does not meet the requirements for international flight documents mentioned above, the Saudi Arabian government has the right to refuse the pilgrimage/umrah pilgrimage flight.

The certificate of airworthiness of the aircraft¹⁶² and the certificate of competency of the aircraft crew must be

¹⁶¹ ICAO Doc.7300/8, Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago on 7 December 1944, lihat Dempsey P/S.,Ed., Annals of Air and Space Law, (2005), Vol.XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.19-51

¹⁶² Pasal 31 Konvensi Chicago 1944: "Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of

legally recognized by the government of Saudi Arabia.¹⁶³ The certificate of competency of the air crew (certificate of competence) can be recognized as valid if to be able to obtain the certificate it meets the minimum or higher required by Article 33 of the 1944 Chicago Convention.¹⁶⁴ If the certificate of competence for air crew (certificate of competence) is lower than the requirements determined by the International Civil Aviation Organization (ICAO), Saudi Arabia has the right to refuse the Hajj/Umrah pilgrimage flights embarkation on BIJB Kertajati.¹⁶⁵

2. Aircraft Leasing

As mentioned above, Garuda Indonesian Airways once leased a Martin Air aircraft which is part of the KLM business, type DC-8 registration PH-MBH Flight number 138, led by Captain Hendrik Lamme and First Officer Robert

airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

¹⁶³ Pasal 31 Konvensi Chicago 1944:” Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

¹⁶⁴. *Pasal 33 Konvensi Chicago 1944:” Certificate of airworthiness and certificate of competency and licenses issued or rendered by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting State provided that the requirements under which such certificate or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.*

¹⁶⁵ Di India ditemukan sertifikat kecakapan kapten penerbang (certificate of competency) yang baru memperoleh pendidikan selama 60 jam terbang, karena itu sertifikat kecakapan tersebut tidak dapat diakui oleh negara-negara anggota Konvensi Chicago 1944, lihat Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo, 2013 hal.288

Blomsa, both of whom are Dutch Citizens, had an accident in Colombo, Sri Lanka in 1974. The aircraft was leased by Garuda Indonesian Airways including the aircraft crew (wet lease), therefore the applicable law was Dutch law based on Article 17 of the 1944 Chicago Convention.¹⁶⁶

If the aircraft lease does not include aircraft crew (dry lease), the Netherlands is entitled to issue a certificate of proficiency because it is registered in the Netherlands, the Netherlands issues a power of attorney to Indonesia to issue an aircraft crew proficiency certificate and acknowledges that the proficiency certificate issued by Indonesia legally for and on behalf of the Netherlands which has the right to issue certificates of proficiency for aircraft crew.

G. Aviation Safety Culture

Aviation safety culture has a very important role. Safety culture is something that is obtained through a combination process between organizational culture, professional culture and also from national culture. One of the efforts to implement this aviation safety culture is to introduce this culture to stakeholders in aviation activities, by providing education in the form of education and training (introduces the culture during the training season). A safety culture will be achieved if (a) there is compliance with regulatory standards, documentation and procedures; (b) the highest leadership gives orders from top to bottom regarding safety in aviation organizations; (c) has an aviation service provider safety management system; (d) does not tolerate bad habits in the implementation of aviation safety; (e) open information; (f) the existence of initiatives and leadership roles for aviation safety from service providers.

Other matters regulated in the national aviation safety program are aviation safety objectives, investigation of aviation accidents and incidents, aviation safety supervision, law

¹⁶⁶ Pasal 17 Konvensi Chicago 1944: "Aircraft have a nationality of the State in which they are registered.

enforcement, responsibility and accountability. In addition, accidents that befall aircraft cannot be avoided, but these disasters can be minimized so that they do not occur. The causes of aircraft accidents cannot be separated from various factors such as human error, aircraft engine factors, the environment, facilities and infrastructure, airworthiness of flight navigation aids and fulfillment of technical matters related to aircraft.

The determination of aviation safety standards is centered on the Directorate General of Civil Aviation, while the application and quality control rests with the aviation service providers. The Directorate General of Civil Aviation is responsible for the national aviation safety program, the implementation of which is carried out by each Directorate and Office of the Airport Authority within the Directorate General of Civil Aviation with the support of the relevant Government agencies. All aviation service providers must comply with regulations and standards set by the government, including establishing a safety management system that can identify hazards, analyze risks and take steps to reduce risks and strategies for dealing with emergencies.

The government and aviation service providers have their respective roles to optimize the use of aircraft as transportation which is important today. The government and aviation service providers and develop the sustainability of the national aviation safety program. Thus the government together with aviation service providers need to form a framework for a national aviation safety program.

The person in charge of national aviation safety, namely the Minister of Transportation. Regarding the National Aviation Safety policy, it is prepared based on the principles of a systems approach to manage national aviation safety, including organizational structure, accountability, procedures required by aviation service providers, personnel and technology. Meanwhile, regarding law enforcement issues, the Minister has the authority to establish law enforcement programs and take legal action in the field of aviation safety. Law enforcement is

carried out in the form of administrative sanctions and criminal sanctions. Administrative sanctions are imposed for violations of laws and regulations in the field of aviation safety in the form of warnings, suspensions, revocations and administrative fines.

Supervision of national aviation safety is one of the fostering functions of the Directorate General of Civil Aviation to ensure compliance with relevant standards, procedures and regulations including: audits, inspections, surveillance and monitoring. The Directorate General of Civil Aviation develops regulations based on the principles of safety risk management, to ensure appropriate regulations and as needed by considering the identification of hazards (hazards) and risks.

H. Unlawful Acts

Airport security related to unlawful acts is one of the main responsibilities of Aviation Security or airport security. Actions against the law can endanger the safety of other passengers and flight or air transportation activities. Examples of several acts against the law that often occur, namely taking people hostage at airports, sabotage, hijacking or providing false information about someone so that it endangers the safety of flights, passengers and others. The following is a description of other unlawful acts related to Hajj/Umra pilgrims' flights.

1. Hajj/Umrah Congregation Rules

The transportation of pilgrims/umrah pilgrims does not only apply to agreements between airlines and pilgrims/umrah pilgrims as stipulated in the 1999 Montreal Convention, but also applies to public law as stipulated in the 1963 Tokyo Convention,¹⁶⁷ The Hague Convention 1970,¹⁶⁸

¹⁶⁷ ICAO Doc.8364 Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 24 September 1963

¹⁶⁸ ICAO Doc.8920 Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Signed at the Hague on 16 December 1970

the 1971 Montreal Convention¹⁶⁹ and the 1988 Montreal Protocol.¹⁷⁰ When the flight takes place, the pilgrims/umrah pilgrims have the obligation to comply with flight rules in an airplane with the threat of being dropped off at an airport by the pilot in command, if the pilgrims/umrah perform actions that can disrupt order in the flight (unruly). passengers) because the flight captain has that power.

The 1963 Tokyo Convention and the 1970 The Hague Convention regulate unlawful acts that disrupt order in aviation and the protection of air crew during flights. This is expressly regulated in Article 6 paragraph (1) letter (b) of the 1963 Tokyo Convention which guarantees order and discipline in aircraft that are in flight. Based on this guarantee, it will clearly improve flight safety. Naturally, order and discipline in aircraft are closely related to the level of safety. Every act of the pilgrims/umrah pilgrims or carried out by the crew of the aircraft that violates the law, disrupts order and discipline in the aircraft is very dangerous for the safety of the pilgrims/umrah pilgrims as aircraft passengers or goods transported by airline companies.

Pilgrims for Hajj/Umrah who are drunk carrying weapons, anything on an airplane can threaten other pilgrims/Umrah pilgrims or anyone who is near the congregation for Hajj/Umrah, such as pilgrims who are drunk, order all pilgrims/Umrah pilgrims to group in one corner or one particular place. Such behavior can clearly

¹⁶⁹ ICAO Doc.8966 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal on 23 September 1971

¹⁷⁰ ICAO Doc.9518 Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, Signed at Montreal, on 24 February 1988

violate the law, disrupt order and discipline in the aircraft which in turn will harm the pilgrims/umrah pilgrims, the aircraft crew, the aircraft and the goods being transported. Based on the provisions stipulated in the 1963 Tokyo Convention, the pilot in command is authorized to ensure order and discipline in aircraft.

The flight captain (pilot in command) can take certain steps including detaining pilgrims/umrah pilgrims who commit acts against the law, if they have reasons for that or other pilgrims/umrah pilgrims can also take precautions for and on behalf of the pilot captain to ensure order and safety in accordance with the provisions of Article 6 Paragraph (1) of the 1963 Tokyo Convention. In addition, the flight captain (pilot) has the right to detain pilgrims/umrah pilgrims who are suspected of committing acts against the law. Furthermore, the flight crew or other pilgrims/umrah pilgrims on behalf of and on behalf of the flight captain can also take steps to prevent pilgrims/umrah pilgrims from leaving their seats for other seats if these actions interfere with the orderliness and are necessary to prevent a fight or cause a disturbance. in-flight chaos.

The flight captain also has the right to drop off each hajj/umrah pilgrim, if there is sufficient reason for the hajj/umrah pilgrims to take action or possibly take action whether the said action is not a crime or a criminal offense and endangers flight safety or endangers other hajj/umrah pilgrims or endangers the crew, aircraft or endangers the goods being transported. The captain of the aircraft can hand over pilgrims/umrah pilgrims to the competent authorities in member countries of the 1963 Tokyo Convention, any pilgrims/umrah who commit criminal acts or criminal offenses under Indonesian national law.¹⁷¹ All actions

¹⁷¹ Berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 hukum nasional yang berlaku adalah hukum tempat pesawat udara didaftarkan.

required by pilots including pilgrims/umrah pilgrims, aircraft crew for the prevention of violations committed by pilgrims/umrah pilgrims are intended to protect flight safety including the safety of aircraft crew, hajj/umrah pilgrims and goods transported by airline companies concerned.¹⁷²

2. Immunity of Flight Captains and Aircraft Crew

The 1963 Tokyo Convention also regulates legal protection for flight captains as stated in Article 10 of the 1963 Tokyo Convention. Based on Article 10 of the 1963 Tokyo Convention, pilot captains cannot be subject to civil lawsuits or criminal charges or other administrative sanctions because of their actions to exercise the authority granted by the Tokyo Convention. 1963. Legal protection for the pilot in flight is necessary to protect the life of the pilot in flight and their family, because without this legal protection, the authority granted by the 1963 Tokyo Convention is meaningless because the pilot in flight will not dare to take the necessary steps to prevent criminal acts crime or criminal violation or other unlawful act or action which is not a violation of law but disturbs comfort and order in flight.

This legal protection is also given to aircraft crew who act for and on behalf of the pilot in order to prevent unlawful acts while in flight. Other aircraft crew first officers, second officers and cabin crew are exempt from civil lawsuits or criminal charges or other administrative sanctions, if there is no legal protection for them they will not dare to prevent acts against the law committed on the flight.

3. Legal Protection for Hajj/Umrah Pilgrims who commit Unlawful Actions

Legal protection is not only given to flight captains or aircraft crew, whether first officer, second officer or cabin

¹⁷² Martono K.,Amad Sudiro.,Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia.Jakarta:Penerbit Disivis Buku Perguruan Tinggi, PT Radjagrafindo Persada 2013, hal.279

crew, but also given to pilgrims/umrah pilgrims who prevent acts against the law such as criminal acts or criminal acts of violation or order in flight, even to aircraft owners or aircraft operators who also receive legal protection, they cannot be sued for civil or criminal charges.

Legal protection is not only given to flight captains, aircraft crew or pilgrims/umrah pilgrims who take precautions against criminal acts of health or criminal violations or order in flight, but is also given to perpetrators of criminal acts or criminal violations or order.

The 1963 Tokyo Convention is so objective, pilgrims/umrah pilgrims who commit acts against the law whether the action is not a crime or a criminal offense or order in flight still receive legal protection as stipulated in Article 13 Paragraph (3) of the 1963 Tokyo Convention. According to Article 13 Paragraph (3) of the 1963 Tokyo Convention if pilgrims/umrah pilgrims who commit acts against the law are either criminal acts or criminal acts of violation or violate order in flight are disembarked by the pilot of the flight and detained by member countries of the 1963 Tokyo Convention, the pilgrims/umrah who carry out Such unlawful acts must be assisted by the detaining state.

Member countries of the 1963 Tokyo Convention that detain pilgrims/umrah pilgrims who have committed acts against the law have an obligation to immediately contact the Embassy of the Republic of Indonesia (KBRI) in the not too distant future, because the pilgrims/umrah pilgrims who are detained by that country may need assistance from Indonesian Embassy, because it is possible that the Hajj/Umrah pilgrims will face language difficulties or other difficulties.

The various difficulties that will be faced by pilgrims/umrah pilgrims who are dropped off by flight captains in member countries of the 1963 Tokyo Convention, may be related to financial matters or not knowing the charges due to difficulties in the local language. Financial

difficulties may occur because the supply of money is very limited, therefore the Indonesian Embassy needs assistance. If the departed pilgrims/umrah pilgrims can contact the Indonesian Embassy, the Indonesian Embassy can help with the difficulties of the departed pilgrims/umrah pilgrims, because the Indonesian Embassy's obligation is to assist and protect Indonesian Citizens (WNI).¹⁷³ In fact, these provisions have been regulated in international law, so that the provisions of the 1963 Tokyo Convention are thus a reaffirmation of existing international law provisions.

In addition to Article 13 Paragraph (3) of the 1963 Tokyo Convention, legal protection for pilgrims/umrah pilgrims who are disembarked by the pilot of the flight is also contained in Article 13 Paragraph (5) of the 1963 Tokyo Convention. According to Article 13 Paragraph (5) of the 1963 Tokyo Convention,¹⁷⁴ if the pilgrims haj/umrah pilgrims who were accused of and detained by a member state of the 1963 Tokyo Convention, the country that detained the haj/umrah pilgrims has the obligation to immediately notify the Indonesian Embassy. The obligation to notify the Indonesian Embassy applies to pilgrims/umrah pilgrims, if the country does not detain them, the country has no obligation to notify the Indonesian Embassy, because the pilgrims/umrah pilgrims can still freely communicate with

¹⁷³ Lihat Konvensi Wina Tahun 1961 tentang Hubungan Diplomatik.

¹⁷⁴ Pasal 13 Ayat (5), *When a State pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of the registration of the aircraft and the State of the nationality of the detained person and, if it considers it advisable, an other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquirey contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate weather it intends exercise jurisdiction.*

the Indonesian Embassy by telephone or WA or facsimile or come himself to the Indonesian Embassy.

If the country detaining the pilgrims/umrah pilgrims dropped off by the flight captain fails to contact the Indonesian Embassy which results in losses or the pilgrims/umrah suffer further, the country has an international legal obligation to bear the losses that arise, thus it is clear that the provisions of the 1963 Tokyo Convention intend to protect pilgrims/umrah pilgrims who are dropped off by the flight captain who is suspected of having committed an unlawful act, whether criminal or criminal, violating or disrupting order in aviation.

In addition to these protections, the pilgrims/umrah pilgrims who are dropped off by the flight captain who are handed over to the authorized official must be treated like citizens of the country that detained the pilgrims/umrah pilgrims. If the pilgrims/umrah pilgrims who are dispatched are detained, the place of detention, treatment, food, health care and all services provided to their citizens must be treated the same. Discriminatory treatment between citizens of the detaining country and the pilgrims/umrah pilgrims who are sent down should not occur because it is prohibited by international law.

The choice of pilgrims/umrah pilgrims who are dropped off by the pilot of the pilot is regulated in Article 14 Paragraph (1) of the 1963 Tokyo Convention.¹⁷⁵ Based on Article 14 Paragraph (1) of the 1963 Tokyo Convention, if the

¹⁷⁵ Pasal 14 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963, *When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may; if the person in question is not a national or permanent resident or that State, return him to the territory of the State in which he began his journey by air.*

pilgrims/umrah are dropped off by the pilot of the pilot with the reason to protect the safety of the pilgrims other Hajj/Umrah pilgrims as airplane passengers, aircraft crew members and goods being transported which according to the belief of the captain of the Hajj/Umrah flight operator commit acts against the law or disturb public order, the country where the pilgrims/umrah pilgrims are disembarked rejects the pilgrims/umrah pilgrims, then Hajj/Umrah pilgrims are entitled to protection to determine the most comfortable journey for Hajj/Umrah pilgrims who are accused of violating the law.¹⁷⁶

In this case, the pilgrims/umrah pilgrims have the right to choose the country that is most profitable from a travel point of view, thus the pilgrims/umrah pilgrims have the opportunity to go to a country that is considered capable of providing the best service compared to their own country, country of permanent residence and country of residence. final debarkation. As an illustration, it can be illustrated, for example, pilgrims who are citizens of Malaysia, have permanent residence (permanent address) in Indonesia aiming for Umrah to Saudi Arabia, are dropped off in India when the plane refuels in transit, the Indian government does not want the pilgrims to be there. in India, then India is obliged to send the pilgrims/umrah pilgrims who were dropped off earlier at the choice of the pilgrims/umrah pilgrims to be sent to Malaysia because they are Malaysian citizens, or to send them back to Indonesia because of the BIJB Kertajati embarkation or to send them to Saudi Arabia because they are going to perform the pilgrimage/ umra, it all depends on the pilgrims/umrah pilgrims who are sent down because they are suspected of carrying out acts against the law or disrupting order in flights, all of which are

¹⁷⁶ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakart: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.284

intended to protect the pilgrims/umrah pilgrims guaranteed by the 1963 Tokyo Convention.

I. Customs, Immigration and Quarantine

The impact of the growth of aviation technology has pushed national and international air transportation to take place very quickly to connect one country to another, but sometimes the speed of the flight is hampered by administrative problems at the airport during immigration checks, animal quarantine, plant quarantine and health. and customs inspection, therefore according to Article 22 of the 1944 Chicago Convention,¹⁷⁷ member countries of the International Civil Aviation Organization (ICAO), agreed to issue special regulations or other efforts to prevent international flight delays caused by immigration, quarantine or customs inspection formalities excise.

BIJB Kertajati umrah embarkation air transportation is also inseparable from immigration, health quarantine and customs inspections at the Hajj/Umrah embarkation airports in Indonesia and in Saudi Arabia, in accordance with national laws that apply in Indonesia and in Saudi Arabia, therefore the Ministry of Religion has issued a regulation of the Minister of Religion Number 14 of 2012 which regulates documents for pilgrims/umrah pilgrims.

Every hajj/umrah pilgrim departing for Saudi Arabia must have a hajj/umrah travel document, passport and obtain a hajj/umrah visa from the government of Saudi Arabia. Arrangements for the issuance of passports for hajj/umrah

¹⁷⁷ Pasal 22 Konvensi Chicago 1944:” *Each contracting State agree to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting State and to prevent unnecessary delay delays to aircraft, crews, passengers and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.*

pilgrims are carried out by hajj/umrah pilgrims coordinated by the Ministry of Religion which is carried out by the Directorate General of Hajj/Umrah Organizers. In order to control data collection, each hajj/umrah pilgrim is given a hajj/umrah travel document and identity (DPIH). In addition to being given travel documents and Hajj identity, they are also given identity bracelets that must be worn by pilgrims/umrah pilgrims from the time they depart while in Saudi Arabia until they return to Indonesia.

The 1944 Chicago Convention which is the constitution of international civil aviation also regulates the release of goods used for the operation of aircraft on international flights. According to the 1944 Chicago Convention, goods used for international flights such as fuel, lubricating oil, spare parts, any equipment needed on international flights are stored in the Hajj/Umrah pilgrimage transportation aircraft, as long as customs regulations allow, exempt from customs collection, but goods such as fuel, lubricating oil, spare parts, any equipment needed in flight are exempt from customs collection, unless these goods are kept under customs supervision. Aircraft spare parts and equipment imported from Indonesia and vice versa which are used for the transportation of pilgrims/umrah pilgrims, as long as the national laws of Indonesia and Saudi Arabia can be exempted from customs.

J. Passenger Examination at the Airport

Every passenger before taking a flight must go through security inspection procedures at the airport in accordance with regulations for passengers. Passengers who enter the airport before check-in must have their belongings checked by the security check point officer and before boarding. Before boarding, every passenger, air personnel and individual person must remove jackets, belts, watches, and remove all items containing metal elements and put them into the tray provided and examined through an x-ray machine. Arrangements for inspections at airports as a form of anticipation of unwanted

things or things that can cause flight accidents. There are several stages of the passenger checking the metal.

Entering the check-in area, passengers must remove their jackets and hats, then the second stage, namely before boarding is tighter, all metal objects must be removed. Objects made of metal must be removed to expedite all safety and security inspection processes in flight with the aim of guaranteeing service users who will enter the aircraft, their luggage.¹⁷⁸ The aircraft parking lot is on the air side in the flight operation area, so we have to go through multiple security checks. Officers arrange, examine and direct and ensure that coats, jackets, hats, belts, cell phones, watches, keys and items containing metal elements are checked by x-ray.

There are several things that should not be done during a passenger security check. First, passengers are not allowed to carry dangerous goods or prohibited items onto the aircraft, such as sharp objects that can injure other passengers, matches and contraband. Second, passengers are prohibited from joking about dangerous things such as bombs or terrorists when passing through security checks. Third, passengers are not allowed to be uncooperative or against officers who can hinder the inspection process. In fact, the International Civil Aviation Organization (ICAO) has implemented a standard that zippo lighters or lighters are not permitted to be carried on flights.

K. Dangerous Goods or Materials

Dangerous goods are substances or substances which have the potential to seriously harm health, safety or property when transported by airplane. These dangerous goods will affect

¹⁷⁸ Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara, dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan.

flight safety.¹⁷⁹ In principle, all dangerous goods can be transported by airplane provided they meet the packing, labeling, storage and loading requirements. If the officer deviates from these regulations, it may endanger flight safety, harm humans and airlines or damage other facilities, therefore to ensure the safety and security and smooth transportation of dangerous goods requires the best possible handling and a sense of responsibility. Elements of dangerous goods are goods and/or substances that are very sensitive to air temperature, pressure and vibration which can harm human and animal health, can disrupt and jeopardize flight safety and can damage air transportation equipment.¹⁸⁰

According to IATA, dangerous goods consist of 9 classes of explosives, for example dynamite, TNT, nitroglycerin, weapons, ammunition, bullets, fireworks; gaseous materials including compressed gas, whether the gas is flammable, non-combustible gas, toxic gas, for example acetylene, hydrogen, propane, nitrogen, neon, carbon dioxide, fluorine, chlorine, hydrogen cyanide, aerosols; flammable liquids below 35°C and pressure, for example diethyl ether, carbon disulfide, gasoline (gasoline), acetone, kerosene, paraffin, diesel, paint and alcohol; combustible solid materials due to friction eg matches, phosphorus, calcium carbide, magnesium, sodium and potassium; materials which when exposed to oxygen have destructive power, for example calcium chlorate, ammonium nitrate, hydrogen peroxide, potassium permanganate, benzoyl peroxide and organic peroxides; toxic materials or toxic substances, bacteria, viruses (regulated by WHO-World Health Organization) which can cause injuries, infections and transmission, for example pesticides and rabies; materials or

¹⁷⁹ **Asosiasi Angkutan Udara International (IATA) dalam buku peraturan barang berbahaya (*Dangerous Goods Regulation*) dan Annex 18 tentang *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air***

¹⁸⁰.Ibid.

substances or their combinations which give off radiation rays which are harmful to humans, animals and goods, for example uranium and plutonium; materials or substances that can dissolve organic tissue or cause corrosion (rust) on metals, for example sulfuric acid, hydrochloric acid, alkali – potassium hydroxide, and alkali – sodium hydroxide; goods or other objects that are considered to be dangerous and can pose a risk to officers, aircraft if not handled properly, for example scissors, knives or cutters, screwdrivers, etc.¹⁸¹

L. Cabin Baggage and Dangerous Goods or Materials

Cabin baggage for passenger purposes during the trip may not be filled with dangerous goods as regulated in the technical instructions of the International Civil Aviation Organization (ICAO) for the safe transport of dangerous goods by air and International Air Transport Association (IATA) regulations. The baggage must be inspected, if the passenger refuses to be inspected, the carrier has the right to refuse to transport the baggage. These items include items that tend to endanger the aircraft or people or property on board the aircraft, for example explosives, ammunition, compressed gases, corrosive materials, oxidizing materials, radioactive or magnetic substances, flammable liquids, gels or other substances. - flammable, toxic, nose piercing or irritating substances etc.

Goods whose transportation is prohibited by applicable laws, regulations or orders of any country from which the flight is departing or destination; goods which the carrier reasonably deems unsuitable for carriage because they are dangerous or unsafe, or because of their weight, size, shape or nature, or because the goods are fragile or easily damaged, taking into account, inter alia, the type of aircraft used.

¹⁸¹.Ibid.

M. Firearms in Baggage

Firearms and ammunition other than for hunting and sporting purposes are prohibited from being carried as baggage. Firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be transported as cargo or checked baggage, provided they are unloaded, with safeguards in place, and properly packed. The carriage of ammunition is subject to ICAO and IATA regulations as stated in the applicable laws and regulations and our regulations.

Antique firearms, swords, knives and similar items may be accepted as checked baggage, at the discretion of the airline, but will not be permitted in the aircraft cabin. In order for such weapons to be accepted as checked baggage, they must be treated as collateral under applicable laws and regulations.

Aircraft passengers are prohibited from including cash, jewelry, watches, precious metals, computers/laptops, tablets, cameras or video recording devices, cellphones or personal electronic devices, procurement/tender documents, passports, business documents or firearms and ammunition other than for hunting and sporting purposes are prohibited from being carried as baggage. Firearms and ammunition for hunting and sporting purposes in order to be accepted as cargo or checked baggage, provided they must be unloaded, with safeguards in place, and properly packed. The carriage of ammunition is subject to ICAO and IATA regulations as stated above.¹⁸²

N. BIJB Kertajati Facility

Since operating, BIJB Kertajati has provided a number of facilities that can be enjoyed by passengers, namely: a passenger area that stands on an area of 121,000 square meters, 26 check-in desk units have been prepared to speed up the passenger departure process; 6 units of self check-in machines as a step to shorten passenger check-in time; 294 CCTV units to monitor airport security; 77 units of flight information display system

¹⁸²Ibid.

(FIDS) so that information related to flight schedules can be conveyed to passengers; 12 x-ray units; 10 units of walk through metal detectors (WMTD) and tens of handheld metal detectors prepared at the passenger inspection location; 6 units of garbarata to connect the departure terminal with the entrance of the aircraft so that boarding is faster; 4 baggage claim conveyors to deliver aircraft baggage to passengers; 6 units of vehicles operated by Aviation Accident Assistance and Fire Department (PKP-PK); 4 parking stands for wide body aircraft; 18 parking stands for narrow body aircraft; a 2,240 square meter domestic cargo warehouse managed by PT Angkasa Pura Kargo (APK).

Plt. Executive General Manager of Kertajati Airport Yudha Nugraha said that BIJB Kertajati was strengthened by a runway with dimensions of 3,000 X 60 meters which could serve Boeing 737 and Airbus A320 type aircraft, as well as wide-body aircraft such as the Boeing 777 and Airbus 330.

Runway is one of the factors that influence runway development. The runway is an airport facility so that aircraft can land and take off safely. Runway is an airport area built as an infrastructure for aircraft take-off and landing. Without a properly constructed and managed runway, aircraft cannot operate and use the airport in accordance with applicable international flight regulations.

The length of the runway is determined using measurements and criteria for the length of the runway (basic runway length) by taking into account the correction figures for each change, both changes to altitude, temperature and runway slope at the runway location to be built.

The PCN apron above BIJB Kertajati can be operated using a Boeing 777 aircraft, flying directly from the BIJB Kertajati embed to Jeddah debarkation or from the BIJB Kertajati embarkation directly to Medina debarkation and with an estimated take-off weight of 320 tons and with a cruising speed of 85-86 Mach number can be reached within 10 (ten) hours block to block. In addition, it can also be operated with an Airbus A330-300 or Neo type aircraft whose ACN is lower than the Boeing 777

type. By using an Airbus 330-300 Neo type aircraft, cruising flight (cruising speed) 82-84 Mach number can be reached within 10.5 hours block to block.

Meanwhile, on the air side, it is supported by 22 aircraft parking lots (parking stands), as well as 5 parallel taxiways, 2 cross taxiways and 2 gate taxiways. Every hour BIJB Kertajati can serve 16 flight movements which can increase regional finances. PT Angkasa Pura II prepared an Airport Rescue and Fire Fighting team which was strengthened by 17 personnel and equipped with various equipment including operational vehicles such as foam tenders, nurse tenders and commando cars to support safety. Inside the terminal, a total of 24 check-in counters have been prepared, some of which will be used for international flights, including Umrah. There are also 2 aerobridges (aviobridge) that connect the terminal with the aircraft making it easier for passengers to board the aircraft (boarding). Airport operations and services on the land side are also supported by Customer Service, Terminal Inspection Service, Facility Car and Aviation Security personnel. In the departure and arrival areas, Islamic design concepts and local wisdom are applied.¹⁸³

O. Runway Maintenance (Flexible Pavement (FP) BIJB Kertajati

1. Flexible Pavement (FP) Runway Maintenance

Flexible Pavement (FP) is designed and built to last at least 20 years (design life). If during the first stage, namely 7 years, only mild damage (low deterioration) occurs, Pavement Preservation (PP) or Preventive Maintenance (PM) must be immediately carried out, in the second stage, Corrective Maintenance (CM) or Minor Rehabilitation (MR) must be carried out.¹⁸⁴

¹⁸³ Ibid.

¹⁸⁴ Ditulis oleh W.Sartono berdasarkan: Alexander T. Wells, Ed. D, and Seth B. Young, PhD., *Airport Planning and Management*, 5th Edition, 2004.

If the first and second stages of Maintenance and Rehabilitation / Repair (M&R) consisting of Pavement Preservation (PP) or Preventive Maintenance (PM) are carried out with the right method and time, then the Flexible Pavement (FP) will achieve a design life of more than 20 year, so as to reduce overall maintenance costs during the design life.¹⁸⁵

If the Flexible Pavement (FP) serves traffic for 75% of the design life, which is 15 years, then there is a decrease in the Pavement Condition Index (PCI) value of 40 from 100 to 60, then the Flexible Pavement (FP) must immediately carry out Maintenance & Rehabilitation (M&R) according to the type and level of damage. Delaying Maintenance & Rehabilitation (M&R) until the Pavement Condition Index (PCI) value is < 60, the cost can increase 4-5 times compared to the Maintenance and Rehabilitation / Repair (M&R) costs when the PCI value is > 60, therefore, if the pavement has Pavement Condition Index (PCI) value of ~ 60, Maintenance & Rehabilitation (M&R) must be immediately carried out, in the form of Strengthening, namely Structural Overlay (SO) with a minimum thickness of 10 cm.¹⁸⁶

Federal Aviation Administration (FAA): Pavement Condition Index (PCI) is synonymous with Pavement Surface Integrity (PSI) (pavement surface integrity). Pavement Condition Index (PCI) values can be calculated based on ASTM D6433 07 (highway) and D5340 12 (airport) references.

The thickness of the hotmix overlay (HO) must be calculated based on the results of the deflection test with the FWD (highway) and HWD (runway) test equipment, as well as the Cumulative Number of (air) Traffic. After the Flexible Pavement (FP) is overlaid, it is expected that the Pavement Condition Index (PCI) value will increase to 100 (excellent) and Structural Performance (SP) carrying capacity, so that the

¹⁸⁵.*Ibid.*

¹⁸⁶.*Ibid.*

Flexible Pavement (FP) has a design life of 20 years for the next service period.

In locations where Structural Deterioration occurs, for example depression, rutting, corrugation or permanent deformation, alligator cracking, potholes, the damage must be repaired immediately according to the root of the problem. The repair method can be carried out by means of partly and/or totally reconstruction. Carrying out the overlay but not repairing the damage to the existing pavement with the correct repair method according to the type and level of damage, there will definitely be damage in the same location or reflective cracking (RC) will occur at the location of the damage to the existing pavement.

Pavement Engineers must study credible & up to date references, for example Asphalt Institute MS-16 (2009), Hotmix Design Methods Asphalt Institute MS-2 (2014), while Construction Methods (HMA) must follow Asphalt Institute MS-22 (2000 and 2020), to find out the correct Maintenance and Rehabilitation (M&R) procedures, because after 2000 it was found that several Flexible Pavement (FP) locations for new highways and runways were operating for less than $\frac{1}{3} \times$ design life of 20 years (7 years). structural deterioration occurs. Structural damage cannot be repaired by the Pavement Preservation or Preventive Maintenance method, but Major Rehabilitation, even Partial or Total Reconstruction must be carried out.

2. Physical Characteristics of the BIJB Kertajati Runway

Based on the Indonesian Aeronautical Information Publication (AIP) which was published on October 7, 2021, the physical characteristics of the BIJB Kertajati runway are as follows :

Code Letter and Number 4E; Aerodrome elevation 134 ft MSL, location: 22 km from Majalengka, dimensions: 60 m × 3,000 m, Runway designator: 14 - 32, Runway 14, a. TORA: 3,000 m, b. TODA: 3,360 m, c. ASDA: 3,060 m, d. LDA: 3,000 m; Runway 32: a. TORA: 3,000 m, b. TODA: 3,300 m, c. ASDA:

3,000 m, d. LDA : 3,000 m; Runway Strips: 3,180 m × 300 m; Stop Way: 60m × 60m; Runway surfaces: Asphalt; Bearing strength: PCN: 89 F/C/X/T; taxiways; Twy : NP, N1, N2, N3, WC-1, SPW, NPW; Taxiway surfaces: asphalt

Bearing strength: PCN: 89 F/C/X/T; Taxiway WC-2, Width: 45 m; Surfaces: Concrete; Bearing strength, PCN: 85 R/B/W/T; Apron: Capacity: 4 Wide-body aircraft + 8 Narrow-body aircraft; Surfaces: Concrete; Bearing strength : PCN : 85 R/B/W/T. Based on the above characteristics, BIJB Kertajati is capable of serving wide-body type aircraft: A 330-300, B 777-300-ER with full capacity for direct flights from Kertajati - Jeddah or countries in the Middle East, because the BIJB Kertajati runway is relatively new then it does not require treatment as described above.¹⁸⁷

¹⁸⁷ AIP Indonesia, 7 Oktober 2021, Runway Physical Characteristics

BAB 3

PELAYANAN JEMAAH HAJI/UMRAH

Dalam pelayanan jemaah haji/umrah ini menjelaskan penerbangan jemaah haji/umrah BIJB Kertajati yang meliputi penundaan sementara akses masuk Arab Saudi, embarkasi umrah BIJB Kertajati, persiapan sebelum berangkat umrah, barang bawaan saat berangkat umrah, kerjasama Indonesia dan Arab Saudi, peningkatan kerjasama penerbangan jemaah haji/umrah dan pariwisata, PT Angkasa Pura II, penerbangan jemaah haji, pembukaan penerbangan Umrah BIJB Kertajati, Penerbangan umrah Garuda Indonesia, penerbangan umrah pertama Lion Air, penerbangan umrah kedua Lion Air; status hukum penerbangan umrah embarkasi BIJB Kertajati; pemeriksaan awak pesawat udara; pemeriksaan jemaah haji/umrah; pelayanan transportasi udara jemaah haji/umrah yang meliputi lapor keberangkatan (*check in*), naik ke pesawat udara (*boarding*), bagasi tercatat (*check baggage*), keterlambatan penerbangan (*delay flight*), dalam penerbangan (*in flight services*), pelayanan singgah (*transit services*), setelah penerbangan (*post-flight Services*); transportasi pemulangan jemaah haji/umrah yang meliputi antara lain lapor keberangkatan (*check-in*), bagasi tercatat (*check baggage*), naik pesawat udara (*boarding*), bagasi kabin (*cabin baggage*), keterlambatan penerbangan (*delay flight*), selama penerbangan (*in flight services*), pelayanan terhadap masalah yang timbul, pelayanan dalam penerbangan (*in flight Services*), pelayanan singgah (*transit services*), setelah penerbangan (*post-flight services*); lain-lain sebagai berikut :

A. Penerbangan Jemaah Haji/Umrah BIJB Kertajati

Kementerian Perhubungan bersama para *stakeholders* penerbangan sedang berupaya untuk melakukan pemulihan, berbagai fasilitas infrastruktur seperti tol Cisumdawu sebagai penghubung jalur Bandung-Kertajati sedang diupayakan untuk dapat selesai. Keberadaan BIJB Kertajati dapat mendorong kawasan Rehana yang terdiri dari Cirebon, Patimban, dan Kertajati, di mana diharapkan kondisi perekonomian dapat meningkat. Rehana juga merupakan kawasan yang berpotensi dalam bidang industri.¹⁸⁸ Berikut diuraikan pembahasan mengenai penerbangan jemaah haji/umrah.

1. Penundaan Sementara Akses Masuk Arab Saudi

Pemerintah Arab Saudi mengeluarkan kebijakan untuk menanggungkan sementara akses masuk warga negara asing ke Arab Saudi untuk mencegah penyebaran virus corona dan perlindungan keselamatan warga dan penduduk Arab Saudi, karena itu Pemerintah Indonesia memahami kebijakan tersebut. Sebagai bentuk kepedulian kepada calon jemaah umrah, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, menemui agen perjalanan umrah yang berada di Bandar udara Soekarno-Hatta untuk mengetahui dampak kebijakan tersebut.¹⁸⁹

Setelah menemui agen perjalanan, tercatat ada 1200 calon jemaah umrah di bandar udara Soekarno-Hatta, 500 di antaranya sudah terbang ke Arab Saudi, sementara itu masih 700 orang yang belum dapat terbang, sampai jam 19.00 waktu

¹⁸⁸ <https://haji.kemenag.go.id/v4/bandara-kertajati-siap-layani-penerbangan-umrah>, diakses pada 2 Desember 2022.

¹⁸⁹ Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menemui para calon jemaah Umroh yang terdampak penanggungan sementara akses masuk warga negara asing ke Arab Saudi, <https://dephub.go.id/post/read/menhub-temui-calon-jamaah-umroh-di-bandara-internasional-soekarno-hatta-yang-terdampak-penanggungan-sementara-akses-masuk-warga-negara-asing-ke-arab-saudi> diunduh Tanggal 22 Nopember 2022

setempat 90 persen dari penumpang yang belum berangkat sudah kembali ke kota asalnya. Ada jamaah dari Palembang, Yogyakarta, Temanggung dll sudah dipulangkan oleh agen perjalanan mereka. Menteri Perhubungan apresiasi terhadap agen perjalanan umrah yang bertanggung jawab tersebut. Sehubungan dengan jamaah Indonesia yang pulang dari Arab Saudi dipastikan perusahaan penerbangan akan bertanggung jawab untuk kepulangan mereka, jadi tidak ada masalah.¹⁹⁰

Beberapa penerbangan dari Indonesia yang sudah terlanjur terbang ke Arab Saudi, Menteri Perhubungan telah kordinasi dengan Menteri Luar Negeri agar pesawat udara tersebut tetap dapat mendarat di Arab Saudi dan jamaah Indonesia tetap diizinkan menjalankan ibadah umrah. Di samping itu, juga telah diadakan kordinasi dengan PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II serta perusahaan penerbangan untuk identifikasi berapa jumlah penerbangan dan jumlah jamaah umrah yang terdapat kebijakan pemerintah Arab Saudi dan didiskusikan dengan agen perjalanan untuk mencari solusi jalan keluarnya. Pemerintah Indonesia telah melakukan komunikasi dengan Pemerintah Kerajaan Arab Saudi, agar jamaah umrah yang sedang melakukan ibadah dapat melanjutkan ibadah/ziarahnya dan agar yang sudah terlanjur atau akan mendarat, diijinkan untuk melanjutkan ibadah/ziarah.¹⁹¹

2. Embarkasi Umrah BIJB Kertajati

Sejalan dengan surat edaran Satuan Tugas (SATGAS) Covid-19, Menteri Perhubungan dan Instruksi Kementerian Dalam Negeri (Mendagri), pada tahap pertama akan dibuka penerbangan jamaah umrah sebanyak 5 penerbangan dalam sepekan oleh dua perusahaan penerbangan masing-masing Garuda Indonesia dan *Lion Air* terbang dari BIJB Kertajati. Penerbangan jamaah umrah tersebut dilakukan embarkasi

¹⁹⁰.Ibid.

¹⁹¹.Ibid.

BIJB Kertajati langsung ke Kertajati ke Jeddah untuk membawa jemaah umrah Jawa Barat.

Hal itu dikemukakan Dian Nurrahman, *Vice President of Corporate Secretary PT BIJB*, melalui laman bijb.co.id. Satgas Covid-19 telah menetapkan Surat Edaran (SE) No: 25 Tahun 2022, diperkuat dengan Instruksi Mendagri Nomor 42 Tahun 2022 serta Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 88 Tahun 2022. Surat edaran tersebut menjadikan BIJB Kertajati sebagai pintu masuk perjalanan luar negeri. Dua perusahaan penerbangan masing-masing Garuda Indonesia dan *Lion Air* membawa rombongan jemaah umrah dari BIJB Kertajati langsung ke Jeddah Saudi Arabia. Penerbangan tersebut difasilitasi oleh BIJB Kertajati.

Melalui rapat pada tanggal 18 Agustus 2022 yang dipimpin oleh Menteri Perhubungan dan dihadiri oleh pemeritah Propinsi Jawa Barat, Direktorat Jenderal Imigrasi, Airnav Indonesia, PT Angkasa Pura II, Garuda Indonesia, *Citilink*, *Lion Air* dan jajaran Kemenerian Perhubungan merencanakan BIJB Kertajati, Jawa Barat sebagai bandar udara untuk embarkasi dan debarkasi umrah mulai bulan Nopember 22, diharapkan ada *feeder* dari Kalimantan melakukan embarkasi penerbangan langsung (*direct flight*) Kalimantan-Kertajati-Jeddah Arab Saudi. Diharapkan Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Barat mempromosikan wisatawan dan memperbaiki transportasi darat menuju bandar udara.¹⁹² Pada saat itu bandar udara masih melayani penerbangan kargo yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan PT Rafles Global Angkasa dan *Trigana Air Services*. Sejak Desember 2021 jumlah kargo 15 ton perhari, meningkat 40 ton perhari bulan Juli 22 perhari dan akan

¹⁹² **November 2022, Bandara Kertajati Ditargetkan Dapat Layani Penerbangan Umroh**
<https://dephub.go.id/post/read/november-2022,-bandara-kertajati-ditargetkan-dapat-layani-penerbangan-umroh>
diunduh Tanggal 26 Oktober 2022

ditingkatkan menjadi 100 ton perhari atau 3.000 ton perbulan.¹⁹³

3. Sebelum Berangkat Umrah

Penumpang dapat membawa barang bawaan saat berangkat umrah, sebenarnya pada saat manasik, travel umrah akan menjelaskan hal ini, pemateri biasanya menyampaikan daftar barang bawaan kepada calon jamaah umrah pada saat manasik. Namun demikian, sebelum manasik mereka calon jamaah umrah sudah bertanya mengenai barang-barang tersebut. Barang-barang bawaan calon jamaah umrah antara lain paspor, tas ransel, koper, batik seragam, pakaian Ihram & sabuk untuk pria, mukenah & bergo untuk wanita, syal, buku doa, buku panduan, *Id Card*, *Id Bagasi* semua perlengkapan akan dibagikan oleh travel penyelenggara umroh.¹⁹⁴

4. Barang Bawaan Saat Berangkat Umrah

Barang bawaan saat berangkat umrah, sebagaimana disebutkan di atas sebenarnya pada saat manasik, travel umrah akan menjelaskan hal ini, pemateri biasanya menyampaikan daftar barang bawaan kepada calon jamaah umrah pada saat manasik, namun demikian seringkali sebelum manasik mereka sudah bertanya. Barang-barang bawaan calon jamaah umrah antara lain as paspor, tas ransel, koper, batik seragam, pakaian Ihram & sabuk untuk pria, mukenah & bergo untuk wanita, syal, buku doa, buku panduan, *Id Card*, *Id Bagasi* semua perlengkapan akan dibagikan oleh travel penyelenggara umroh.¹⁹⁵

Pakaian yang meliputi pakaian dalam secukupnya, pakaian gamis atau pakaian muslim muslimah 4-5 pasang yang mengambil umrah 9 hari dan 5-7 pasang bagi yang mengambil umroh 12 hari. Calon umrah tidak perlu

¹⁹³.Ibid.

¹⁹⁴.Ibid.

¹⁹⁵.Ibid.

membawa terlalu banyak pakaian luar, sebab waktu kebanyakan habis di Masjid untuk beribadah, sedangkan obat-obatan khusus untuk penyakit tertentu misalnya obat sakit gula, obat sakit jantung dll, dan tentunya jangan terlalu banyak, disesuaikan dengan lama perjalanan. Kebutuhan pelengkap misalnya *snack*, *power bank* maksimal 10.000 Mah, cas Hp, camera, sandal jepit. Itulah jenis barang bawaan yang umumnya dibawa pada saat berangkat umroh.¹⁹⁶ Jemaah umrah boleh membawa barang dari Indonesia ke Arab Saudi sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh Direktur Jenderal, pemeriksaan barang bawaan tersebut dilakukan oleh petugas dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan/atau petugas bandar udara diasrama bandar udara embarkasi/debarkasi dan/atau asrama haji transit.¹⁹⁷

B. Kerjasama Indonesia dan Arab Saudi

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menyampaikan bahwa pemerintah Indonesia bersama Arab Saudi sepakat membuka empat penerbangan umrah dari BIJB Kertajati, Hal ini merupakan kabar yang menggembirakan, khususnya bagi masyarakat Jawa Barat dan sekitarnya yang segera dapat berangkat umrah dari BIJB Kertajati, Majalengka. Keberangkatan umrah dari BIJB Kertajati telah disetujui oleh Duta Besar Arab Saudi untuk Indonesia Syekh Essam bin Abed Al-Thaqafi. Beliau mentargetkan dalam bulan Nopember 2022 sudah dapat melayani umrah embarkasi BIJB Kertajati, Majalengka, Jawa Barat. Kesepakatan tersebut merupakan bukti komitmen Kementerian Perhubungan dengan para pemangku kepentingan di sektor penerbangan untuk menggeliatkan

¹⁹⁶.Ibid.

¹⁹⁷ Pasal 28 Keputusan Menteri Agama (KPA) Nomor 371 tentang Penyelenggaraan Ibadah Haji Dan Umrah

kembali penerbangan dari BIJB Kertajati, Majalengka Jawa Barat sebagai akibat Covid-19.¹⁹⁸

Setelah penerbangan umrah dapat berjalan dan berhasil dalam pengoperasiannya, diharapkan dapat dilanjutkan dengan penerbangan haji embarkasi dan debarkasi BIJB Kertajati, Majalengka, Jawa Barat, Dubes Arab Saudi untuk Indonesia Syekh Essam bin Abed Al-Thaqafi menyambut baik dibukanya empat penerbangan dari BIJB Kertajati menuju ke Jeddah. Beliau juga mengatakan perlunya kerja sama bilateral antara Indonesia dengan Arab Saudi dan akan memfasilitasi untuk penerbangan haji. Dalam hubungannya dengan umrah, Direktur Jenderal Perhubungan Udara telah mengirim surat kepada *General Authority of Civil Aviation (GACA)* Arab Saudi pada 7 September 2022, perihal permohonan dukungan GACA untuk memberikan slot penerbangan umroh kepada maskapai Garuda Indonesia dan Lion Air pada bulan November 2022 mendatang.¹⁹⁹

Di samping itu, Kementerian Perhubungan telah berkoordinasi dengan PT Angkasa Pura II, BIJB Kertajati untuk menyediakan fasilitas dan prasana pesawat udara, termasuk personel dan awak pesawat udara yang bertugas di bandar udara demi kenyamanan penumpang. Pemerintah Daerah Jawa Barat dapat menyediakan fasilitas penunjang seperti penginapan atau hotel, rumah sakit atau klinik terdekat dengan bandar udara, serta UMKM atau *start-up company* yang menyediakan pusat jajanan atau oleh-oleh bagi keluarga calon umrah. Pembukaan penerbangan haji/umrah dari Bandar Udara Kertajati, Majalengka sangat potensial karena berdasarkan data dari Kementerian Agama, masih terdapat 8.657 calon jemaah umrah yang berasal dari Bandung Raya,

¹⁹⁸ Menhub: Arab Saudi Sepakati Pembukaan Penerbangan Umrah dari Kertajati

<https://www.republika.co.id/berita/rj2ezf396/menhub-arab-saudi-sepakati-pembukaan-penerbangan-umrah-dari-kertajati> diunduh Tanggal 15 Nopember 2022

¹⁹⁹, *Ibid.*

Ciyumajakuning, Jawa Barat, dan Jawa Tengah bagian barat yang belum berangkat ke Tanah Suci.²⁰⁰

Wakil Ketua Komisi V DPRD Jawa Barat Abdul Hadi Wijaya berharap pemberangkatan untuk jamaan haji asal Jawa Barat pada tahun 2023 dapat dilakukan dari BIJB Kertajati di Kabupaten Majalengka. Pemberangkatan jemaah haji pada tahap awal dapat dimulai dari jamaan calon haji dari Ciyumajakuning. Politisi dari Fraksi PKS DPRD Jawa Barat tersebut optimis pemberangkatan jemaah haji untuk tahu 2023 dapat dilakukan dari BIJB Kalijati pemberangkatan dari asraman Kabupptan Indramayu segera selesai. Demikian pula akses Tol Cisumdawu menuju BIJB Kertajati ditargetkan tahun 2022, apabila akses dan asrama haji selesai dibangun maka pemberangkatan dapat dilakukan dari Jawa Barat, namun demikian beliau juga mengingatkan bialamana sampai di Tanah Suci agar tetap menjaga protokol kesehatan (prokes) karena COVID-19 tetap ada meskipun jumlah kasusnya cenderung terkendali.²⁰¹

Perusahaan penerbangan *Lion Air*, segera membuka penerbangan umrah embarkasi dan debarkasi dari BIJB Kertajati, Majalengka, Jawa Barat. Penerbangan tersebut dengan tujuan Bandar Udara Madinah atau Bandara Internasional Pangeran Mohammad bin Abdul Aziz-Madinah (MED) dan menuju Jeddah atau *Bandara Internasional King Abdul Aziz (JED)*. Perusahaan penerbangan *Lion Air* menyiapkan penerbangan secara langsung tanpa transit dan menuju Arab Saudi dengan prekuensi terbang empat kali setiap pekan. *Lion Air* memberi layanan *Premium Service* dan *Economy Plus* pada penerbangan jarak jauh dengan memfasilitasi para jamaah umroh mencakup bagasi gratis dan makanan di dalam pesawat udara selama

²⁰⁰.*Ibid.*

²⁰¹ DPRD Jabar berharap pemberangkatan haji tahun 2023 dari BIJB <https://jabar.tribunnews.com/2022/06/22/dprd-jabar-berharap-pemberangkatan-haji-tahun-2023-dari-bijb> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

penerbangan. Sementara itu untuk *Premium Service* tersedia dalam kelas bisnis dan ekonomi, hiburan selama perjalanan, musik religi, dan audio video pada setiap kursi.²⁰²

Sebenarnya perusahaan penerbangan *Lion Air* bekerja sama dengan *Dream Tour* di Hotel Luxton Cirebon pada tanggal 14 Agustus 2018 telah melakukan *Soft Launching* pemberangkatan umrah BIJB Kertajati yang akan menggunakan pesawat udara jenis Boeing 737 Max 8 pembuatan tahun 2017 dengan kapasitas 180 tempat duduk. Fasilitas pesawat udara hampir seperti kelas bisnis, dilengkapi dengan bantal, dapat makan dua kali, serta 3 toilet, untuk melayani umrah dari Jawa Barat dan sekitarnya. Biaya umroh di *Dream Tour* sangat terjangkau, mulai dari Rp. 18 jutaan untuk perjalanan 9 hari. Rute penerbangan dari Kertajati menuju Madinah, hanya transit di Trivandrun, India untuk mengisi bahan bakar dan membersihkan toilet saja selama 30 menit, para jamaah tidak perlu turun dari pesawat udara. Rencana, pemberangkatan perdana jamaah umroh dari BIJB Kertajati akan dilaksanakan pada tanggal 13 Oktober 2018.²⁰³

Layanan penerbangan jamaah umrah oleh perusahaan penerbangan *Lion Air* embarkasi dan debarkasi BIJB Kertajati menggunakan pesawat udara berbadan lebar dan sedang, rata-rata berusia muda, kategori generasi modern dan canggih yang dikirim langsung dari pabrikan pesawat udara. Pesawat udara tersebut mampu melayani rute penerbangan yang

²⁰² Lion Air Segera Buka 4 Penerbangan Umroh dari Bandara Kertajati

<https://www.republika.co.id/berita/rj7did382/lion-air-segera-buka-4-penerbangan-umroh-dari-bandara-kertajati>

diunduh Tanggal 15 Nop.2022

²⁰³ Ini Fasilitas dan Harga Umroh Keberangkatan dari BIJB Kertajati

<https://aboutcirebon.id/ini-fasilitas-dan-harga-umroh-keberangkatan-dari-bijb-kertajati/>

diunduh Tanggal 14 Desember 2022

membutuhkan waktu tempuh lebih dari 10 jam sehingga tepat untuk mendukung penerbangan umroh.²⁰⁴

Pesawat udara tersebut jenis Boeing 737 memiliki tempat duduk 180 sd 215 kursi kelas ekonomi, *Airbus 330-300 CEO* letak kursi lorong ganda terdiri dari 18 klas bisnis dan 374 kelas ekonomi dan *Airbus 330-900 NEO* memiliki 440 kursi kelas ekonomi. Ketiga jenis pesawat udara tersebut sudah mampu beroperasi di Bandar Udara Kertajati yang memiliki infrastruktur landas pacu sepanjang tiga ribu meter dan kapasitas 700 penumpang.²⁰⁵

Layanan penerbangan jemaah umrah tersebut disiapkan dari BIJB Kertajati untuk mempermudah perjalanan ibadah umrah dari Jawa Barat dan Jawa Tengah bagian barat, terutama Cirebon-Indramayu-Majalengka-Kuningan, Purwakarta, Banjar, Garut, Tasikmalaya, Bandung dan sekitarnya. *Lion Air* optimistis kecenderungan permintaan pasar dan minat masyarakat, pebisnis serta wisatawan terbang melalui BIJB Kertajati akan meningkat, sehingga jangkauan rute penerbangan dapat diperluas.²⁰⁶

Masyarakat Jawa Barat dan sekitarnya segera dapat berangkat umrah melalui BIJB Kertajati karena sudah disetujui oleh Arab Saudi penerbangan umrah sebanyak empat kali penerbangan. Direncanakan bulan Nopember 22 sudah mulai penerbangan umrah lewat BIJB Kertajati. Penerbangan tersebut membuktikan komitmen pemerintah Indonesia bersama *stakeholder* untuk pemulihan penerbangan setelah Covid-19, setelah penerbangan umrah akan dilanjutkan penerbangan haji. Upaya tersebut semakin meningkatkan kerja sama Indonesia-Arab Saudi khususnya disektor transportasi udara. Dalam hubungan ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan, telah mengirim surat kepada *General Authority Civil Aviation (GACA)* Arab Saudi pada 7 September

²⁰⁴.Ibid.

²⁰⁵.Ibid.

²⁰⁶.Ibid.

2022, perihal permohonan dukungan GACA untuk memberikan slot penerbangan umroh kepada maskapai Garuda Indonesia dan *Lion Air* pada bulan November 2022 mendatang.²⁰⁷

Di samping itu pemerintah telah koordinasi dengan PT Angkasa Pura II dan BIJB Kertajati untuk menyiapkan fasilitas dan prasarana termasuk personel yang bertugas, koordinasi dengan Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Barat, untuk menyiapkan fasilitas penunjang seperti penginapan atau hotel dekat bandar udara, rumah sakit atau klinik terdekat dan UMKM yang menyediakan pusat jajanan atau oleh-oleh untuk keluarga yang mengantarkan calon jemaah umrah.

Pembukaan umrah dan haji embarkasi BIJB Kertajati sangat potensial sebab berdasarkan data ada 8.657 jemaah umrah berasal dari kawasan sekitar Kertajati seperti dari Bandung Raya, Ciayumajakuning, Jawa Barat, dan Jawa Tengah, yang belum berangkat ke Tanah Suci. Ciayumajakuning, Jawa Barat, dan Jawa Tengah, yang belum berangkat ke Tanah Suci.²⁰⁸

C. Peningkatan Kerjasama Penerbangan Jemaah Haji/Umrah dan Pariwisata

Dalam siaran pers Nomor: 335/SP/XII/BKIP/2022, tanggal 18 Desember 2022, Menteri Perhubungan (Kemenhub) Budi Karya Sumadi tiba di Arab Saudi dalam rangka peningkatan Kerjasama penerbangan jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati dan pariwisata. Setibanya di Arab Saudi, Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi disambut oleh Wakil Menteri Transportasi Arab Saudi Saad bin Abdul Aziz Al-Khalab, bertemu dengan Menteri Umrah dan Haji Arab Saudi Tawfiq Al-Rabiah, Menteri Transportasi dan Logistik Arab Saudi Saleh Al-Jasser dan Direktur Jenderal *Saudi Airlines* Ibrahim-Al

²⁰⁷ Bandara Kertajati bersiap layani penerbangan penumpang komersial, <http://dephub.go.id/post/read/bandara-kertajati-siap-layani-penerbangan-penumpang> diunduh Tanggal 26 Oktober 2022

²⁰⁸.*Ibid.*

Omar dan mantan Menteri Haji dan Umrah Arab Saudi Muhammad Saleh Banten.²⁰⁹

Dalam pertemuan tersebut Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi menawarkan peningkatan kerja sama di sektor penerbangan jemaah haji/umrah dan pariwisata untuk memulihkan kembali industri penerbangan dan perekonomian masyarakat setelah dampak Covid-19. Pada saat bertemu dengan Menteri Arab Saudi, Budi Karya Sumadi menceritakan penerbangan Umrah emarksi BIJB Kertajati yang telah berlangsung secara reguler dan mengapresiasi dukungan pemerintah Arab Saudi yang telah membantu memberikan slot penerbangan umrah kepada Indonesia embarkasi BIJB Kertajati. Pada saat ini Garuda Indonesia dan *Lion Air* sudah beroperasi, yang akan datang diharapkan *Saudi Airlines* dapat melayani penerbangan umrah embarkasi BIJB Kertajati dan tahun 2023 untuk embarkasi Haji. Sebelum pandemi, perusahaan penerbangan *Saudi Airlines* telah melakukan penerbangan dari Arab Saudi ke sejumlah Bandara di Indonesia yaitu Soekarno Hatta, Juanda Surabaya dan Kualanamu Medan, namun demikian sejak pandemi Arab Saudi hanya melakukan penerbangan ke Bandar udara Soekarno Hatta, sedangkan perusahaan penerbangan nasional yang melakukan penerbangan ke Arab Saudi melalui maskapai Garuda Indonesia dan *Lion Air*.

Pada kesempatan tersebut Arab Saudi menawarkan debarkasi Bandar udara Thaif sebagai *point* untuk penerbangan haji dari Indonesia, bertujuan untuk mengurangi kepadatan kloter penerbangan jemaah haji di Bandar udara Jeddah dan Madinah sekaligus dapat mengurangi masa tinggal jemaah haji/umrah di Arab Saudi sehingga dapat menekan biaya haji/umrah. Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi mengatakan bahwa kerjasama bilateral kedua negara di sektor

²⁰⁹ www.dephub.go.id/birokomunikasi@dephub.go.id diunduh Tanggal 19 Desember 2022

penerbangan sudah terjalin sejak lama yaitu pada tahun 15 Desember 1988, melalui penandatanganan perjanjian hubungan udara RI-Arab Saudi, kemudian dilanjutkan dengan MoU yang mempertukarkan hak-hak angkutan udara dalam tahu 2017 untuk membuka penerbangan penumpang dan kargo di bandar udara Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar, Denpasar, Solo, Balikpapan dan Palembang sedangkan Arab Saudi membuka penerbangan penumpang dan kargo di sejumlah bandara di Jeddah, Riyadh, Dammam, Madinah, dan Taif.²¹⁰

Di samping itu, Arab Saudi menyampaikan keinginan untuk menambah slot penerbangan ke Bandara Soekarno Hatta, ingin terbang ke Denpasar di pulau Bali, Surabaya dan Yogyakarta yang akan menjadi peluang untuk pemulihan industri penerbangan, pariwisata, maupun penyelenggaraan haji dan umrah, kemudian Menteri Perhubungan minta agar Direktur Jenderal Perhubungan Udara membahas secara rinci dengan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Arab Saudi sesuai dengan perjanjian transportasi udara yang berlaku.²¹¹

Indonesia juga ingin Pemerintah Arab Saudi membuka hak angkut kelima untuk Indonesia, agar perusahaan penerbangan Indonesia dapat membuka paket wisata dengan umrah. Pada saat bertemu dengan pimpinan *Saudi Airlines*, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi juga mengajak perusahaan penerbangan Arab *Saudi Airlines* untuk melayani penerbangan ke 10 destinasi wisata prioritas seperti: Danau Toba, Tanjung Kelayang, Candi Borobudur, Gunung Bromo, Wakatobi, Mandalika, Labuan Bajo, Morotai, Kepulauan Seribu, dan Tanjung Lesung. *Saudi Airlines* dapat beroperasi secara langsung melalui perjanjian bilateral layanan angkutan udara yang ada atau melalui kerja sama dengan perusahaan penerbangan Indonesia. Turut hadir dalam pertemuan tersebut Direktur Jenderal Perhubungan Udara Maria Kristi Endah,

²¹⁰.Ibid.

²¹¹ .Ibid.

Direktur Utama Angkasa Pura II Muhammad Awaluddin, dan jajaran Kementerian Perhubungan.²¹²

1. PT Angkasa Pura II

PT Angkasa Pura II memastikan kesiapan seluruh fasilitas BIJB Kertajati baik sisi udara (*air side*) maupun sisi darat (*land side*) untuk penerbangan ibadah umrah yang dimulai bulan Nopember 2022. Seluruh aspek dan fasilitas di BIJB Kertajati dan perusahaan penerbangan, para jemaah umrah yang akan melakukan penerbangan ke Tanah suci merasa nyaman, sehingga pelayanan umrah di BIJB Kertajati perintis (*pioneer*) pelayana klas dunia. BIJB Kertajati menyiapkan fasilitas lengkap dengan area yang luas, layanan terbaik sehingga jemaah umrah dan keluarga mereka nyaman.²¹³

2. Penerbangan Jemaah Haji

PT Angkasa Pura II (persero) memastikan kesiapan seluruh fasilitas BIJB Kertajati baik sisi udara (*air side*) maupun sisi darat (*land side*) untuk penerbangan ibadah umrah yang dimulai bulan Nopember 2022. Sebelumnya PT Angkasa Pura II (persero) telah melayani penerbangan umrah ke tanah suci pada tahun 2018 dan 2020. Seluruh aspek dan fasilitas di BIJB Kertajati dan perusahaan penerbangan, para jemaah umrah yang akan melakukan penerbangan ke Tanah suci merasa nyaman, sehingga pelayanan umrah di BIJB Krtajati perintis (*pioneer*) pelayana klas dunia. BIJB Kertajati menyiapkan fasilitas lengkap dengan area yang luas, layanan terbaik sehingga jemaah umrah dan keluarga

²¹².*Ibd.*

²¹³ BIJB Kertajati akan Menjadi Pionir Pelayanan Kelas Dunia bagi Jemaah Umrah
<https://www.westjavatoday.com/bijb-kertajati-akan-menjadi-pionir-pelayanan-kelas-dunia-bagi-jemaah-umrah> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

mereka nyaman.²¹⁴ PT Angkasa Pura II (persero) berusaha supaya jemaah haji dari Jawa Barat dapat melakukan penerbangan umrah melalui bandar udara terdekat dengan nyaman, yaitu BIJB Kertajati. Adanya penerbangan umrah di BIJB Kertajati juga didukung penuh dari Kementerian Perhubungan dan sinergi seluruh pemangku kepentingan.²¹⁵

Gubernur Jawa Barat M Ridwan Kamil menegaskan BIJB Kertajati di Majalengka dan asrama Haji Indramayu siap untuk embarkasi jemaah haji tahun 2023. BIJB Kertajati di Kabupaten Majalengka dan Asrama Haji Indramayu, ditetapkan sebagai embarkasi haji melalui keputusan Menteri Agama Republik Indonesia (RI) Nomor 989 Tahun 2019 tentang Perubahan Kedua Atas Keputusan Menteri Agama Nomor 124 Tahun 2016 tentang Penetapan Embarkasi dan debarkasi haji, pada diktum kesatu nomor 13 bahwa BIJB Kertajati sebagai embarkasi dan debarkasi haji untuk wilayah Jawa Barat. Di samping itu, Gubernur Ridwan Kamil juga berharap keberadaan jalan tol Cileunyi, Sumedang, Dawuan (Cisumdawu) dapat segera dioperasikan agar bisa menunjang akses warga ke BIJB Kertajati.²¹⁶

²¹⁴ BIJB Kertajati akan Menjadi Pionir Pelayanan Kelas Dunia bagi Jemaah Umrah

<https://www.westjavatoday.com/bijb-kertajati-akan-menjadi-pionir-pelayanan-kelas-dunia-bagi-jemaah-umrah> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

²¹⁵ <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5130652/bandara-kertajati-kembali-layani-penerbangan-umrah-di-20-november-2022>, diunduh tanggal 8 Desember 2022.

²¹⁶ Ridwan Kamil tegaskan Bandara Kertajati siap jadi embarkasi haji
<https://jabar.antaraneews.com/berita/406393/ridwan-kamil-tegaskan-bandara-kertajati-siap-jadi-embarkasi-haji> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

3. Pembukaan Penerbangan Umrah BIJB Kertajati

Sejak tanggal 20 Nopember 2022 BIJB Kertajati melayani penerbangan umrah dan penumpang penerbangan umrah yang ditunggu-tunggu sejak awal bulan Nopember 2022 akhirnya dibuka tanggal 20 Nopember 2022. Garuda Indonesia melayani penerbangan umrah dengan menggunakan pesawat udara jenis Airbus A-330 dan A-300 nomor penerbangan GA902 yang mengangkut 224 jamaah umrah. Sebelumnya penerbangan umrah yang dijadwalkan tanggal 7 Nopember 2022 batal, penerbangan umrah terakhir dari BIJB Kertajati pada tahun 2018 dan 2020.²¹⁷

Pembukaan penerbangan umrah BIJB Kertajati tersebut untuk mendukung kemudahan jamaah umrah asal Jawa Barat yang berangkat ke Tanah Suci, diharapkan lebih nyaman, karena seluruh aspek sudah disiapkan untuk memberi pelayanan yang terbaik. Di samping itu, penerbangan langsung BIJB Kertajati-Jeddah tersebut diharapkan dapat menjadi solusi perjalanan yang optimal sehingga dapat meningkatkan antusiasme masyarakat Jawa Barat ibadah umrah. Perlu diinformasikan bahwa PT Angkasa Pura II selain menjadi pengelola juga sebagai pemilik BIJB Kertajati.²¹⁸

Hadir dalam pembukaan penerbangan umrah BIJB Kertajati tersebut, Maria Kristi Endah, Staf Ahli Menteri Perhubungan Bidang Keselamatan dan Konektivitas Menteri Perhubungan yang mengharapkan penerbangan umrah BIJB Kertajati dapat dilakukan dengan jadwal yang teratur, Kementerian Perhubungan akan mendorong sepenuhnya penerbangan umrah BIJB Kertajati karena potensi umrah asal

²¹⁷ Akhirnya! Jamaah Umrah Terbang dari Bandara Kertajati <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-6416377/akhirnya-jamaah-umrah-terbang-dari-bandara-kertajati.diunduh> Tanggal 21 Nop.2022

²¹⁸.Ibid.

Jawa Barat dalam satu musin selama delapan bulan dapat mencapai 70.000 orang.²¹⁹

4. Penerbangan Umrah Garuda Indonesia

PT Garuda Indonesia Tbk. (GIAA) masih menghitung potensi umrah embarkasi BIJB Kertajati, Majalengka, Jawa Barat yang mengharapkan jumlah penumpang memadai agar dapat embarkasi dari BIJB Kertajati. Rencananya akan menggunakan pesawat udara jenis Airbus 330, sedangkan *Saudi Airlines* baru mengkaji secara teknis, operasi dan bisnis agar dapat melayani calon umrah dari Jawa Barat dan sekitarnya. Kementerian Perhubungan memastikan penerbangan umrah dari Kertajati dapat dimulai bulan Nopember 2022 karena telah menghubungi Menteri Transport Saudi Arabia untuk rute Kertajati-Jeddah Saudi Arabia.²²⁰

5. Penerbangan Umrah Pertama *Lion Air*

Jumlah umrah yang menggunakan perusahaan penerbangan *Lion Air* di BIJB Kertajati menurun banyak. Sejumlah agen perjalanan umrah yang menjual paket umrah perusahaan penerbangan *Lion Air* embarkasi BIJB Kertajati mengeluh sebab jamaah umrah tidak mau terbang dengan perusahaan penerbangan *Lion Air* yang mengoperasikan pesawat udara jenis Air JT-610 yang pernah mengalami kecelakaan di Tanjung Karawang, Jawa Barat. *Lion Air* JT 610 rute Jakarta-Pangkalpinang jatuh di perairan Karawang, Jawa Barat. Pesawat nahas tersebut jatuh setelah sempat meminta *return to base* atau kembali ke bandara usai 2 menit *take off* dari Bandara Soekarno-Hatta. Penerbangan tersebut

²¹⁹.Ibid.

²²⁰ Kertajati Buka Penerbangan Umrah, Garuda (GIAA) Masih Kumpulkan Jumlah penumpang.
<https://ekonomi.bisnis.com/read/20221104/98/1594948/kertajati-buka-penerbangan-umrah-garuda-giaa-masih-kumpulkan-jumlah-enumpang>, diunduh Tanggal 15 Nop.2022

menggunakan pesawat udara jenis Boeing 737 Max 8 yang baru sejak Agustus 2018.²²¹ Perusahaan penerbangan tersebut mengoperasikan 2 pesawat Boeing 737 Max 8 untuk mengangkut jamaah umrah dari BIJB Kertajati. Salah satunya registrasi PK-LQM, para calon umrah menolak terbang dengan pesawat udara jenis Boeing 737 Max 8 seperti pesawat udara yang mengalami kecelakaan di Krawang Jawa Barat, ada yang menunggu Garuda Indonesia atau Saudi Arabian Air bahkan ada yang membatalkan.²²²

6. Penerbangan Jamaah Umrah Kedua Lion Air

Pada tanggal 26 Nopember 22 Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi meninjau langsung keberangkatan penerbangan jamaah umrah yang kedua dari BIJB Kertajati. Sebanyak 375 jamaah umrah menggunakan pesawat udara *Lion Air* jenis Airbus 330-300 nomor penerbangan JT068²²³ langsung menuju bandar udara debarkasi Madinah. Sebelumnya tanggal 20 Nopember 2022 telah diberangkatkan 224 jamaah umrah menggunakan pesawat udara Garuda Indonesia jenis Airbus 330-300 langsung menuju bandar udara debarkasi *King Abdul Aziz International Airport*, Jeddah. Para jamaah umrah kedua penerbangan tersebut berasal dari daerah Jawa Barat yakni Cirebon, Indramayu, Kuningan serta Majalengka.

²²¹ Fakta-fakta Jatuhnya Lion JT 610 Hingga Saat ini.

<https://news.detik.com/berita/d-4279016/fakta-fakta-jatuhnya-lion-jt-610-hingga-saat-ini> diunduh Tanggal 24 Nopember 2022

²²² Kecelakaan Lion Air, Minat Penerbangan Umroh di Kertajati Turun

<https://bisnis.tempo.co/read/1146750/kecelakaan-lion-airminat-penerbangan-umroh-di-kertajati-turun> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

²²³ Sebelumnya menggunakan pesawat udara jenis Boeing 737 Max 8 dengan nomor penerbangan JT610 jenis pesawat udara yang pernah mengalami kecelakaan di Krawang Jawa Barat.

Diharapkan masyarakat di sekitar Jawa Barat bagian timur dan Jawa Tengah bagian barat berangkat umrah melalui embarkasi BIJB Kertajati, lebih dekat dibandingkan ke Soekarno-Hatta dan relatif tidak terlalu padat. Penerbangan jemaah umrah tersebut merupakan upaya pemerintah untuk mengoptimalkan BIJB Kertajati.²²⁴

Menteri Perhubungan juga menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah mendukung upaya operasional kembali BIJB Kertajati pasca pandemi Covid-19. Jawa Barat merupakan wilayah yang memiliki jemaah umrah tertinggi di Indonesia, dalam satu musim selama 8 bulan dapat mencapai 70.000 orang, sebelum Covid-19 BIJB Kertajati pernah dioperasikan jemaah umrah. Setelah selesainya pembangunan jalan tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) yang ditargetkan rampung akhir tahun 2022, diharapkan BIJB Kertajati semakin ramai dan kompetitif. Turut hadir dalam kunjungan Menteri Perhubungan tersebut, Staf Ahli Bidang Keselamatan dan Konektivitas Perhubungan Kementerian Perhubungan Maria Kristi Endah, Direktur PT. BIJB Kertajati Muhammad Singgih, Direktur Utama PT Angkasa Pura II Muhammad Awaluddin, Presiden Direktur Lion Group Capt. Daniel.²²⁵

D. Status Hukum Penerbangan Umrah Embarkasi BIJB Kertajati

Transportasi udara di Indonesia terdiri dari penerbangan umum (*general aviation*), penerbangan perintis (*pioneer flight*), transportasi udara berjadwal (*scheduled services*) dan transportasi

²²⁴ Menhub Tinjau Penerbangan 375 Jemaah Umrah dari Bandara Kertajati

<https://kumparan.com/kumparanbisnis/menhub-tinjau-penerbangan-375-jemaah-umrah-dari-bandara-kertajati-1zK7EjZxoo4> diunduh Tanggal 27 Nopember 2022

²²⁵.*Ibid.*

udara tidak berjadwal (*non-scheduled flight*).²²⁶ Penerbangan umum (*general aviation*) adalah penggunaan pesawat udara sipil sebagai alat untuk membantu usaha yang kegiatannya di luar bidang transportasi udara yang bersifat non-komersial, dilarang menjual seluruh maupun sebagian kapasitas penumpang atau penggantian dalam bentuk uang atau imbal jasa lainnya, hanya digunakan untuk transportasi pegawai, karyawan atau peralatan usaha mereka dari kantor pusat ke pusat kegiatannya.²²⁷

Penerbangan perintis (*pioneer flight*) adalah kegiatan transportasi udara niaga dalam negeri yang melayani jejaring dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan daerah tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi yang lain yang secara komersial belum menguntungkan. Penerbangan perintis bertujuan untuk merangsang pembangunan daerah terpencil dan tertinggal.²²⁸

Transportasi udara berjadwal (*scheduled air services*) adalah setiap transportasi udara yang dilakukan oleh pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan pos untuk umum,²²⁹ atau transportasi udara berjadwal adalah penerbangan yang berencana menurut suatu jadwal penerbangan pesawat udara tetap dan teratur melalui rute-rute penerbangan yang telah direncanakan lebih dahulu.²³⁰

²²⁶ Martono K., Amad Sudiro., Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal. 49 - 152

²²⁷ Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31/U/1970 tentang Syarat-syarat dan Ketentuan-Ketentuan Mengenai Penerbangan Umum (General Aviation) yang Bersifat Non-Komersial Dalam Wilayah Republik Indonesia.

²²⁸ Pasal 119 Undang-Undang No.1 Tahun 2009

²²⁹ Pasal 96 huruf (a) Konvensi Chicago 1944

²³⁰ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK13/S/1971 tentang Syarat-syarat dan Ketentuan-Ketentuan Mengenai Pengoperasian Pesawat Terbang Secara Komersial di Indonesia.

Pada umumnya transportasi udara komersial berjadwal (*scheduled air services*) mempunyai ciri-ciri antara lain transportasi udara tersebut disediakan untuk penumpang yang menilai waktu lebih berharga dibandingkan dengan nilai uang, pesawat udara tetap tinggal landas sesuai dengan jadwal penerbangan yang diumumkan walaupun pesawat udara belum penuh penumpang, biasanya harga tiket perorang relatif lebih mahal dibandingkan dengan tiket perorang penerbangan tidak berjadwal, penumpangnya orang-orang yang mempunyai urusan penting (*business people*), penumpang sanggup tinggal dihotel yang mahal karena biasanya dibiayai oleh perusahaan, tetapi secepatnya pulang kerumah, penumpang dapat membeli tiket secara individu (perseorangan) tidak usaha berbentuk rombongan dari aspek yuridis diantur dalam perjanjian transportasi udara bilateral sebagaimana dalam Pasal 6 Konvensi Chicago 1944.²³¹

Sebelum lahirnya Konvensi Chiacago 1944 hanya terdapat transportasi udara berjadwal (*scheduled air services*), tetapi setelah lahirnya Konvensi Chicago 1944 muncul berbagai transportasi udara tidak berjadwal (*non-scheduled air services*).²³² Pada umumnya transportasi udara tidak berjadwal (*non-scheduled air servies*) mempunyai ciri-ciri antara lain transportasi udara disediakan untuk penumpang yang menilai uang lebih berharga dibanding dengan nilai waktu, pesawat udara tidak terikat dengan jadwal penerbangan yang ditetapkan lebih dahulu, tiket relatif lebih murah dibandingkan dengan transportasi udara

²³¹ Pasal 6 Konvensi Chicago 1944: "No scheduled international air services may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that States, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

²³² Werner Guldimann., *The Distinction between Scheduled and Non_Scheduled Air Airlines* dalam Nicolas Mateesco Matte Ed., *Annals of Air and Space Law*, Vol.IV-1979: Toronto: The Carswell Company, Ltd,1979.

berjadwal,²³³ penumpangnya orang-orang yang santai (*leisure peoples*) yang tidak terikat dengan waktu, mereka jarang yang mau tinggal di hotel yang mahal, mereka tinggal di jalan Jaksa, Jakarta, kalau makan cukup di warung Tegal yang murah, bilamana visa tinggal habis, pergi ke *Singapore* untuk memperbarui visa tinggal, pada umumnya tiket berupa rombongan, tidak secara individu, misalnya rombongan sepak bola, mahasiswa, *inclusive tour charter*, jemaah haji atau jemaah umrah, rombongan keluarga dan lain-lain.

Secara historis sebelum perang dunia kedua (PD II), hanya terdapat transportasi udara berjadwal (*scheduled air services*) untuk memenuhi kebutuhan transportasi para pejabat dan perjalanan orang-orang yang mempunyai urusan penting (*business people*), namun demikian dalam perkembangannya tidak dapat memenuhi kebutuhan transportasi udara masyarakat karena itu secara seporadis lahir bentuk transportasi udara tidak berjadwal (*non-scheduled air services*), tetapi tidak merupakan persaingan dengan transportasi udara berjadwal (*scheduled air services*). Dalam kurun waktu selama 5 (lima) tahun terhitung sejak Konvensi Chicago 1944 transportasi udara tidak berjadwal berkembang dengan pesat merupakan saingan berat bagi transportasi udara berjadwal (*scheduled air services*), terutama sekali rute penerbangan Amerika Serikat ke Eropa Utara.²³⁴

Transportasi udara tidak berjadwal (*non-scheduled air services*) tersebut diorganisir oleh *tour group* dan *charter* yang melakukan usaha mereka secara terus menerus ditawarkan kepada masyarakat umum dengan harga yang relatif jauh lebih murah dibandingkan dengan transportasi udara berjadwal. Perkembangan transportasi udara tidak berjadwal yang diselenggarakan oleh *inclusive tour charter (ITC)*, *affinity group*

²³³ Tiket relative lebih murah dari transportasi berjadwal karena load factor dapat mencapai 100 persen.

²³⁴ Martono K., Amad Sudiro., Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal. 49 - 152

chater (AFG),²³⁵ sedangkan di Amerika Serikat terdapat berbagai jenis transportasi udara tidak berjadwal seperti *supplemental carriers, plan-load affinity chaters, inclusive tour charter, advance booking charter (ABC), travel group chater (TGC), one stop inclusive chater (OTC)* selanjutnya dalam US Deregulation Act of 1978 digantikan dengan public charter and promotes: *the rules of the country of origin*.²³⁶

Sedangkan transportasi udara di Indonesia terdapat paling tidak ada 6 jenis transportasi udara tidak berjadwal (*non-scheduled air services*), antara lain transportasi udara tidak berjadwal borongan jemaah haji (*pilgramade charter*), pembayaran dimuka (*advance booking charter*), borongan perkumpulan (*affinity group charter*), paket wisata (*inclusive tour chater*), borongan khusus (*special event charter*), borongan pencarter (*split charter*).²³⁷ Menurut keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/1657/VIII/76 borongan jemaah haji (*pilgramade charter*) adalah penerbangan untuk melakukan jemaah haji menurut petunjuk-petunjuk Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk mengangkut rombongan yang mengadakan perjalanan bersama yang telah disiapkan penginapan dan transportasi local di tempat yang dituju sebelum penerbangan berlangsung. Berdasarkan keputusan

²³⁵ Transportasi udara tidak berjadwal ke Eropa diatur dalam Multilateral Agreement on Commercial Right on Non-Scheduled Air Services, in Europe, Signed on 30 April at Paris. Di ASEAN diatur dalam The Multilateral Agreement Relating to Non-Scheduled Services Among the ASEAN Countries. Lihat Keputusan Presiden Nomor 71 Tahun 972.

²³⁶ Wener Guldimmann, *The Distinction Between Scheduled and Non-Scheduled Air Services* dalam *Annals of Air and Space law*, Vol.IV-1979. Toronto: The Carswell Company, Ltd, 1979.

²³⁷ Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/1675/VIII/76 tentang Jenis dan Persyaratan Pelaksanaan Penerbangan Borongan International ke dan/atau dari Wilayah Indonesia.

tersebut di atas, penerbangan umrah embarkasi BIJP Kertajati berlaku norma-norma hukum penerbangan tidak berjadwal (*non-scheduled air services*) sebagaimana diuraikan di atas.

E. Pemeriksaan Awak Pesawat Udara

Awak pesawat udara dalam penerbangan umrah juga tidak kebal dari pemeriksaan oleh petugas keamanan (*security personnel*) untuk menjamin keselamatan dan keamanan dalam penerbangan. Semua awak pesawat udara juga harus melewati pemeriksaan oleh petugas keamanan sebagaimana dilakukan terhadap penumpang umrah, namun demikian untuk keperluan persiapan embarkasi pesawat udara, kepada para awak pesawat udara diberi prioritas pemeriksaan oleh petugas keamanan (*security personnel*). Demikian pula penumpang umrah yang pindah pesawat udara (*transfer passenger*) sebelum memasuki ruang tunggu embarkasi juga harus melalui pemeriksaan ulang oleh petugas keamanan. Terhadap penumpang pesawat udara yang mendarat karena kerusakan teknis atau alasan operasional lainnya tetap harus dilakukan pemeriksaan petugas keamanan layaknya penumpang pesawat udara pindah pesawat udara (*transfer passenger*) dan penumpang pesawat udara pindah (*transit passenger*) yang keluar dari dan kembali lagi ke ruang tunggu embarkasi.

F. Jemaah Umrah dan Awak Pesawat Udara

Berdasarkan keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95, semua jemaah umrah, awak pesawat udara, dokumen jemaah umrah, harus dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan juga untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Di samping itu, petugas keamanan juga harus mengawasi jalur dari *check-in counter* ke ruang tunggu dan sisi udara (*air side*), jalur menuju pesawat udara dan sebaliknya.

Jemaah umrah dan bagasi kabin mereka juga harus dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan sebelum jemaah umrah tersebut memasuki ruang tunggu embarkasi mereka,

sedangkan jemaah umrah yang berangkat tanpa melalui ruang tunggu embarkasi, tetapi langsung dari karantina ke pesawat udara, pemeriksaannya dilakukan oleh petugas keamanan diasrama yang bersangkutan. Pemeriksaan jemaah umrah tersebut dilakukan oleh petugas yang mampu menguasai cara-cara pemeriksaan penggunaan sinar *x-ray* dan atau *metal detector* serta pemeriksaan secara fisik dengan baik.

Bilamana pemeriksaan dilakukan di asrama, maka kendaraan yang membawa langsung ke dalam pesawat udara harus steril. Kendaraan yang digunakan oleh jemaah umrah juga harus melalui pemeriksaan keamanan dan dinyatakan steril oleh tim petugas. Jemaah umrah yang diangkut tersebut serta kendaraan yang digunakan harus dikawal dan tidak diperkenankan untuk berhubungan dengan orang lain yang belum menjalani pemeriksaan petugas keamanan. Jemaah umrah dilarang menerima titipan dari siapapun juga, tanpa seizin dari petugas keamanan tanpa melalui pemeriksaan.

Bagasi kabin jemaah umrah juga harus dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan bandar udara pada saat diserahkan oleh pemiliknya kepada perusahaan penerbangan yang mengangkut dan disaksikan oleh pemiliknya. Pemeriksaan bagasi kabin jemaah umrah tersebut untuk mencegah diangkutnya bahan dan/atau barang berbahaya ke dalam pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.²³⁸

Bilamana pada saat bagasi akan dimuat dalam pesawat udara, label keamanan rusak, maka harus dilakukan pemeriksaan ulang oleh petugas keamanan yang bersangkutan. Selain pemeriksaan diruang tunggu, pemeriksaan keamanan yang dilakukan diasrama oleh petugas keamanan yang menguasai tata cara penggunaan dan pengoperasian peralatan

²³⁸ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 1989, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP/40/II/1995 dan memperhatikan ICAO Doc.9284-AN/905 yang mengatur bahan dan/atau barang-barang berbahaya.

detector, kendaraan yang mengangkut jemaah umrah, dilarang menerima titipan dari siapapun juga, pemeriksaan bagasi kabin milik jemaah umrah pada bandar udara embarkasi saat diserahkan oleh pemiliknya kepada perusahaan yang mengangkut, pemeriksaan ulang bagasi yang lebelnya rusak, maka jemaah umrah diberlakukan ketentuan yang sama berlaku untuk penumpang pesawat udara lainnya seperti pengangkutan anak-anak dibawah umur yang harus disertai pengantar, wanita hamil tua 8(delapan) bulan yang harus disertai surat keterangan dokter, orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri tanpa disertai surat keterangan dokter dan pengantar dan lain-lain.²³⁹

G. Pelayanan Transportasi Jemaah Haji/Umrah

Konvensi Warsawa 1929 maupun Montreal 1999 tidak mengatur pelayanan transportasi jemaah haji/umrah, namun demikian Menteri Perhubungan dan Menteri Agama telah mengatur transportasi jemaah umrah,²⁴⁰ pada saat embarkasi dan debarkasi. Pelayanan standar minimum jemaah haji/umrah tersebut antara lain pelayanan sebelum penerbangan berlangsung yang meliputi antara lain lapor keberangkatan (*check-in*), naik ke dalam pesawat udara (*boarding*), pengangkutan bagasi tercatat (*check baggage*), keterlambatan penerbangan (*delay flight*), pelayanan selama penerbangan berlangsung (*in flight services*), pemulangan jemaah haji/umrah (*post flight services*), saat pulang dari Arab Saudi ke Indonesia yang meliputi antara lain lapor keberangkatan (*check in*) di bandar udara debarkasi *King Abdulaziz International Airport* di

²³⁹ Martono K.,Amad Sudiro.,Aspek Hukm Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia.Jakarta:Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.296

²⁴⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Haji; dan Peraturan Menteri Agama Nomor 22 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Penyelenggaraan Ibadah Haji Khusus.

Jeddah atau embarkasi di bandar udara Amir Muhammad Abdul Aziz di Madinah, pelayanan bagasi tercatat (*check baggage*), naik kedalam pesawat udara (*boarding*), keterlambatan penerbangan (*delay flight services*), pelayanan bilamana timbul masalah, pelayanan selama dalam penerbangan (*in flight service*), pelayanan pada saat singgah di bandar udara (*transit services*), pelayanan setelah penerbangan berlangsung.

Adapun hak para jemaah haji/umrah melakukan penerbangan (*in flight*),²⁴¹ yaitu para jemaah haji/umrah akan memperoleh pelayanan lapor keberangkatan (*check in*), keberangkatan dari asrama haji/umrah, masuk ke dalam pesawat udara (*boarding*), pengangkutan bagasi tercatat (*check baggage*), keterlambatan penerbangan (*delay flight*) dan penanganan masalah yang timbul sebagai berikut:²⁴²

1. Lapor Keberangkatan (*check in*)

Pelayanan lapor keberangkatan (*check in*) jemaah haji/umrah embarkasi dilakukan di asrama haji/umrah oleh petugas yang ditunjuk dan di tempatkan oleh pelaksana transportasi haji/umrah untuk proses pemeriksaan paspor, data penumpang (*pax passengers*), membuat boarding pass, jemaah haji/umrah harus sesuai dengan *pax-manifest* jemaah haji/umrah, data penumpang diterbitkan oleh petugas *check in* pelaksana petugas transportasi jemaah haji/umrah berdasarkan hasil pemeriksaan antara *passport* dengan *pax manifest* penumpang jemaah haji/umrah. *Boarding pass* harus berisikan informasi mengenai nama jemaah haji/umrah, nomor kelompok terbang, rute penerbangan, nama

²⁴¹ Dalam penerbangan (*in flight*) adalah saat semua pintu luar ditutup diikuti dengan embarkasi pesawat udara sampai saat semua pintu luar dibukakan kembali diikuti debarkasin para penumpangnya, lihat Konvensi The Hague 1970 tentang Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Signed at The Hague on 16 December 1970

²⁴² Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

perusahaan penerbangan, tanggal dan jam embarkasi dan nomor tempat duduk jemaah haji/umrah didalam pesawat udara.

Petugas *check in* yang ditugaskan oleh pelaksana transportasi jemaah haji/umrah melakukan pemeriksaan bagasi tercatat jemaah haji/umrah selambat-lambatnya 24 (dua puluh empat) jam sebelum jadwal embarkasi pesawat udara di asrama haji/umrah; penyotiran bagasi tercatat jemaah haji/umrah, masing-masing jemaah haji/umrah hanya boleh membawa 1(satu) bagasoi tercatat seberat maksimum 32 (tiga puluh dua) kilogram, bagasi tercatat hanya diperbolehkan bilmana bagasi tersebut berlogo pelaksana transportasi jemaah haji/umrah; penimbangan bagasi tercatat yang ditempatkan oleh pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah; pemasangan pengenal bagasi tercatat dengan jelas yang mudah dibaca pada bagasi tercatat jemaah haji/umrah; dan menempatkan bagasi tercatat milik jemaah haji/umrah yang telah steril di gudang asrama haji/umrah yang telah disediakan.

2. Boarding Pesawat Udara

Pelayanan *boarding* pesawat udara meliputi pengangkutan jemaah haji/umrah ke dalam bus dan pesawat udara bersama dengan petugas *boarding*. Pengangkutan jemaah haji/umrah yang berada diruang *transit* bandar udara embarkasi lebih dahulu diberangkatkan, jemaah haji/umrah yang sudah ada di bandar udara embarkasi selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) menit sebelum jadwal embarkasi pesawat udara; bagasi kabin yang boleh dibawa oleh jemaah haji/umrah hanya satu tas jinjingan dengan berat maksimum 7 (tujuh) kg yang diberikan oleh pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah.²⁴³

²⁴³ Dalam transportasi udara regular Sriwijaya Air mengizinkan membawa satu buah bagasi kabin dengan ukuran 23 x 33 x 56cm dengan maksimum berat 5 kg. Lihat Sriwijaya Air in flight Magazine Eisi ke-25/Tahun III/Maret 2013 hlm.112

Pelaksana transportasi udara berhak menolak bagasi kabin yang jumlah dan/atau beratnya melebihi dari ketentuan tersebut. Bus pengangkut jemaah haji/umrah, harus dingin (ber-AC) dengan kapasitas tempat duduk maksimum 45 orang, tempat duduk yang memadai untuk satu kelompok terbang (kloter) jemaah haji/umrah dari asrama jemaah haji/umrah embarkasi serta penyediaan paling sedikit 1(satu) bus cadangan; dan tersedia tenaga dan peralatan pengaman serta pengawalan untuk memenuhi aspek keamanan, keselamatan baik selama perjalanan darat dari asrama haji/umrah embarkasi ke bandar udara maupun terkait dengan ketentuan keamanan dan keselamatan penerbangan.

3. Bagasi Tercatat (*check baggage*)

Pelayanan bagasi tercatat (*check baggage*) meliputi tersedianya kendaraan pengangkut bagasi tercatat yang tertutup dan memenuhi persyaratan keamanan serta keselamatan sesuai dengan prosedur penerbangan dari asrama jemaah haji/umrah ke bandar udara embarkasi; dan bagasi tercatat harus sudah berada di bandar udara selambat-lambatnya 4(empat) jam sebelum jadwal embarkasi pesawat udara yang akan mengangkut bagasi tercatat.²⁴⁴

4. Keterlambatan Penerbangan

Pelayanan keterlambatan meliputi antara lain informasi yang benar dan jelas; ketersediaan petugas; dan pemberian ganti rugi. Bilamana terjadi keterlambatan penerbangan, perubahan jadwal penerbangan (*rescheduling*) dan penggabungan kelompok terbang pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah wajib segera menyampaikan informasi yang benar dan jelas kepada jemaah haji/umrah, Kementerian Agama, Kementerian Perhubungan, Panitia Penyelenggara ibadah haji/umrah setempat dan Panitia Penyelenggara Ibadah haji/umrah Saudi Arabia.

²⁴⁴ Pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2013

Informasi yang benar dan jelas tersebut antara lain untuk keterlambatan penerbangan disampaikan segera setelah diketahui adanya keterlambatan; untuk perubahan jadwal penerbangan disampaikan selambat-lambatnya 24 (dua puluh empat) jam sebelum embarkasi dan untuk penggabungan kloter disampaikan selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari kalender sebelum embarkasi. Petugas pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah harus dapat menjelaskan dan menangani secara langsung kepada jemaah haji/umrah pada saat terjadi keterlambatan penerbangan, perubahan jadwal penerbangan dan penggabungan kelompok terbang.²⁴⁵

Dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan, perubahan jadwal penerbangan, jemaah haji/umrah harus diberi ganti kerugian berupa hotel, akomodasi dan konsumsi. Ganti rugi keterlambatan selama 4 (empat) jam sampai dengan 6 (enam) jam dari jadwal embarkasi, pelaksana transportasi udara wajib memberi makan kecil (*snack*) sebagai *refresment* dan/atau makanan kepada setiap jemaah haji/umrah dan bilamana keterlambatan lebih dari 6 (enam) jam terhitung sejak jadwal embarkasi, pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah wajib menanggung dan menyediakan akomodasi dan konsumsi bagi setiap jemaah haji/umrah. Masalah lain, petugas pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah juga bertanggung jawab menyediakan petugas posko bersama yang dapat memberikan pelayanan di masing-masing asrama haji/umrah dan bandar udara embarkasi,

5. Selama Penerbangan (*in flight services*)

Selama penerbangan berlangsung jemaah haji/umrah diberi pelayanan berupa fasilitas dalam pesawat udara, awak kabin dan transit. Fasilitas dalam pesawat udara tersebut berupa tempat duduk yang nyaman, jaraknya minimum 29

²⁴⁵ Pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

(dua sembilan) inchi; *lavatory (toilet)* yang bersih dan berfungsi dengan baik yang dilengkapi dengan air, tissue, sabun air, interior dan fasilitasnya berupa lampu kaca, bel pramugari dan ventilasi pendingin (AC), media informasi yang berupa pemberian izin kepada petugas kloter yang menyertai jemaah haji/umrah untuk menggunakan *sound system* bimbingan jemaah haji/umrah selama penerbangan berlangsung dan memutar film manasik jemaah haji/umrah dan penyuluhan kesehatan yang materinya disiapkan oleh Kementerian Agama dan Kementerian Kesehatan serta menyampaikan informasi lainnya kepada jemaah haji/umrah yang ditetapkan oleh pelaksana transportasi udara dengan durasi 5 (lima) menit dan diputar dua kali.

Selama penerbangan berlangsung jemaah haji/umrah juga diberi makan dan minuman baik makanan berat (*heavy meal*) maupun makanan ringan (*snack*). Makanan berat (*heavy meals*) dan makanan ringan diberikan 2 (dua) kali, sedangkan makanan ringan berupa *snack box* dan minuman diberikan satu kali. Jenis makanan dan minuman ditentukan setelah dilakukan uji makanan dan minuman (*meals test*) oleh Kementerian Agama di masing-masing embarkasi. Makanan dan minuman tersebut sesuai dengan standar penerbangan internasional dan dengan selera masyarakat Indonesia pada bandar udara embarkasi yang bersangkutan, termasuk penyediaan makanan khusus bagi jemaah haji/umrah yang membutuhkan pelayanan khusus karena alasan kesehatan. Di samping makanan, juga disediakan obat-obatan dan peralatan kesehatan selama penerbangan berlangsung sesuai dengan spesifikasi yang ditetapkan oleh Kementerian Agama, sedangkan pelayanan informasi petunjuk kesehatan dan keamanan penerbangan meliputi ketersediaan informasi dan buku petunjuk keselamatan dan keamanan

penerbangan, termasuk bagi jemaah haji/umrah yang memerlukan kebutuhan khusus.²⁴⁶

Selama penerbangan berlangsung, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut juga harus menyediakan sekurang-kurangnya 7 (tujuh) orang warga negara Indonesia, terutama beragama Islam yang mampu memberikan pelayanan optimal, memberikan kemudahan kepada jemaah haji/umrah dan bekerja sama dengan petugas kloter untuk memanfaatkan fasilitas penerbangan serta bersikap ramah dan sopan yang dapat menyampaikan informasi kepada jemaah haji/umrah dengan jelas selama penerbangan berlangsung, menyediakan awak kabin yang dapat berkomunikasi dan dapat membantu jemaah haji/umrah sesuai dengan kebutuhan khusus jemaah haji/umrah.²⁴⁷

6. Pelayanan Singgah (*Transit*)

Pada saat singgah (*transit*) jemaah haji/umrah memperoleh pelayanan pengangkutan jemaah haji/umrah yang diturunkan di bandar udara *transit* oleh pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah karena alasan kesehatan atau meninggal dunia dalam penerbangan, ke Indonesia atau ke Saudi Arabia sesuai dengan debarkasi dan dalam hal jemaah haji/umrah diturunkan karena sakit atau meninggal dunia, maka pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah wajib mengangkut jenazah sampai di bandar udara debarkasi.²⁴⁸

7. Setelah Penerbangan (*Post-flight Services*)

Setelah penerbangan berakhir, jemaah haji/umrah memperoleh pelayanan dari pelaksana transportasi udara

²⁴⁶ Pasal 26 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013.

²⁴⁷ Pasal 29 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

²⁴⁸ Pasal 30 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

jemaah haji/umrah masing-masing proses turun dari pesawat udara, pengambilan bagasi tercatat dan penanganan permasalahan yang timbul selama penerbangan. Selama proses turun dari pesawat udara disediakan petugas yang mengarahkan jemaah haji/umrah yang sedang turun dari pesawat udara menuju ruang tunggu kedatangan untuk pemeriksaan imigrasi jemaah haji/umrah, setelah memperoleh izin dari petugas bea cukai, tersedianya fasilitas kemudahan yang didampingi oleh petugas transportasi udara jemaah haji/umrah disertai fasilitas untuk turun dari pesawat udara, sedangkan untuk mengambil bagasi tercatat diterminal kedatangan di *King Abdulaziz International Airport Jeddah* atau bandar udara Amir Muhammad bin Abdul Aziz di Madinah untuk selanjutnya oleh pihak bea cukai dan tersedianya petugas yang membantu jemaah haji/umrah untuk mengambil bagasi tercatat mereka.²⁴⁹

Pelayanan ganti rugi terhadap bagasi tercatat meliputi pemberian ganti rugi atau sebagai tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap kehancuran, kehilangan, kerusakan sebagian maupun seluruhnya atau karena keterlambatan bagasi tercatat, sesuai dengan kontrak carter transportasi udara jemaah haji/umrah antara Kementerian Agama dengan pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah. Dalam hal-hal tertentu bilamana terjadi masalah disediakan *counter lost and found* dan posko. Di dalam *counter lost and found* disediakan petugas *lost and found* yang dapat memberi pelayanan di *King Abdulaziz International Airport Jeddah* dan bandar udara Amir Muhammad bin Abdulaziz di Madinah. Di samping itu juga disediakan petugas bersama posko penanganan masalah yang dapat memberikan pelayanan di bandar udara *King Abdulaziz International Airport* di Jeddah dan bandar udara Amir Muhammad bin Abdulaziz di Madinah.

²⁴⁹ Pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahjn 2013

H. Transportasi Pemulangan Jemaah Haji/Umrah

Pada saat jemaah haji/umrah pulang kembali ke Indonesia dari Saudi Arabia memperoleh pelayanan dari pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah berupa *check in* ditempat *city check in* di Jeddah atau di Madinah, pelayanan naik ke dalam pesawat udara (*boarding*) di bandar udara embarkasi, pelayanan pengangkutan bagasi tercatat, keterlambatan penerbangan, pelayanan selama dalam penerbangan berlangsung, transit, pelayanan setelah penerbangan (*post flight services*) dan penanganan yang mungkin ditemukan masalah sebagai berikut :

1. Pelayanan *Check in*

Pelayanan *check in* meliputi penyediaan petugas, paspor, data penumpang (*pax manifest*), pas masuk pesawat udara (*boarding pass*) dan bagasi tercatat. Pelaksana tugas transportasi udara jemaah haji/umrah menunjuk dan menyediakan petugas untuk menangani proses *check in* di *city check in* di Jeddah atau di Madinah. Petugas *check in* tersebut memeriksa kesesuaian antara paspor dengan *pax manifest* yang diterbitkan pada saat embarkasi oleh petugas *check in* yang ditempatkan oleh pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah. Data penumpang *pax manifest* yang baru diterbitkan kembali oleh petugas *check in* pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah apabila terdapat perbedaan jumlah jemaah haji/umrah dengan *pax manifest*.

Petugas pelaksana transportasi jemaah haji/umrah menerbitkan pas masuk (*boarding pass*) yang diberikan kepada jemaah haji/umrah. *Boarding pass* tersebut harus berisikan informasi paling sedikit nomor kloter, rute penerbangan, nama perusahaan penerbangan sebagai pengangkut, nomor penerbangan, tanggal dan jam keberangkatan pesawat udara dan nomor tempat duduk di dalam pesawat udara. Bagi jemaah haji/umrah yang mutasi

(pindah) dari kloter, diterbitkan pas masuk ke dalam pesawat udara (*boarding pass*) dengan tambahan tulisan MUTASI.²⁵⁰

2. Bagasi Tercatat (*Check baggage*)

Pelayanan bagasi tercatat (*check baggage*) meliputi pemeriksaan penyotiran, penimbangan, penempelan identifikasi bagasi tercatat, air zam-zam. Petugas *check in* pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah melakukan pemeriksaan bagasi tercatat selambat-lambatnya 24 (dua puluh) jam sebelum jadwal keberangkatan pesawat udara di tempat *city check in* di Jeddah atau di Madinah; melakukan penyortiran terhadap bagasi tercatat, dengan ketentuan masing-masing jemaah haji/umrah hanya diperbolehkan membawa 1 (satu) bagasi tercatat dengan berat maksimum 32 (tiga puluh dua) kg. Petugas pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah hanya akan mengangkut koper yang berlogo pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah.

Bagasi tercatat yang tidak berlogo resmi pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah bukan menjadi tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut; melakukan penimbangan terhadap bagasi tercatat; menempelkan tanda pengenalan bagasi tercatat dan label sebagai petunjuk embarkasi asal yang jelas dan mudah dibaca pada bagasi tercatat; membagikan air zam-zam sebanyak 5 (lima) kg kepada masing-masing jemaah haji/umrah di bandar udara debarkasi di Indonesia. Dalam pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah tidak mendapat izin tertulis dari pemerintah Arab Saudi untuk mengangkut air zam-zam dalam jumlah besar, maka air zam-zam diserahkan kepada jemaah haji/umrah di *King Abdulaziz International Airport* di Jeddah atau *Amir Muhammad Aziz Airport* di Madinah.

²⁵⁰ Pasal 44 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

3. Naik Kepesawat Udara (*Boarding*)

Pelayanan naik ke pesawat udara (*boarding*) meliputi persiapan embarkasi jemaah haji/umrah, bagasi kabin, proses naik ke bus dan naik ke dalam pesawat udara (*boarding*). Petugas pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah mulai mengkoordinir persiapan keberangkatan jemaah haji/umrah di bandar udara *King Abdulaziz International Airport* di Jeddah atau bandar udara Amir Muhammad bin Abdul Aziz di Madinah selambat-lambatnya 6 (enam) jam sebelum jadwal embarkasi. Pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah mengizinkan jemaah haji/umrah membawa 1 (satu) bagasi kabin dengan berat maksimum 7 (tujuh) kg.²⁵¹ Pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah berhak menolak bagasi kabin yang melebihi jumlah maupun berat bagasi kabin yang diizinkan. Pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah menyediakan fasilitas kemudahan di bandar udara bagi jemaah haji/umrah di bandar udara *King Abdulaziz International Airport* di Jeddah atau di bandar udara Amir Muhammad bin Abdul Aziz di Madinah untuk proses naik ke dalam pesawat udara (*boarding*) yang memerlukan bantuan khusus. Di samping itu, juga disediakan petugas pelayanan yang membantu jemaah haji/umrah yang memerlukan bantuan khusus dari ruang tunggu sampai naik pesawat udara yang bersangkutan.

4. Bagasi Tercatat (*Check Baggage*)

Pelayanan bagasi tercatat dari *City check in* ke bandar udara *King Abdulaziz International Airport* di Jeddah atau ke bandar udara Amir Muhammad bin Abdul Aziz di Madinah meliputi kendaraan pengangkut barang-barang beserta fasilitasnya, bagasi tercatat. Pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah menyediakan kendaraan pengangkut

²⁵¹ Pasal 48 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

yang tertutup dan memenuhi syarat keamanan dan keselamatan sesuai dengan prosedur penerbangan dari tempat *City Check in* ke bandar udara *King Abdulaziz International Airport* di Jeddah atau bandar udara Amir Muhammad bin Abdul Aziz di Madinah. Bagasi tercatat yang tiba di *King Abdulaziz International Airport* atau bandar udara Amir Muhammad bin Abdulaziz di Maddina diberangkatkan selambat-lambatnya 12 (dua belas) jam sebelum jadwal embarkasi.

5. Keterlambatan Penerbangan (*delay flight*)

Pelayanan keterlambatan penerbangan meliputi informasi keterlambatan penerbangan, petugas dan pemberian ganti rugi. Apabila terjadi keterlambatan penerbangan, perubahan jadwal penerbangan (*rescheduling*) dan penggabungan kloter pelaksana transportasi jemaah haji/umrah menginformasikan dengan jelas dan benar kepada jemaah haji/umrah, Kementerian Agama, Kementerian Perhubungan, Panitia Penyelenggara Haji setempat dan Panitia Penyelenggara Ibadah Haji Arab Saudi. Adanya keterlambatan yang disebabkan oleh penerbangan disampaikan segera setelah diketahui adanya keterlambatan, keterlambatan jadwal penerbangan (*rescheduling*) disampaikan selambat-lambatnya 24 (dua puluh empat) jam sebelum embarkasi.²⁵² Pelaksana transportasi jemaah haji/umrah menyediakan petugas yang dapat menjelaskan dan menangani secara langsung kepada jemaah haji/umrah pada saat mengalami keterlambatan penerbangan.

6. Pelayanan Terhadap Masalah yang Timbul

Pelayanan terhadap masalah yang timbul meliputi petugas pada post bersama dan dokter penerbangan. Pelaksana transportasi jemaah haji/umrah wajib menyediakan petugas pada posko bersama yang dapat

²⁵² Pasal 55 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

memberikan pelayanan di masing-masing asrama jemaah haji/umroh dan bandar udara embarkasi, di samping itu petugas pelaksana transportasi jemaah haji/umrah juga harus menyediakan dokter penerbangan di Balai Pengobatan Haji Indonesia (BPHI) di Jeddah dan di Madinah yang tersedia setiap saat (*on call*) untuk memeriksa dan memenuhi kebutuhan jemaah haji/umrah yang sakit terkait dengan kelayakan untuk diterbangkan pulang menuju Indonesia.²⁵³

7. Pelayanan Dalam Penerbangan (*In flight Services*)

Pelayanan selama penerbangan berlangsung meliputi antara lain fasilitas, awak kabin dan *transit*. Fasilitas yang diperlukan selama penerbangan berlangsung meliputi tempat duduk yang nyaman, *lavatory* (toilet), interior dan fasilitasnya, media informasi, makanan dan minuman, obat-obatan dan peralatan kesehatan, informasi petunjuk keselamatan dan keamanan penerbangan. Jarak tempat duduk antar tempat duduk minimum 29 (dua puluh sembilan) *inchi*, sedangkan *lavatory* (toilet) harus berfungsi dengan baik, bersih dan disediakan perlengkapan toilet seperti air, *tissue* dan sabun cair, tersedia interior bel pramugari dan ventilasi pendingin (AC). Media yang diperlukan selama penerbangan berlangsung (*in flight*) meliputi media yang dapat memberikan izin kepada petugas kloter yang menyertai jemaah haji/umrah untuk menggunakan *sound system* yang tersedia di dalam pesawat udara untuk memberi informasi dan bimbingan kepada jemaah haji/umrah, baik sebelum keberangkatan, selama penerbangan berlangsung maupun setelah penerbangan mendarat. Selain itu, jemaah haji/umrah dapat memutar film haji mahbrur serta menyampaikan informasi lain kepada jemaah haji/umrah dari Menteri Agama yang telah disiapkan oleh pelaksana transportasi jemaah haji/umrah dengan durasi 5 (lima) menit yang diputar 2(dua) kali.

²⁵³ Pasal 60 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013.

Makanan yang disediakan selama penerbangan berlangsung adalah makanan berat dan minuman, makanan ringan dengan minuman. Selama penebangan berlangsung, disediakan makanan berat (*heavy meals*) dan minuman setelah diijinkan oleh Kementrian Agama di masing-masing embarkasi. Makanan dan minuman tersebut berdasarkan standar penerbangan internasional yang sesuai dengan selera masyarakat Indonesia, pada embarkasi yang bersangkutan, termasuk penyediaan makanan khusus bagi jemaah haji/umrah yang membutuhkan karena alasan kesehatan.

Selama penerbangan berlangsung juga disediakan obat-obatan untuk pertolongan pertama dan keadaan darurat bagi jemaah haji/umrah sesuai dengan spesifikasi yang ditetapkan oleh Kementerian Agama di samping itu selama penerbangan berlangsung juga disediakan informasi dan buku petunjuk keselamatan dan keamann penerbangan, termasuk jemaah haji/umrah dengan kebutuhan khusus.

Selama penerbangan berlangsung disediakan sekurang-kurangnya 7 (tujuh) awak kabin warga negara Indonesia yang diprioritaskan beragama Islam yang mampu memberikan pelayanan optimal, memberikan kemudahan kepada jemaah haji/umrah dan bekerja sama dengan petugas kloter untuk memanfaatkan fasilitas penerbangan serta bersikap ramah dan sopan, kejelasan untuk menyampaikan informasi selama penerbangan berlangsung kepada jemaah haji/umrah tersedianya awak kabin yang dapat berkomunikasi dan membantu jemaah haji/umrah dengan kebutuhan khusus.

8. Pelayanan Singgah (*Transit*)

Pelayanan singgah meliputi pelaksanaan transportasi jemaah haji/umrah melalui udara mengangkut jemaah haji/umrah yang diturunkan di bandar udara transit karena kesehatan atau meninggal dunia dalam penerbangan ke Indonesia sesuai dengan debarkasi, dalam hal jemaah haji/umrah diturunkan karena sakit atau meninggal dunia,

pelaksana transportasi udara jemaah haji/umrah wajib mengangkut jenazah sampai di bandar udara debarkasi.²⁵⁴

9. Pelayanan Setelah Penerbangan (*Post Flight Services*)

Pelayanan setelah penerbangan berlangsung (*post flight services*) meliputi pelayanan proses turun dari pesawat udara pengangkutan jemaah haji/umrah, bagasi, keterlambatan, pengambilan bagasi tercatat, penanganan masalah yang timbul. Pada saat proses jemaah haji/umrah dari pesawat udara harus ada petugas pelaksana transportasi jemaah haji/umrah yang dapat mengarahkan jemaah haji/umrah turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan untuk proses keimigrasian dan adanya fasilitas kemudahan untuk turun dari pesawat udara menuju gedung terminal kedatangan, termasuk petugas yang membantu jemaah haji/umrah yang memerlukan kebutuhan khusus.

Pengangkutan jemaah haji/umrah dan bagasi tercatat menggunakan bus berudara sejuk ber-AC dengan kapasitas maksimum 45 (empat puluh lima) tempat duduk dengan jumlah yang memadai untuk mengangkut jemaah haji/umrah 1(satu) kloter dari bandar udara debarkasi ke asrama jemaah haji/umrah serta tersedianya satu bus cadangan, tersedia kendaraan pengangkut barang yang tertutup dan memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan sesuai dengan prosedur penerbangan dari bandar udara debarkasi ke asrama jemaah haji/umrah dan tersedianya tenaga dan peralatan pengamanan serta pengawalan yang berkaitan dengan pemenuhan aspek keamanan, keselamatan baik selama perjalanan di darat dari bandar udara debarkasi ke asrama jemaah haji/umrah maupun terkait dengan keamanan dan keselamatan penerbangan.²⁵⁵

²⁵⁴ Pasal 71 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

²⁵⁵ Pasal 74 Peraturan menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

Dalam hal terjadi keterlambatan, pelaksana transportasi jemaah haji/umrah wajib memberikan ganti kerugian akomodasi dan konsumsi bagi jemaah haji/umrah apabila keterlambatan penerbangan yang mengakibatkan jemaah haji/umrah harus menunggu penerbangan lanjutan ke daerah asalnya lebih dari 24 (dua puluh) jam. Pada saat pengambilan bagasi tercatat di terminal kedatangan bandar udara debarkasi perlu informasi yang jelas dan benar lokasi pengambilan bagasi untuk pemeriksaan karantina, imigrasi dan bea cukai di bandar udara debarkasi. Pelaksana tugas transportasi jemaah haji/umrah wajib menyediakan petugas untuk melakukan pengecekan label bagasi tercatat dengan barang bagasi tercatat dan membantu jemaah haji/umrah untuk mengambil bagasi tercatat.

10. Pelayanan Penanganan Masalah

Pelayanan penanganan masalah yang timbul meliputi counter lost and found, posko, jemaah haji/umrah sakit dan ganti rugi atau santunan atau extra cover. Pelaksana transportasi jemaah haji/umrah wajib menyediakan counter lost and found dengan petugas yang dapat melayani jemaah haji/umrah yang sedang debarkasi dan menyediakan posko bersama yang dapat memberikan pelayanan masing-masing asrama jemaah haji/umrah di bandar udara debarkasi. Di samping itu, pelaksana transportasi jemaah haji/umrah harus memulangkan jemaah haji/umrah yang sakit pasca operasional jemaah haji/umrah ke propinsi asal dengan tidak memperhitungkan jumlah seat yang dibutuhkan termasuk kasus stretcher. Pelaksana transportasi jemaah haji/umrah bertanggung jawab memberi ganti rugi atau santunan atau extra cover kepada jemaah haji/umrah apabila terjadi kecelakaan atau keterlambatan penerbangan atau kehilangan bagasi tercatat, sesuai dengan kontrak carter transportasi jemaah haji/umrah antara pelaksana transportasi jemaah haji/umrah dengan pihak yang bertindak atas nama Kementerian Agama. Pelaksana transportasi jemaah haji/umrah juga wajib memiliki

standard operating procedure (SOP) sekurang-kurangnya dalam bahasa Indonesia sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013.

11. Lain-lain

Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) memutuskan bahwa PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. (GIAA) terbukti melanggar Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (UU No. 5 Tahun 1999) dalam perkara Dugaan Praktek Diskriminasi PT. Garuda Indonesia terkait pemilihan mitra penjualan tiket Umrah menuju dan dari Jeddah dan Madinah. Kesimpulan tersebut disampaikan dalam Sidang Majelis Pembacaan Putusan yang dilakukan secara daring pada 8 Juli 2021. Atas pelanggaran tersebut, PT Garuda Indonesia (Pesero) dikenakan denda sebesar Rp1.000.000.000,- (satu miliar rupiah).²⁵⁶

Perkara yang diawali dari laporan publik tersebut mengangkat dugaan pelanggaran Pasal 19 huruf (d) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, khususnya berkaitan upaya penutupan akses saluran distribusi penjualan langsung tiket umrah menuju dan dari Jeddah dan Madinah oleh PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk melalui Program *Wholesaler*. Hambatan tersebut berdampak pada sebagian besar penyelenggara perjalanan ibadah Umrah (PPIU) lainnya. PPIU yang ditunjuk oleh PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk terdiri dari PT. Smart Umrah (Kanomas Arci Wisata), PT. Maktour (Makassar Toraja Tour), PT. NRA (Nur Rima Al-Waali Tour), PT. Wahana Mitra Usaha (Wahana), PT. Aero Globe Indonesia, dan PT. Pesona Mozaik.²⁵⁷

²⁵⁶ KPPU Denda Garuda Indonesia dalam Kasus Umrah
<https://kppu.go.id/blog/2021/07/kppu-denda-garuda-indonesia-dalam-kasus-umrah/> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

²⁵⁷.*Ibid.*

Pada proses persidangan, Majelis Komisi menilai bahwa tindakan PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk yang menunjuk keenam PPIU sebagai *wholesaler* tanpa melalui proses penunjukan yang dilakukan secara terbuka dan transparan, tidak didasarkan pada persyaratan dan pertimbangan yang jelas dan terukur, serta adanya inkonsistensi dalam rasionalitas penunjukan *wholesaler*, membuktikan adanya praktik diskriminasi PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk terhadap setidaknya 301 (tiga ratus satu) PPIU potensial dalam mendapatkan akses yang sama dalam hal pembukuan dan/atau pembelian tiket rute *Middle East Area* (MEA) milik PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk untuk tujuan umrah.²⁵⁸

PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk sempat mengajukan perubahan perilaku pada September 2020 pada Sidang Majelis pemeriksaan pendahuluan, namun demikian karena PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk tidak sepenuhnya melaksanakan pakta integritas perubahan perilaku yang diberikan, proses persidangan kembali dilanjutkan. Pada pembacaan putusan tanggal 18 Juli 2018, Majelis Komisi turut mempertimbangkan kemampuan PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk untuk membayar berdasarkan Laporan Keuangan Tahun 2018, Tahun 2019, dan Tahun 2020. Berdasarkan pertimbangan tersebut, Majelis Komisi menilai bahwa jika dikenakan tingkat denda tertentu, maka PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk berpotensi tidak dapat beroperasi pada kondisi keuangan tersebut.²⁵⁹

Menimbang berbagai fakta, penilaian, analisa, dan kesimpulan di atas, Majelis Komisi menyatakan bahwa PT. Garuda Indonesia (Pesero) Tbk. terbukti melanggar Pasal 19 huruf (d) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, dan menjatuhkan hukuman berupa denda administratif sebesar

²⁵⁸.*Ibid.*

Rp1.000.000.000,- (satu miliar rupiah). Denda tersebut wajib dilakukan pembayaran selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sejak putusan berkekuatan hukum tetap. Apabila terlambat melakukan pembayaran denda, PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk dapat dikenakan denda keterlambatan sebesar 2% (dua persen) per bulan dari nilai denda. Denda keterlambatan pembayaran denda ini sejalan dengan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2020 tentang Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak.²⁶⁰

CHAPTER 3 | SERVICES FOR PILGRAMIC HAJJ/UMRAH

The Hajj/Umrah pilgrimage service explains the BIJB Kertajati pilgrimage/umrah flights which include temporary delays in access to Saudi Arabia, BIJB Kertajati Umrah embarkation, preparations before leaving for Umrah, luggage when departing for Umrah, cooperation between Indonesia and Saudi Arabia, increasing collaboration with congregation flights. haj/umrah and tourism, PT Angkasa Pura II, flights for pilgrims, opening of the BIJB Kertajati Umrah flight, Garuda Indonesia Umrah flight, Lion Air's first umrah flight, Lion Air's second umrah flight; legal status of the BIJB Kertajati embarkation Umrah flight; aircraft crew inspection; examination of pilgrims/umrah pilgrims; air transportation services for pilgrims/umrah which include check-in, boarding, checked baggage, flight delays, in-flight services, transit services services), after the flight (post-flight services); transportation for the return of pilgrims/umrah pilgrims which includes check-in, checked baggage, boarding, cabin baggage, flight delays, during the flight flight services), services for problems that arise, in-flight services, transit services, after flights (post-flight services); others as follows :

A. Flights for Hajj/Umrah Pilgrims BIJB Kertajati

The Ministry of Transportation together with aviation stakeholders are trying to carry out recovery, various infrastructure facilities such as the Cisumdawu toll road as a link for the Bandung-Kertajati route are being attempted to be completed. The existence of BIJB Kertajati can encourage the Rebana area which consists of Cirebon, Patimban and Kertajati, where it is expected that economic conditions can improve. Rebana is also a potential area in the industrial sector.²⁶¹ The following describes a discussion of the flights for the Hajj/Umrah pilgrims.

1. Temporary Suspension of Access to Saudi Arabia,

The government of Saudi Arabia issued a policy to temporarily suspend the entry of foreign nationals into Saudi Arabia to prevent the spread of the corona virus and protect the safety of citizens and residents of Saudi Arabia, because of that the Government of Indonesia understands this policy. As a form of concern for prospective Umrah pilgrims, the Minister of Transportation, Budi Karya Sumadi, met with Umrah travel agents at Soekarno-Hatta Airport to find out the impact of this policy.²⁶²

After meeting with travel agents, there were 1,200 prospective Umrah pilgrims at Soekarno-Hatta airport, 500 of whom had flown to Saudi Arabia, while 700 people were still unable to fly, until 19.00 local time 90 percent of passengers who had not departed had back to his hometown. There are

²⁶¹ <https://haji.kemenag.go.id/v4/bandara-kertajati-siap-layani-penerbangan-umrah>, diakses pada 2 Desember 2022.

²⁶² Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menemui para calon jamaah Umroh yang terdampak penangguhan sementara akses masuk warga negara asing ke Arab Saudi, <https://dephub.go.id/post/read/menhub-temui-calon-jamaah-umroh-di-bandara-internasional-soekarno-hatta-yang-terdampak-penangguhan-sementara-akses-masuk-warga-negara-asing-ke-arab-saudi> diunduh Tanggal 22 Nopember 2022

pilgrims from Palembang, Yogyakarta, Temanggung etc. who have been sent home by their travel agents. The Minister of Transportation appreciated the responsible Umrah travel agent. With regards to Indonesian pilgrims returning from Saudi Arabia, it is certain that the airline company will be responsible for their return, so there is no problem.²⁶³

Several flights from Indonesia that have already flown to Saudi Arabia, the Minister of Transportation has coordinated with the Minister of Foreign Affairs so that these aircraft can still land in Saudi Arabia and Indonesian pilgrims are still allowed to perform the Umrah pilgrimage. In addition, coordination has also been held with PT Angkasa Pura I and PT Angkasa Pura II as well as airlines to identify the number of flights and the number of Umrah pilgrims affected by the Saudi Arabian government policy and discussed with travel agents to find a solution. The Government of Indonesia has been in communication with the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, so that the Umrah pilgrims who are currently performing their pilgrimage can continue their worship/pilgrimage and so that those who have already landed or are about to land, are permitted to continue their pilgrimage.²⁶⁴

2. BIJB Kertajati Umrah Embarkation

In line with the Covid-19 Task Force (SATGAS) circular letter, the Minister of Transportation and the Instructions of the Ministry of Home Affairs (Mendagri), in the first phase, 5 Umrah pilgrimage flights will be opened a week by two airline companies, Garuda Indonesia and Lion Air respectively. from BIJB Kertajati. The Umrah congregation flight was carried out by BIJB Kertajati embarkation directly to Kertajati to Jeddah to carry Umrah pilgrims from West Java.

²⁶³.Ibid.

²⁶⁴.Ibid.

This was stated by Dian Nurrahman, Vice President of Corporate Secretary of PT BIJB, via the bijb.co.id page. The Covid-19 Task Force has issued Circular Letter (SE) No: 25 of 2022, reinforced by Minister of Home Affairs Instruction Number 42 of 2022 and Minister of Transportation Circular Letter Number 88 of 2022. This circular letter makes BIJB Kertajati the entry point for foreign travel. Two respective airline companies, Garuda Indonesia and Lion Air, brought groups of Umrah pilgrims from BIJB Kertajati directly to Jeddah, Saudi Arabia. The flight was facilitated by BIJB Kertajati.

Through a meeting on 18 August 2022 chaired by the Minister of Transportation and attended by the Provincial Government of West Java, the Directorate General of Immigration, Airnav Indonesia, PT Angkasa Pura II, Garuda Indonesia, Citilink, Lion Air and the ranks of the Ministry of Transportation planned BIJB Kertajati, West Java as airport for the embarkation and debarkation of Umrah starting November 22, it is hoped that there will be a feeder from Kalimantan carrying out direct flight embarkation for Kalimantan-Kertajati-Jeddah Saudi Arabia. It is hoped that the Regional Government of West Java Province will promote tourists and improve land transportation to the airport.²⁶⁵ At that time the airport was still serving cargo flights by PT Raffles Global Angkasa and Trigana Air Services. Since December 2021 the amount of cargo has been 15 tons per day, an increase of 40 tons per day in July 22 per day and will be increased to 100 tons per day or 3,000 tons per month.²⁶⁶

²⁶⁵ November 2022, Bandara Kertajati Ditargetkan Dapat Layani Penerbangan Umroh

<https://dephub.go.id/post/read/november-2022,-bandara-kertajati-ditargetkan-dapat-layani-penerbangan-umroh>

diunduh Tanggal 26 Oktober 2022

²⁶⁶.Ibid.

3. Before leaving for Umrah

Passengers can carry luggage when leaving for Umrah, actually during the rituals, the Umrah travel will explain this, the speaker usually conveys a list of luggage to prospective Umrah pilgrims during the rituals. However, before their rituals, prospective Umrah pilgrims had asked about these items. Items carried by prospective Umrah pilgrims include passports, backpacks, suitcases, batik uniforms, Ihram clothes & belts for men, mukenah & bergo for women, scarves, prayer books, guidebooks, Id Cards, Id Luggage, all equipment will be distributed by travel organizer umroh.²⁶⁷

4. Luggage When Departing Umrah

Luggage when leaving for Umrah, as mentioned above, actually during the rituals, the Umrah travel will explain this. The speaker usually conveys a list of luggage to prospective Umrah pilgrims during the rituals, but often before the rituals they have already asked. Items carried by prospective Umrah pilgrims include passports, backpacks, suitcases, batik uniforms, Ihram clothes & belts for men, mukenah & bergo for women, scarves, prayer books, guidebooks, Id Cards, Id Luggage, all equipment will be distributed by Umrah travel organizers.²⁶⁸

Clothing that includes sufficient underwear, robes or Muslimah Muslim clothing 4-5 pairs for those who take Umrah for 9 days and 5-7 pairs for those who take Umrah for 12 days. Umrah candidates do not need to bring too much outer clothing, because most of the time is spent at the mosque for worship, while special medicines for certain diseases, for example, diabetes medicine, heart disease medicine, etc., and of course not too much, adjusted to the length of the trip. Complementary needs, for example, snacks, a maximum power bank of 10,000 Mah, cellphone chargers, cameras, and flip-flops. That is the type of luggage

²⁶⁷.Ibd.

²⁶⁸.Ibd.

that is generally carried when leaving for Umrah.²⁶⁹ Umrah pilgrims may carry goods from Indonesia to Saudi Arabia in accordance with the provisions stipulated by the Director General, an inspection of the luggage is carried out by officers from the Directorate General of Customs and Excise and/or airport officials at the embarkation/debarkation airport dormitories and/or Hajj transit hostels.²⁷⁰

B. Cooperation between Indonesia and Saudi Arabia

The Minister of Transportation Budi Karya Sumadi said that the Indonesian government and Saudi Arabia agreed to open four Umrah flights from BIJB Kertajati. This is encouraging news, especially for the people of West Java and its surroundings who will soon be able to depart for Umrah from BIJB Kertajati, Majalengka. The Umrah departure from BIJB Kertajati was approved by the Saudi Arabian Ambassador to Indonesia Sheikh Essam bin Abed Al-Thaqafi. He targets that in November 2022 he will be able to serve umrah embarkation at BIJB Kertajati, Majalengka, West Java. This agreement is proof of the commitment of the Ministry of Transportation and stakeholders in the aviation sector to revive flights from BIJB Kertajati, Majalengka, West Java as a result of Covid-19.²⁷¹

After Umrah flights can run and are successful in operation, it is hoped that they can be continued with BIJB Kertajati Hajj embarkation and debarkation flights, Majalengka, West Java, Saudi Arabia's Ambassador to Indonesia Sheikh Essam bin Abed Al-Thaqafi welcomed the opening of four flights

²⁶⁹.Ibid.

²⁷⁰ Pasal 28 Keputusan Menteri Agama (KPA) Nomor 371 tentang Penyelenggaraan Ibadah Haji Dan Umrah

²⁷¹ Menhub: Arab Saudi Sepakati Pembukaan Penerbangan Umrah dari Kertajati
<https://www.republika.co.id/berita/rj2ezf396/menhub-arab-saudi-sepakati-pembukaan-penerbangan-umrah-dari-kertajati>
diunduh Tanggal 15 Nopember 2022

from BIJB Kertajati to Jeddah . He also said the need for bilateral cooperation between Indonesia and Saudi Arabia and would facilitate Hajj flights. In relation to Umrah, the Director General of Civil Aviation has sent a letter to the General Authority of Civil Aviation (GACA) of Saudi Arabia on September 7, 2022, regarding a request for GACA support to provide Umrah flight slots for Garuda Indonesia and Lion Air in November 2022.²⁷²

In addition, the Ministry of Transportation has coordinated with PT Angkasa Pura II, BIJB Kertajati to provide aircraft facilities and infrastructure, including aircraft personnel and crew on duty at the airport for the convenience of passengers. The West Java Regional Government can provide supporting facilities such as lodging or hotels, hospitals or clinics closest to the airport, as well as MSMEs or start-up companies that provide snack centres or souvenirs for the families of prospective Umrah pilgrims. The opening of Hajj/Umrah flights from Kertajati Airport, Majalengka has great potential because based on data from the Ministry of Religion, there are still 8,657 prospective Umrah pilgrims from Greater Bandung, Ciayumajakuning, West Java and western Central Java who have not yet departed for the Holy Land.²⁷³

Deputy Chairman of Commission V DPRD West Java Abdul Hadi Wijaya hopes that the departure for pilgrims from West Java in 2023 can be carried out from BIJB Kertajati in Majalengka Regency. Departure of pilgrims at an early stage can be started from the congregation of prospective pilgrims from Cayumajakuning. The politician from the PKS Fraction of the West Java DPRD is optimistic that the departure of the pilgrims to know in 2023 can be carried out from BIJB Kalijati, the departure from the Indramayu Regency dormitory will be completed soon. Likewise, access to the Cisumdawu toll road to BIJB Kertajati is targeted for 2022, when the haj access and dormitories are completed, departures can be made from West

²⁷².*ibid.*

²⁷³.*ibid.*

Java, however, he also reminded that when arriving in the Holy Land to maintain the health protocol (prokes) because COVID-19 remains although the number of cases tends to be under control.²⁷⁴

Lion Air airline, will soon open Umrah flights for embarkation and debarkation from BIJB Kertajati, Majalengka, West Java. The flight is bound for Medina Airport or Prince Mohammad bin Abdul Aziz-Madinah International Airport (MED) and headed for Jeddah or King Abdul Aziz International Airport (JED). Lion Air has prepared flights directly without transit and to Saudi Arabia with a frequency of flying four times a week. Lion Air provides Premium Service and Economy Plus services on long-haul flights by facilitating Umrah pilgrims including free baggage and food on board during the flight. Meanwhile, Premium Service is available in business and economy class, entertainment during the trip, religious music and audio video in every seat.²⁷⁵

Actually, the airline Lion Air in collaboration with Dream Tour at the Luxton Hotel Cirebon on August 14 2018 has carried out a Soft Launching of the BIJB Kertajati Umrah departure which will use a Boeing 737 Max 8 aircraft made in 2017 with a capacity of 180 seats. Aircraft facilities are almost like business class, equipped with pillows, can eat twice, and 3 toilets, to serve Umrah from West Java and its surroundings. Umrah fees on the Dream Tour are very affordable, starting from Rp. 18 million for a 9-day trip. The flight route from Kertajati to Medina; only

²⁷⁴ DPRD Jabar berharap pemberangkatan haji tahun 2023 dari BIJB <https://jabar.tribunnews.com/2022/06/22/dprd-jabar-berharap-pemberangkatan-haji-tahun-2023-dari-bijb> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

²⁷⁵ Lion Air Segera Buka 4 Penerbangan Umroh dari Bandara Kertajati <https://www.republika.co.id/berita/rj7did382/lion-air-segera-buka-4-penerbangan-umroh-dari-bandara-kertajati> diunduh Tanggal 15 Nop.2022

transits in Trivandrum, India to refuel and clean the toilet for 30 minutes, the pilgrims do not need to get off the plane. It is planned that the first departure of Umrah pilgrims from BIJB Kertajati will take place on October 13 2018.²⁷⁶

The Umrah pilgrimage flight service by Lion Air airline, BIJB Kertajati embarkation and debarkation, uses wide and medium body aircraft, the average age is young, the category of modern and sophisticated generations sent directly from the aircraft manufacturer. The aircraft is capable of serving flight routes that require more than 10 hours of travel time, making it suitable to support Umrah flights.²⁷⁷

The aircraft is a Boeing 737 type with 180 to 215 economy class seats, Airbus 330-300 CEO with double aisle seats consisting of 18 business class and 374 economy class and Airbus 330-900 NEO having 440 economy class seats. The three types of aircraft are capable of operating at Kertajati Airport which has a runway infrastructure of three thousand meters and a capacity of 700 passengers.²⁷⁸

The flight service for the Umrah congregation has been prepared from BIJB Kertajati to make it easier for the Umrah pilgrimage from West Java and western Central Java, especially Cirebon-Indramayu-Majalengka-Kuningan, Purwakarta, Banjar, Garut, Tasikmalaya, Bandung and its surroundings. Lion Air is optimistic that market demand trends and public interest, businessmen and tourists flying through BIJB Kertajati will increase; so that the range of flight routes can be expanded.²⁷⁹

The people of West Java and its surroundings can immediately go for Umrah via BIJB Kertajati because Saudi

²⁷⁶ Ini Fasilitas dan Harga Umroh Keberangkatan dari BIJB Kertajati <https://aboutcirebon.id/ini-fasilitas-dan-harga-umroh-keberangkatan-dari-bijb-kertajati/> diunduh Tanggal 14 Desember 2022

²⁷⁷.Ibid.

²⁷⁸.Ibid.

²⁷⁹.Ibid.

Arabia has approved four Umrah flights. It is planned that in November 22 Umrah flights will start via BIJB Kertajati. The flight proves the commitment of the Indonesian government and stakeholders to flight recovery after Covid-19, after Umrah flights will be followed by Hajj flights. These efforts further enhance Indonesia-Saudi Arabia's cooperation, especially in the air transportation sector. In this connection, the Directorate General of Civil Aviation, Ministry of Transportation, has sent a letter to the General Authority Civil Aviation (GACA) of Saudi Arabia on September 7, 2022, regarding a request for GACA support to provide Umrah flight slots for Garuda Indonesia and Lion Air airlines in November 2022.²⁸⁰

In addition, the government has coordinated with PT Angkasa Pura II and BIJB Kertajati to prepare facilities and infrastructure including personnel on duty, coordinated with the Regional Government of West Java Province, to prepare supporting facilities such as lodging or hotels near the airport, the nearest hospital or clinic and MSMEs that provide snack centres or souvenirs for families who accompany prospective Umrah pilgrims.

The opening of the umrah and hajj embarkation of the BIJB Kertajati is very potential because based on data there are 8,657 umrah pilgrims from the area around Kertajati such as from Bandung Raya, Cayumajakuning, West Java and Central Java, who have not yet departed for the Holy Land. Ciayumajakuning, West Java and Central Java, who have not yet departed for the Holy Land.²⁸¹

²⁸⁰ Bandara Kertajati bersiap layani penerbangan penumpang komersial, <http://dephub.go.id/post/read/bandara-kertajati-siap-layani-penerbangan-penumpang> diunduh Tanggal 26 Oktober 2022

²⁸¹.*Ibid.*

C. Increasing Hajj/Umrah Pilgrimage Cooperation and Tourism

In a press release Number: 335/SP/XII/BKIP/2022, December 18, 2022, the Minister of Transportation (Kemenhub) Budi Karya Sumadi arrived in Saudi Arabia in the context of increasing cooperation for Hajj/Umrah pilgrimage flights for BIJB Kertajati embarkation and tourism. Upon arrival in Saudi Arabia, the Minister of Transportation, Budi Karya Sumadi was greeted by the Deputy Minister of Transport of Saudi Arabia Saad bin Abdul Aziz Al-Khalab, who met with the Minister of Umrah and Hajj of Saudi Arabia Tawfiq Al-Rabiah, Minister of Transport and Logistics of Saudi Arabia Saleh Al-Jasser and Director General of Saudi Airlines Ibrahim-Al Omar and former Minister of Hajj and Umrah of Saudi Arabia Muhammad Saleh Banten.²⁸²

During the meeting the Minister of Transportation, Budi Karya Sumadi offered to increase cooperation in the Hajj/Umrah pilgrimage and tourism sectors to restore the aviation industry and the people's economy after the impact of Covid-19. During a meeting with the Minister of Saudi Arabia, Budi Karya Sumadi explained that the Umrah flights departed from BIJB Kertajati which had taken place regularly and appreciated the support from the Saudi Arabian government which had helped provide Umrah flight slots for Indonesia embarking on BIJB Kertajati. At this time Garuda Indonesia and Lion Air are already operating, in the future, it is hoped that Saudi Airlines can serve Umrah flights for BIJB Kertajati embarkation and in 2023 for Hajj embarkation. Before the pandemic, Saudi Airlines airline had made flights from Saudi Arabia to a number of airports in Indonesia, namely Soekarno Hatta, Juanda Surabaya and Kualanamu Medan, however, since the pandemic Saudi Arabia had only made flights to Soekarno Hatta Airport, while national airlines had made flights. to Saudi Arabia via Garuda Indonesia and Lion Air airlines.

²⁸² www.dephub.go.id/birokomunikasi@dephub.go.id diunduh Tanggal 19 Desember 2022

On this occasion Saudi Arabia offered the debarkation of Taif Airport as a point for haj flights from Indonesia, aiming to reduce the density of haj flight clusters at Jeddah and Medina airports while at the same time reducing the stay of pilgrims/umrah pilgrims in Saudi Arabia so as to reduce the cost of haj/ umrah. The Minister of Transportation, Budi Karya Sumadi said that bilateral cooperation between the two countries in the aviation sector had existed for a long time, namely on December 15, 1988, through the signing of the RI-Saudi Arabia air relations agreement, then followed by an MoU exchanging air transport rights in 2017 to open passenger and cargo flights at airports in Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar, Denpasar, Solo, Balikpapan and Palembang while Saudi Arabia opened passenger and cargo flights at a number of airports in Jeddah, Riyadh, Dammam, Medina and Taif.²⁸³

In addition, Saudi Arabia expressed its wish to add flight slots to Soekarno Hatta Airport, wished to fly to Denpasar on the islands of Bali, Surabaya and Yogyakarta which would be an opportunity for the recovery of the aviation, tourism and haj and umrah industries, then the Minister of Transportation requested that The Director General of Civil Aviation discussed in detail with the Director General of Civil Aviation of Saudi Arabia in accordance with the applicable air transportation agreement.²⁸⁴

Indonesia also wants the Government of Saudi Arabia to open the fifth right of carriage for Indonesia, so that Indonesian airlines can open tour packages with Umrah. During a meeting with the leadership of Saudi Airlines, the Minister of Transportation Budi Karya Sumadi also invited Saudi Arabian Airlines to serve flights to 10 priority tourist destinations such as: Lake Toba, Tanjung Kelayang, Borobudur Temple, Mount Bromo, Wakatobi, Mandalika, Labuan Bajo, Morotai , the Thousand Islands, and Tanjung Lesung. Saudi Airlines can operate directly through existing bilateral airlift services

²⁸³.Ibid.

²⁸⁴ .Ibid.

agreements or through cooperation with Indonesian airlines. Also present at the meeting were Director General of Civil Aviation Maria Kristi Endah, Main Director of Angkasa Pura II Muhammad Awaluddin, and the ranks of the Ministry of Transportation.²⁸⁵

1. PT Angkasa Pura II

PT Angkasa Pura II ensures the readiness of all BIJB Kertajati facilities, both on the air side and land side for Umrah pilgrimage flights starting in November 2022. All aspects and facilities at BIJB Kertajati and airline companies, Umrah pilgrims who will making flights to the Holy Land feel comfortable, so that the Umrah service at BIJB Krtajati is a world-class service pioneer. BIJB Kertajati has prepared complete facilities with a large area, the best service so that Umrah pilgrims and their families are comfortable.²⁸⁶

2. Pilgrimage Pilgrimage

PT Angkasa Pura II (persero) ensures the readiness of all BIJB Kertajati facilities, both on the air side and land side for Umrah pilgrimage flights starting in November 2022. Previously PT Angkasa Pura II (Persero) served Umrah flights to the holy land in 2018 and 2020. All aspects and facilities at BIJB Kertajati and airline companies, and Umrah pilgrims who will fly to the Holy Land feel comfortable; so Umrah services at BIJB Krtajati are world-class pioneers. BIJB Kertajati has prepared complete facilities with a large area, and the best service so that Umrah pilgrims and their families are comfortable.²⁸⁷ PT Angkasa Pura II (Persero) is trying to

²⁸⁵ *Ibd.*

²⁸⁶ BIJB Kertajati akan Menjadi Pionir Pelayanan Kelas Dunia bagi Jemaah Umrah
<https://www.westjavatoday.com/bijb-kertajati-akan-menjadi-pionir-pelayanan-kelas-dunia-bagi-jemaah-umrah> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

²⁸⁷ BIJB Kertajati akan Menjadi Pionir Pelayanan Kelas Dunia bagi Jemaah Umrah

make pilgrims from West Java able to comfortably make Umrah flights through the nearest airport, namely BIJB Kertajati. The existence of Umrah flights at BIJB Kertajati is also fully supported by the Ministry of Transportation and the synergy of all stakeholders.²⁸⁸

The Governor of West Java M Ridwan Kamil emphasized that BIJB Kertajati in Majalengka and the Indramayu Hajj hostel are ready for the embarkation of pilgrims in 2023. BIJB Kertajati in Majalengka Regency and Indramayu Hajj Dormitory; were designated as Hajj embarkation through Decree of the Minister of Religion of the Republic of Indonesia (RI) Number 989 of 2019 regarding the Second Amendment to the Decree of the Minister of Religion Number 124 of 2016 concerning Determination of Hajj Embarkation and Debarkation, in the first dictum number 13 that BIJB Kertajati is the Hajj embarkation and debarkation for the West Java region. In addition, Governor Ridwan Kamil also hopes that the Cileunyi, Sumedang, Dawuan (Cisumdawu) toll road can be operated immediately so that it can support residents' access to BIJB Kertajati. ²⁸⁹

3. Opening of the BIJB Kertajati Umrah Flight

Since November 20 2022, BIJB Kertajati has served Umrah flights and Umrah flight passengers, which have been

<https://www.westjavatoday.com/bijb-kertajati-akan-menjadi-pionir-pelayanan-kelas-dunia-bagi-jemaah-umrah> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

²⁸⁸ <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5130652/bandara-kertajati-kembali-layani-penerbangan-umrah-di-20-november-2022>, diunduh tanggal 8 Desember 2022.

²⁸⁹ Ridwan Kamil tegaskan Bandara Kertajati siap jadi embarkasi haji
<https://jabar.antaranews.com/berita/406393/ridwan-kamil-tegaskan-bandara-kertajati-siap-jadi-embarkasi-haji> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

waiting for since the beginning of November 2022, finally opened on November 20 2022. Garuda Indonesia serves Umrah flights using Airbus A-330 and A-300 aircraft with flight numbers GA902 which carried 224 Umrah pilgrims. Previously, Umrah flights scheduled for November 7 2022 were cancelled, the last Umrah flights from BIJB Kertajati were in 2018 and 2020.²⁹⁰

The opening of the BIJB Kertajati umrah flight is to support the convenience of Umrah pilgrims from West Java who depart for the Holy Land, it is hoped that it will be more comfortable; because all aspects have been prepared to provide the best service. In addition, the BIJB Kertajati-Jeddah direct flight is expected to be an optimal travel solution so that it can increase the enthusiasm of the people of West Java for Umrah worship. It is necessary to inform you that PT Angkasa Pura II besides being the manager is also the owner of BIJB Kertajati.²⁹¹

Present at the opening of the BIJB Kertajati Umrah flight, Maria Kristi Endah, Expert Staff of the Minister of Transportation for Safety and Connectivity of the Minister of Transportation who hopes that BIJB Kertajati Umrah flights can be carried out on a regular schedule, the Ministry of Transportation will fully encourage BIJB Kertajati Umrah flights because of the potential for Umrah flights from Java West in one season for eight months can reach 70,000 people.²⁹²

4. Garuda Indonesia Umrah flights

PT Garuda Indonesia Tbk. (GIAA) is still calculating the potential Umrah embarkation for BIJB Kertajati,

²⁹⁰ Akhirnya! Jemaah Umrah Terbang dari Bandara Kertajati <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-6416377/akhirnya-jemaah-umrah-terbang-dari-bandara-kertajati.diunduh> Tanggal 21 Nop.2022

²⁹¹.Ibid.

²⁹².Ibid.

Majalengka, West Java, which expects a sufficient number of passengers to be able to embark on BIJB Kertajati. The plan will use an Airbus 330 type aircraft, while Saudi Airlines is just reviewing technically, operations and business so that it can serve Umrah candidates from West Java and its surroundings. The Ministry of Transportation confirmed that Umrah flights from Kertajati could start in November 2022 because they had contacted the Minister of Transport of Saudi Arabia for the Kertajati-Jeddah Saudi Arabia route.²⁹³

5. Lion Air's First Umrah Flight

The number of umrah who used the airline Lion Air at BIJB Kertajati decreased a lot. A number of umrah travel agents selling umrah packages for the Lion Air airline embarkation BIJB Kertajati complained that umrah pilgrims did not want to fly with Lion Air, which operates an Air JT-610 aircraft which had an accident in Tanjung Karawang, West Java. Lion Air JT 610 on the Jakarta-Pangkalpinang route crashed in Karawang waters, West Java. The unlucky plane crashed after it had asked to return to base or return to the airport after 2 minutes of take-off from Soekarno-Hatta Airport. The flight used a new Boeing 737 Max 8 aircraft since August 2018.²⁹⁴ The airline operates 2 Boeing 737 Max 8 aircraft to transport Umrah pilgrims from BIJB Kertajati. One of them is the PK-LQM registration, the Umrah candidates refuse to fly on a Boeing 737 Max 8 aircraft, such as the plane that had an accident in Krawang, West Java, some are waiting

²⁹³ Kertajati Buka Penerbangan Umrah, Garuda (GIAA) Masih Kumpulkan Jumlah penumpang.

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20221104/98/1594948/kertajati-buka-penerbangan-umrah-garuda-giaa-masih-kumpulkan-jumlah-enumpang>, diunduh Tanggal 15 Nop.2022

²⁹⁴ Fakta-fakta Jatuhnya Lion JT 610 Hingga Saat ini.

<https://news.detik.com/berita/d-4279016/fakta-fakta-jatuhnya-lion-jt-610-hingga-saat-ini> diunduh Tanggal 24 Nopember 2022

for Garuda Indonesia or Saudi Arabian Air, some have even cancelled it.²⁹⁵

6. Lion Air's Second Umrah Pilgrim Flight

On November 26, 2022 the Minister of Transportation (Menhub) Budi Karya Sumadi directly observed the departure of the second Umrah congregation flight from BIJB Kertajati. As many as 375 Umrah pilgrims used the Lion Air aircraft type Airbus 330-300 flight number JT068²⁹⁶ to go directly to Medina's debarkation airport. Previously, on November 20, 2022, 224 Umrah pilgrims departed using Garuda Indonesia Airbus 330-300 aircraft directly to the debarkation airport of King Abdul Aziz International Airport, Jeddah. The Umrah pilgrims for the two flights came from West Java, namely Cirebon, Indramayu, Kuningan and Majalengka. It is hoped that people around the eastern part of West Java and western Central Java will depart for Umrah via the BIJB Kertajati embarkation, closer than to Soekarno-Hatta and relatively less crowded. The Umrah congregation flight is the government's effort to optimize BIJB Kertajati.²⁹⁷

The Minister of Transportation also expressed his gratitude to all parties who have supported BIJB Kertajati's re-operation efforts after the Covid-19 pandemic. West Java is

²⁹⁵ Kecelakaan Lion Air, Minat Penerbangan Umroh di Kertajati Turun

<https://bisnis.tempo.co/read/1146750/kecelakaan-lion-airminat-penerbangan-umroh-di-kertajati-turun> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

²⁹⁶ Sebelumnya menggunakan pesawat udara jenis Boeing 737 Max 8 dengan nomor penerbangan JT610 jenis pesawat udara yang pernah mengalami kecelakaan di Krawang Jawa Barat.

²⁹⁷ Menhub Tinjau Penerbangan 375 Jemaah Umrah dari Bandara Kertajati

<https://kumparan.com/kumparanbisnis/menhub-tinjau-penerbangan-375-jemaah-umrah-dari-bandara-kertajati-1zK7EjZxoo4> diunduh Tanggal 27 Nopember 2022

the region that has the highest Umrah pilgrims in Indonesia, in one season for 8 months it can reach 70,000 people, before Covid-19 BIJB Kertajati had been operated by Umrah pilgrims. After the completion of the construction of the Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) toll road which is targeted to be completed by the end of 2022, it is hoped that BIJB Kertajati will become more crowded and competitive. Also attending the visit of the Minister of Transportation, Expert Staff for Transportation Safety and Connectivity of the Ministry of Transportation Maria Kristi Endah, Director of PT. BIJB Kertajati Muhammad Singgih, Main Director of PT Angkasa Pura II Muhammad Awaluddin, President Director of Lion Group Capt. Daniel.²⁹⁸

D. Legal Status of BIJB Kertajati Embarkation Umrah Flights

Air transportation in Indonesia consists of general aviation, pioneer flights, scheduled services and non-scheduled flights.²⁹⁹ General aviation (general aviation) is the use of civil aircraft as a tool to assist businesses whose activities are outside the field of air transportation that are non-commercial in nature, are prohibited from selling all or part of passenger capacity or replacement in the form of money or other fees, only used for transportation employees, employees or their business equipment from the head office to the center of their activities.³⁰⁰

Pioneer flights are domestic commercial air transportation activities that serve flight networks and routes to connect remote and underdeveloped areas or areas that have not been served by

²⁹⁸.*Ibid.*

²⁹⁹ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal.49 - 152

³⁰⁰ Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31/U/1970 tentang Syarat-syarat dan Ketentuan-Ketentuan Mengenai Penrbnagan Umum (General Aviation) yang Bersifat Non-Komersial Dalam Wilayah Republik Indonesia.

other modes of transportation that are not yet commercially profitable. Pioneer flights aim to stimulate the development of remote and underdeveloped areas.³⁰¹

Scheduled air transportation (scheduled air services) is any air transportation carried out by aeroplanes to transport passengers, cargo and mail for the public,³⁰² or scheduled air transportation is flights that are planned according to a fixed and regular aircraft flight schedule through flight routes has been planned beforehand.³⁰³

In general, scheduled commercial air transportation (scheduled air services) has the following characteristics, among others, air transportation is provided for passengers who value time as more valuable than the value of money, the aircraft continues to take off according to the announced flight schedule even though the aircraft is not full of passengers. , usually the ticket price per person is relatively more expensive than the ticket per person for non-scheduled flights, the passengers are people who have important business (business people), passengers can stay in expensive hotels because they are usually paid for by the company, but as soon as possible go home, passengers can buy tickets individually (individually) not as a group business from a juridical aspect regulated in the bilateral air transportation agreement as stated in Article 6 of the 1944 Chicago Convention.³⁰⁴

³⁰¹ Pasal 119 Undang-Unang No.1 Tahun 2009

³⁰² Pasal 96 huruf (a) Konvensi Chicago 1944

³⁰³ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK13/S/1971 tentang Syarat-syarat dan Ketentuan-Ketentuan Mengenai Pengoperasian Pesawat Terbang Secara Komersial di Indonesia.

³⁰⁴ Pasal 6 Konvensi Chicago 1944:” No scheduled international air services may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that States, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

Prior to the birth of the 1944 Chicago Convention, there were only scheduled air services, but after the birth of the 1944 Chicago Convention, various non-scheduled air services appeared.³⁰⁵ In general, non-scheduled air services have the following characteristics, among others, air transportation is provided for passengers who value money more valuable than the value of time, aeroplane are not bound by flight schedules³⁰⁶ that are determined in advance, tickets are relatively cheaper compared to scheduled air transportation, the passengers are leisure people who are not bound by time, they rarely want to stay in expensive hotels, they live on Jalan Jaksa, Jakarta. exhausted, go to Singapore to renew a residence visa, generally tickets are in the form of groups, not individually, for example, football groups, students, inclusive tour charters, pilgrims or Umrah pilgrims, family groups and others.

Historically, before the second world war (WWII), there was only scheduled air transportation (scheduled air services) to meet the transportation needs of officials and the travel of people who had important business (business people), however, in its development, it could not meet transportation needs. Because of this, non-scheduled air services are born sporadically, but do not constitute competition with scheduled air services. In the period of 5 (five) years since the 1944 Chicago Convention, non-scheduled air transportation has developed rapidly to become a tough competition for scheduled air services, especially flight routes from the United States to Northern Europe.³⁰⁷

³⁰⁵ Werner Guldumann., *The Distinction between Scheduled and Non_Scheduled Air Airlines* dalam Nicolas Mateesco Matte Ed., *Annals of Air and Space Law*, Vol.IV-1979: Toronto: The Carswell Company, Ltd,1979.

³⁰⁶ Tiket relative lebih murah dari transportasi berjadwal karena load factor dapat mencapai 100 persen.

³⁰⁷ Martono K.,Amad Sudiro.,*Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*.Jakarta:Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo,2013, hal.49 - 152

Non-scheduled air transportation (non-scheduled air services) are organized by tour groups and charters who carry out their business continuously offered to the general public at relatively much cheaper prices compared to scheduled air transportation. The development of non-scheduled air transportation organized by inclusive tour charters (ITC), affinity group charters (AFG),³⁰⁸ while in the United States there are various types of non-scheduled air transportation such as supplemental carriers, plan-load affinity charters, inclusive tour charters, advance booking charters (ABC), travel group charter (TGC), one stop inclusive charter (OTC) subsequently in the US Deregulation Act of 1978 replaced with public charters and promotes: the rules of the country of origin.³⁰⁹

While air transportation in Indonesia there are at least 6 types of non-scheduled air transportation (non-scheduled air services), including non-scheduled air transportation for pilgrims (pilgrimage charter), advanced booking charter, wholesale affinity groups charters), tour packages (inclusive tour charters), special wholesale (special event charters), wholesale charters (split charters).³¹⁰ According to the Decree of the Director General of Civil Aviation No. SKEP/1657/VIII/76 Pilgrimage charters are flights for conducting pilgrims

³⁰⁸ Transportasi udara tidak berjadwal ke Eropa diatur dalam Multilateral Agreement on Commercial Right on Non-Scheduled Air Services, in Europe, Signed on 30 April at Paris. Di ASEAN diatur dalam The Multilateral Agreement Relating to Non-Scheduled Services Among the ASEAN Countries. Lihat Keputusan Presiden Nomor 71 Tahun 1972.

³⁰⁹ Wener Guldemann, *The Distinction Between Scheduled and Non-Scheduled Air Services* dalam *Annals of Air and Space Law*, Vol. IV-1979. Toronto: The Carswell Company, Ltd, 1979.

³¹⁰ Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/1675/VIII/76 tentang Jenis dan Persyaratan Pelaksanaan Penerbangan Borongan International ke dan/atau dari Wilayah Indonesia.

according to the instructions of the Director General of Civil Aviation to transport groups travelling together that have prepared accommodation and local transportation at the destination before the flight takes place. Based on the decision above, BIJP Kertajati embarkation umrah flights apply legal norms for non-scheduled air services as described above.

E. Examination of Aircraft Crew

Aircraft crew on Umrah flights are also not immune from inspection by security personnel to ensure safety and security in flight. All aircraft crew must also pass inspections by security officers as is done for umrah passengers, however, for the purposes of preparing for the embarkation of aeroplanes, flight crews are given priority for inspection by security personnel. Likewise, Umrah passengers who change aircraft (transfer passengers) before entering the embarkation waiting room must also go through a re-examination by security officers. Aircraft passengers who land due to technical problems or other operational reasons must still be inspected by security officers, just like aeroplane transfer passengers and transit passengers who leave and return to the embarkation waiting room.

F. Umrah Pilgrims and Aircraft Crew

Based on the Decree of the Director General of Civil Aviation Number SKEP/40/II/95, all Umrah pilgrims, aircraft crew, and documents of Umrah pilgrims must be inspected by security officers as well to ensure flight security and safety. In addition, security officers must also supervise the path from the check-in counter to the waiting room and the air side, the path to the aircraft and vice versa.

Umrah pilgrims and their cabin baggage must also be checked by a security officer before they Umrah pilgrims enter their embarkation lounge, while Umrah pilgrims who depart without going through the embarkation waiting room, but directly from quarantine to an aeroplane, will have their inspection carried out by the security officer in the dormitory

concerned. . The inspection of the Umrah pilgrims is carried out by officers who are able to master methods of examining the use of x-rays and/or metal detectors as well as good physical examinations.

Umrah pilgrims and their cabin baggage must also be checked by a security officer before they Umrah pilgrims enter their embarkation lounge, while Umrah pilgrims who depart without going through the embarkation waiting room, but directly from quarantine to an aeroplane, will have their inspection carried out by the security officer in the dormitory concerned. . The inspection of the Umrah pilgrims is carried out by officers who are able to master methods of examining the use of x-rays and/or metal detectors as well as good physical examinations.

If the inspection is carried out in the dormitory, the vehicle that takes it directly to the aircraft must be sterile. Vehicles used by Umrah pilgrims must also go through a security check and be declared sterile by the team of officers. The Umrah pilgrims being transported and the vehicles used must be escorted and are not allowed to have contact with other people who have not undergone security checks. Umrah pilgrims are prohibited from accepting entrusted items from anyone without permission from a security officer without going through inspection.

The cabin baggage of the Umrah pilgrims must also be inspected by airport security officers when it is handed over by the owner to the airline that is transporting it and witnessed by the owner. Examination of the cabin baggage of the Umrah pilgrims is to prevent dangerous materials and/or goods from being transported onto the aircraft which could endanger flight safety.³¹¹

³¹¹ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 1989, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP/40/II/1995 dan memperhatikan ICAO Doc.9284-AN/905 yang mengatur bahan dan/atau barang-barang berbahaya.

If at the time the baggage is being loaded onto the aeroplane, the security label is damaged, it must be re-examined by the security officer concerned. In addition to inspection in the waiting room, security checks are carried out in dormitories by security officers who know the procedures for using and operating detector equipment, vehicles carrying Umrah pilgrims are prohibited from accepting entrusted goods from anyone, inspection of cabin baggage belonging to Umrah pilgrims at the embarkation airport when handed over by the owner to the transporting company, re-examination of baggage whose label is damaged, then Umrah pilgrims are subject to the same provisions that apply to other airplane passengers such as the transportation of children under the age who must be accompanied by an escort, women aged 8 (eight) months pregnant who must be accompanied by a certificate doctors, sick people who cannot walk on their own without being accompanied by a doctor's certificate and introduction and others.³¹²

G. Hajj/Umrah Pilgrimage Transportation Services

The 1929 Warsaw Convention and the 1999 Montreal Convention do not regulate the transportation services for pilgrims/umrah pilgrims, however the Minister of Transportation and the Minister of Religion have arranged the transportation of Umrah pilgrims, at the time of embarkation and disembarkation. The minimum standard services for pilgrims/umrah pilgrims include services before the flight takes place which includes among others reporting departure (check-in), boarding the airplane (boarding), transporting checked baggage (check baggage), flight delays (delay flight), services during the flight (in flight services), repatriation of the

³¹² Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.296

pilgrims/umrah pilgrims (post flight services), when returning from Saudi Arabia to Indonesia which includes, among other things, checking in at the King Abdulaziz International Airport debarkation airport in Jeddah or embarkation at Amir Muhammad Abdul Aziz airport in Medina, checked baggage services (check baggage), boarding, flight delays (delay flight services), services when problems arise, services during flight (in flight service), service during a stopover at the airport (transit services), after-flight services.

As for the rights of the pilgrims/umrah pilgrims to make flights (in flight),³¹³ namely the pilgrims/umrah pilgrims will receive services for departure reports (check-in), departure from the Hajj/Umrah hostel, boarding the airplane (boarding), transportation of checked baggage (check baggage), flight delays (flight delays) and handling problems that arise as follows:³¹⁴

1. Report Departure (check-in)

Departure report (check-in) services for pilgrims/umrah embarkation are carried out at the haj/umrah dormitories by designated officers and placed by haj/umrah transport operators to process passports, passenger data (pax passengers), make boarding passes, pilgrims/ Umrah pilgrims must comply with the pax-manifest of the pilgrims/umrah pilgrims, passenger data is issued by the check-in officer executing the pilgrimage/umrah transportation officer based on the results of an examination between the passport and the pax manifest of the pilgrims/umrah passengers. The boarding pass must

³¹³ Dalam penerbangan (in flight) adalah saat semua pintu luar ditutup diikuti dengan embarkasi pesawat udara sampai saat semua pintu luar dibuka kembali diikuti debarkasin para penumpangnya, lihat Konvensi The Hague 1970 tentang Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Signed at The Hague on 16 December 1970

³¹⁴ Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

contain information regarding the name of the pilgrims/umrah pilgrims, flight group number, flight route, name of the airline company, date and time of embarkation and the seat number of the pilgrims/umrah pilgrims on the aircraft.

The check-in officer assigned by the transport operator for the pilgrims/umrah pilgrims checks the checked baggage of the pilgrims/umrah no later than 24 (twenty-four) hours prior to the scheduled departure of the airplane at the haj/umrah hostel; sorting the checked baggage of pilgrims/umrah pilgrims, each pilgrim/umrah may only carry 1 (one) checked baggage weighing a maximum of 32 (thirty-two) kilograms, checked baggage is only allowed if the baggage bears the logo of the operator of the pilgrimage/umrah transportation operator; weighing of checked baggage placed by the operator of air transportation for pilgrims/umrah pilgrims; installation of clear, easy-to-read checked baggage identifiers on the checked baggage of pilgrims/umrah pilgrims; and placing the checked baggage belonging to the pilgrims/umrah pilgrims who have been sterile in the warehouse for the Hajj/umrah hostel that has been provided.

2. Aircraft Boarding

Aircraft boarding services include the transportation of pilgrims/umrah pilgrims to buses and aeroplanes together with boarding officers. Transportation of pilgrims/umrah pilgrims who are in the transit room of the embarkation airport departed earlier, pilgrims/umrah pilgrims who are already at the airport of embarkation no later than 90 (ninety) minutes prior to the scheduled departure of the aircraft; Cabin baggage that may be carried by pilgrims/umrah pilgrims is only one handbag with a maximum weight of 7

(seven) kg which is provided by the air transportation operator for the pilgrims/umrah pilgrims.³¹⁵

Air transportation operators have the right to refuse cabin baggage whose number and/or weight exceeds the provisions. Buses transporting pilgrims/umrah pilgrims must be cool (air-conditioned) with a maximum seating capacity of 45 people, sufficient seating for one group of pilgrims/umrah flights from the pilgrims' boarding/umrah embarkation and provision of at least 1 (one) backup bus; and available personnel and safety equipment as well as escorts to fulfil security and safety aspects both during land trips from the Hajj/Umrah embarkation hostel to the airport and related to aviation security and safety provisions.

3. Checked Baggage

Checked baggage services include the availability of closed checked baggage transport vehicles that meet security and safety requirements in accordance with flight procedures from the Hajj/Umrah pilgrims' hostel to the embarkation airport, and checked baggage must be at the airport no later than 4 (four) hours prior to the scheduled departure of the aircraft that will carry the checked baggage.³¹⁶

4. Flight Delay

Late services include, among other things, correct and clear information; availability of officers; and compensation. In the event of flight delays, changes to flight schedules (rescheduling) and merging of flight groups implementing air transportation for the pilgrims/umrah pilgrims must immediately convey correct and clear information to the pilgrims/umrah pilgrims, the Ministry of Religion, the

³¹⁵ Dalam transportasi udara regular Sriwijaya Air mengizinkan membawa satu buah bagasi kabin dengan ukuran 23 x 33 x 56cm dengan maksimum berat 5 kg. Lihat Sriwijaya Air in flight Magazine Eisi ke-25/Tahun III/Maret 2013 hlm.112

³¹⁶ Pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2013

Ministry of Transportation, the local Hajj/Umrah Organizing Committee and Saudi Arabia Hajj/Umrah Organizing Committee.

Such correct and clear information, among other things, for flight delays is submitted as soon as it is known that there is a delay; for flight schedule changes submitted no later than 24 (twenty four) hours before embarkation and for group combinations submitted no later than 7 (seven) calendar days prior to embarkation. Officers implementing air transportation for the pilgrims/umrah pilgrims must be able to explain and deal directly with the pilgrims/umrah pilgrims in the event of flight delays, changes to flight schedules and merging of flight groups.³¹⁷

In the event of flight delays, changes to flight schedules, pilgrims/umrah pilgrims must be compensated in the form of hotels, accommodation and consumption. Compensation for delays of 4 (four) hours to 6 (six) hours from the embarkation schedule, air transportation operators are required to provide snacks as refreshments and/or food to each pilgrim/umrah and if the delay is more than 6 (six) hours from the scheduled embarkation, the operator of air transportation for Hajj/Umrah pilgrims is obliged to bear and provide accommodation and consumption for each pilgrim/Umra. Another problem is that the Hajj/Umrah pilgrimage air transportation officer is also responsible for providing joint post officers who can provide services at each of the Hajj/Umrah hostels and embarkation airports.

5. During Flight (in flight services)

During the flight, the pilgrims/umrah pilgrims are given services in the form of facilities in the aircraft, cabin crew and transit. The facilities in the aircraft are in the form of comfortable seats, the minimum distance of which is 29 (two nine) inches; a clean and functioning lavatory (toilet)

³¹⁷ Pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

equipped with water, tissue, and water soap, interior and facilities in the form of glass lamps, flight attendant bell and cooling ventilation (AC), information media in the form of granting permits to flight attendants accompanying the pilgrims/ Umrah pilgrims to use the Hajj/Umrah guidance sound system during the flight and play films about pilgrims/Umrah rituals and health counselling whose material is prepared by the Ministry of Religion and the Ministry of Health as well as convey other information to the pilgrims/Umrah pilgrims as determined by the operator of air transportation with a duration 5 (five) minutes and played twice.

During the flight, the pilgrims/Umrah pilgrims are also given food and drinks, both heavy meals and snacks. Heavy meals and snacks are given 2 (two) times, while snacks in the form of snack boxes and drinks are given once. The type of food and drink is determined after a food and drink test is carried out by the Ministry of Religion at each embarkation. The food and drink are in accordance with international aviation standards and according to the tastes of the Indonesian people at the airport of embarkation concerned, including the provision of special food for pilgrims/umrah pilgrims who require special services for health reasons. In addition to food, medicines and medical equipment are also provided during the flight according to the specifications set by the Ministry of Religion, while information services for aviation health and security instructions include the availability of information and flight safety and security manuals, including for pilgrims/umrah pilgrims who require special needs.³¹⁸

During the flight, the airline as carrier must also provide at least 7 (seven) Indonesian citizens, especially Muslims who are able to provide optimal service, provide

³¹⁸ Pasal 26 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013.

convenience to pilgrims/umrah pilgrims and work closely with flight attendants to utilize flight facilities as well as be friendly and polite who can clearly convey information to pilgrims/umrah pilgrims during the flight, provide cabin crew who can communicate and can assist pilgrims/umrah pilgrims according to the special needs of pilgrims/umrah pilgrims.³¹⁹

6. Stopover Services

At the time of transit, the pilgrims/umrah pilgrims receive transport services for the pilgrims/umrah pilgrims who are dropped off at the transit airport by the air transportation operator for the pilgrims/umrah for health reasons or die on the flight, to Indonesia or to Saudi Arabia in accordance with the debarkation and in the event that the pilgrims/umrah pilgrims are dropped off due to illness or death, then the operator of the air transportation for the pilgrims/umrah pilgrims is obliged to transport the body to the debarkation airport.³²⁰

7. After Flight (Post-flight Services)

After the flight ends, the Hajj/Umrah pilgrims receive services from the Hajj/Umrah pilgrims' air transportation services for each process of getting off the aircraft, retrieving checked baggage and handling problems that arise during the flight. During the process of disembarking from the aircraft, an officer is provided to direct the pilgrims/umrah pilgrims who are getting off the aircraft to the arrival waiting room for immigration inspection for pilgrims/umrah pilgrims, after obtaining permission from the customs officer, the availability of convenience facilities accompanied by the congregation's air transportation officer Hajj/Umrah

³¹⁹ Pasal 29 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

³²⁰ Pasal 30 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

accompanied by facilities for getting off the airplane, while to collect checked baggage at the arrival terminal at King Abdulaziz International Airport Jeddah or Amir Muhammad bin Abdul Aziz airport in Medina for further inspection by customs and the availability of officers who assist pilgrims/Umrah pilgrims to collect their checked baggage.³²¹

Compensation services for checked baggage include the provision of compensation or as the responsibility of the airline for destruction, loss, damage in part or in whole or due to delays in checked baggage, in accordance with the charter contract for air transportation for pilgrims/umrah between the Ministry of Religion and the executor of air transportation for pilgrims /umrah. In certain cases, if a problem occurs, a lost and found counter and a posko are provided. Inside the lost and found counter, lost and found officers are provided who can provide services at King Abdulaziz International Airport Jeddah and Amir Muhammad bin Abdulaziz airport in Medina. In addition, officers are also provided with problem handling posts that can provide services at King Abdulaziz International Airport in Jeddah and Amir Muhammad bin Abdulaziz airport in Medina.

H. Transportation for Hajj/Umrah Pilgrims Return

When the pilgrims/umrah pilgrims return to Indonesia from Saudi Arabia, they receive services from the air transportation operators for the pilgrims/umrah in the form of check-in at the city check-in place in Jeddah or Medina, boarding services at the embarkation airport, checked baggage transportation services, flight delays, services during inflight, transit, after-flight services (post-flight services) and handling problems that may be found as follows :

³²¹ Pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahjn 2013

1. Check-in service

Check-in services include the provision of officers, passports, passenger data (pax manifest), boarding passes and checked baggage. The executor of air transportation duties for pilgrims/umrah appoints and provides officers to handle the check-in process at the city check-in in Jeddah or in Medina. The check-in officer checks the conformity of the passport with the pax manifest issued at the time of embarkation by the check-in officer assigned by the Hajj/Umrah pilgrims' air transportation operator. Passenger data for the new pax manifest is re-issued by the check-in officer implementing the air transportation for the pilgrims/umrah if there is a difference between the number of pilgrims/umrah pilgrims and the pax manifest.

The haj/umrah pilgrims' transportation implementing officers issue boarding passes that are given to haj/umrah pilgrims. The boarding pass must contain information at least on the flight group number, flight route, name of the airline as a carrier, flight number, date and time of departure of the aircraft and seat number on the aircraft. Hajj/Umrah pilgrims who transfer (move) from the flight group, are issued when they enter the aircraft (boarding pass) with the addition of MUTASI.³²²

2. Checked Baggage

Checked baggage services include checking to sort, weighing, attaching checked baggage identification, and Zam Zam water. Check-in officers for air transportation for pilgrims/umrah pilgrims check checked baggage no later than 24 (twenty) hours before the scheduled departure of the aeroplane at the city check-in place in Jeddah or Medina; carry out sorting of checked baggage, provided that each pilgrim/umrah is only allowed to carry 1 (one) checked baggage with a maximum weight of 32 (thirty-two) kg.

³²² Pasal 44 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

Officers carrying out air transportation for the Hajj/Umrah pilgrims will only transport suitcases bearing the logo for the Hajj/Umrah pilgrims' air transportation operator.

Checked baggage that does not bear the official logo of the operator of air transportation for pilgrims/umrah is not the responsibility of the airline as a carrier; carry out weighing of checked baggage; affixing checked baggage identification tags and labels as instructions for the embarkation of origin that are clear and easy to read on checked baggage; distributing 5 (five) kg of zam-zam water to each pilgrim/umrah at the debarkation airport in Indonesia. In the event that the air transportation for the Hajj/Umrah pilgrims does not obtain written permission from the Saudi Arabian government to transport Zamzam water in large quantities, the Zamzam water is handed over to the Hajj/Umrah pilgrims at King Abdulaziz International Airport in Jeddah or Amir Muhammad Aziz Airport in Medina.

3. Boarding

Boarding services include preparing for the embarkation of pilgrims/umrah pilgrims, cabin baggage, the process of boarding the bus and boarding the aircraft. Air transportation officers for the pilgrims/umrah pilgrims begin coordinating preparations for the departure of the pilgrims/umrah pilgrims at King Abdulaziz International Airport in Jeddah or Amir Muhammad bin Abdul Aziz airport in Medina no later than 6 (six) hours before the scheduled departure. The operator of air transportation for the Hajj/Umrah pilgrims allows the pilgrims/Umrah pilgrims to carry 1 (one) cabin baggage with a maximum weight of 7 (seven) kg.³²³ The operator of air transportation for pilgrims/umrah has the right to refuse cabin baggage that exceeds the permitted number or weight of cabin baggage. The operator of air transportation for pilgrims/umrah

³²³ Pasal 48 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

provides convenience facilities at the airport for pilgrims/umrah at King Abdulaziz International Airport in Jeddah or at Amir Muhammad bin Abdul Aziz airport in Medina for the boarding process that requires special assistance. Apart from that, service officers are also provided to assist pilgrims/umrah pilgrims who need special assistance from the waiting room until they board the aircraft in question.

4. Checked Baggage

Checked baggage services from City check-in to King Abdulaziz International Airport in Jeddah or to Amir Muhammad bin Abdul Aziz airport in Medina including goods transport vehicles and their facilities, checked baggage. The operator of air transportation for pilgrims/umrah provides transport vehicles that are covered and meet security and safety requirements in accordance with flight procedures from the City Check-in place to King Abdulaziz International Airport in Jeddah or Amir Muhammad bin Abdul Aziz airport in Medina. Checked baggage arriving at King Abdulaziz International Airport or Amir Muhammad bin Abdul Aziz airport in Medina must depart no later than 12 (twelve) hours prior to scheduled embarkation.

5. Flight delays

Flight delay services include information on flight delays, officers and compensation. In the event of flight delays, changes to flight schedules (rescheduling) and merging of haj/umrah pilgrims transport groups, inform clearly and correctly the pilgrims/umrah pilgrims, the Ministry of Religion, the Ministry of Transportation, the local Hajj Organizing Committee and the Saudi Arabian Hajj Organizing Committee. If there is a delay caused by a flight, it is reported immediately after the delay is known, and the flight schedule delay (rescheduling) is submitted no later than 24 (twenty-four) hours before embarkation. The transport operator for the Hajj/Umrah pilgrims provides officers who can explain and deal directly with the

pilgrims/Umrah pilgrims when they experience flight delays.

6. Service Against Problems That Arise

Services for problems that arise include officers at the joint post and flight doctors. Pilgrims/Umrah transport operators are required to provide officers at joint posts who can provide services at the respective Hajj/Umrah pilgrimage dormitories and airports of embarkation. In addition, the Hajj/Umrah pilgrims transport executive officer must also provide a flight doctor at the Indonesian Hajj Medical Center. (BPHI) in Jeddah and Medina who are available at any time (on call) to check and meet the needs of pilgrims/umrah pilgrims who are sick related to their eligibility to fly back to Indonesia.³²⁴

7. In-flight Services

Services during the flight include facilities, cabin crew and transit. Facilities needed during the flight include comfortable seats, lavatory (toilet), interior and facilities, information media, food and drink, medicine and medical equipment, information on flight safety and security instructions. The minimum distance between seats is 29 (twenty-nine) inches, while the lavatory (toilet) must function properly, clean and provide toilet equipment such as water, tissue and liquid soap, interior flight attendant bells and cooling ventilation (AC) are available. The media needed during the flight (in flight) includes media that can give permission to flight attendants accompanying the pilgrims/umrah pilgrims to use the sound system available on board the aircraft to provide information and guidance to the pilgrims/umrah pilgrims, both before departure, during the flight and after the flight has landed. Apart from that, the Hajj/Umrah pilgrims can play the Hajj Mahbrur film and

³²⁴ Pasal 60 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013.

convey other information to the Hajj/Umrah pilgrims from the Minister of Religion which has been prepared by the Hajj/Umrah pilgrims' transport operator with a duration of 5 (five) minutes which is played 2 (two) times.

Meals provided during the flight are heavy meals and drinks, snacks with drinks. During logging, heavy meals and drinks are provided after being permitted by the Ministry of Religion at each embarkation. The food and drink are based on international flight standards according to the tastes of the Indonesian people, at the relevant embarkation, including the provision of special food for pilgrims/umrah pilgrims who need it for health reasons.

During the flight, medicines for first aid and emergencies were also provided for pilgrims/umrah pilgrims in accordance with the specifications set by the Ministry of Religion. special needs.

During the flight, at least 7 (seven) cabin crew of Indonesian citizens who are prioritized as Muslims are provided who are able to provide optimal service, provide convenience to pilgrims/umrah pilgrims and work closely with flight attendants to take advantage of flight facilities as well as be friendly and polite, clarity to convey information during the flight to pilgrims/umrah pilgrims, the availability of cabin crew who can communicate and assist pilgrims/umrah pilgrims with special needs.

8. Stopover Services

Stopover services include carrying out the transportation of pilgrims/umrah pilgrims by air transporting pilgrims/umrah pilgrims who are dropped off at transit airports due to health or die on a flight to Indonesia according to debarkation, in the event that pilgrims/umrah pilgrims are dropped off due to illness or death, the

transportation operator Hajj/Umrah pilgrims are required to transport the bodies to the airport of debarkation.³²⁵

9. Post Flight Services

Services after the flight take place (post-flight services) include services for the process of getting off the aircraft for haj/umrah transport, baggage, delays, checked baggage retrieval, and handling problems that arise. During the Hajj/Umrah pilgrimage process from an aeroplane, there must be a Hajj/Umrah transport operator who can direct the Hajj/Umrah pilgrims to get off the aeroplane to the arrival hall for the immigration process and the convenience of getting off the aeroplane to the arrival terminal building, including officers who assist pilgrims/umrah pilgrims who need special needs.

Transportation of pilgrims/umrah pilgrims and their checked baggage using cool air-conditioned buses with a maximum capacity of 45 (forty-five) seats with an adequate number of seats to transport pilgrims/umrah pilgrims in 1 (one) kloter from the airport of departure to the pilgrims' dormitory/ umrah and the availability of one spare bus, the availability of goods transport vehicles that are closed and meet security and safety requirements in accordance with flight procedures from the airport of debarkation to the pilgrims' dormitory/umrah and the availability of personnel and security equipment as well as escorts related to the fulfilment of security aspects, good safety during land travel from the debarkation airport to the Hajj/Umrah pilgrims' dormitory or related to aviation security and safety.³²⁶

In the event of a delay, the transport operator for the pilgrims/umrah pilgrims must provide compensation for accommodation and consumption for the pilgrims/umrah

³²⁵ Pasal 71 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

³²⁶ Pasal 74 Peraturan menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013

pilgrims if the flight delay causes the pilgrims/umrah pilgrims to have to wait for a connecting flight to their place of origin for more than 24 (twenty) hours. When collecting checked baggage at the arrival terminal of the debarkation airport, clear and correct information is needed on the location for picking up baggage for quarantine, immigration and customs inspection at the debarkation airport. The executor of the task of transporting pilgrims/umrah pilgrims must provide officers to check the checked baggage labels with checked baggage items and assist pilgrims/umrah pilgrims to collect checked baggage.

10. Problem Handling Service

Services for handling problems that arise include lost and found counters, posts, pilgrims/umrah pilgrims who are sick and compensation or compensation or extra cover. Pilgrims/Umrah transport operators are required to provide lost and found counters with officers who can serve pilgrims/Umrah pilgrims who are being debarkation and provide joint posts that can provide services for each pilgrim/Umrah hostel at the debarkation airport. In addition, the transport operator for the Hajj/Umrah pilgrims must repatriate the pilgrims/umrah pilgrims who are sick after the Hajj/Umrah pilgrimage to the province of origin without taking into account the number of seats needed including stretcher cases. Pilgrims/umrah pilgrims are responsible for providing compensation or compensation or extra cover to pilgrims/umrah pilgrims in the event of an accident or flight delay or loss of checked baggage, in accordance with the Hajj/Umrah pilgrimage transportation charter contract between the pilgrims/umrah transport operator and the party acting on behalf of the Ministry of Religion. Hajj/Umrah pilgrims are also required to have a standard operating procedure (SOP) at least in Indonesian in accordance with the Minister of Transportation Regulation Number PM 1 of 2013.

11. Others

The Business Competition Supervisory Commission (KPPU) decided that PT. Garuda Indonesia (Pesero) Tbk. (GIAA) was proven to have violated Article 19 letter d of Law Number 5 of 1999 concerning the Prohibition of Monopolistic Practices and Unfair Business Competition (UU No. 5 of 1999) in the case of Alleged Discriminatory Practices of PT. Garuda Indonesia regarding the selection of sales partners for Umrah tickets to and from Jeddah and Medina. This conclusion was conveyed at the Verdict Reading Council Session which was held online on 8 July 2021. For this violation, PT Garuda Indonesia (Pesero) was subject to a fine of Rp. 1,000,000,000.- (one billion rupiah).³²⁷

The case which began with the public report raised allegations of violations of Article 19 letter (d) of Law Number 5 Year 1999, specifically related to efforts to close access to the distribution channel for direct sales of Umrah tickets to and from Jeddah and Medina by PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk through Wholesalers Program. These obstacles have affected most of the other Umrah pilgrimage tour operators (PPIU). The PPIU appointed by PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk consists of PT. Smart Umrah (Kanomas Arci Wisata), PT. Maktour (Makassar Toraja Tour), PT. NRA (Nur Rima Al-Waali Tour), PT. Wahana Mitra Usaha (Wahana), PT. Aero Globe Indonesia, and PT. Mosaic Enchantment.³²⁸

During the trial process, the Commission Council considered that PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk's actions in appointing the six PPIUs as wholesalers without going through an open and transparent appointment process were not based on clear and measurable requirements and

³²⁷ KPPU Denda Garuda Indonesia dalam Kasus Umrah <https://kppu.go.id/blog/2021/07/kppu-denda-garuda-indonesia-dalam-kasus-umrah/> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

³²⁸. *Ibid.*

considerations, and there was an inconsistency in the rationality of the appointments. wholesaler, proves that PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk has discriminated against at least 301 (three hundred and one) potential PPIUs in obtaining equal access in terms of bookkeeping and/or purchasing tickets for the Middle East Area (MEA) route owned by PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk for Umrah purposes.³²⁹

PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk had submitted a behaviour change in September 2020 at the Preliminary Examination Assembly Session, however, because PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk did not fully implement the behaviour change integrity pact that was given, the trial process was resumed. In reading the decision on 18 July 2018, the Commission Council also considered the ability of PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk to pay based on the Financial Statements for 2018, 2019 and 2020. Based on these considerations, the Commission Council considered that if a certain level of fine was imposed, then PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk has the potential to be unable to operate in this financial condition.³³⁰

Considering the various facts, assessments; analyzes and conclusions above, the Commission Council stated that PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. proven to have violated Article 19 letter (d) of Law Number 5 the Year 1999, and imposed a penalty in the form of an administrative fine of Rp. 1,000,000,000.- (one billion rupiah). The fine must be paid no later than 30 (thirty) days after the decision has permanent legal force. If you are late in paying the fine, PT Garuda Indonesia (Pesero) Tbk may be subject to a late fine of 2% (two per cent) per month of the value of the fine. This fine for late payment of fines is in line with the provisions of Government

³²⁹.*Ibid.*

Regulation Number 58 of 2020 concerning the Management
of Non-Tax State Revenues.³³¹



BAB 4

TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENERBANGAN

Dalam Bab IV mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan dijelaskan tanggung jawab perusahaan berdasarkan Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999 sebagai berikut :

A. Konvensi Warsawa 1929

Sebagai perbandingan dengan Konvensi Montreal 1999,³³² diuraikan berlakunya Konvensi Warsawa 1929³³³ dokumen transportasi udara internasional yang meliputi tiket pesawat udara (*passenger ticket*), bagasi tercatat, (*check baggage*), surat muatan udara (*air waybill*); tanggung jawab pengangkut (*air carrier liability*) meliputi besaran ganti rugi (*amount of liability*); pengaduan ; yurisdiksi (*jurisdiction*); namun demikian sebelum menguraikan hal tersebut dijelaskan kronologi perkembangan Konvensi Warsawa 1929 sebagai berikut.

³³² *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999*

³³³ *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, diuraikan secara rinci oleh Mankiewicz R.H., The Liability Regime of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System. Kluwer, Law and Taxation Publisher: The Netherlands, 1981.*

B. Perkembangan Konvensi Warsawa 1929

Pengaturan tanggung jawab hukum dalam penerbangan internasional diawali dalam tahun 1920,³³⁴ pada saat itu penerbangan komersial relatif masih sangat muda (*infant*) untuk menciptakan keseragaman tanggung jawab hukum terhadap penumpang penerbangan internasional yang meninggal karena kecelakaan pesawat udara. Tanpa adanya regim hukum dalam hukum penerbangan internasional akan menyulitkan pelaksanaan penerbangan internasional karena akan berlaku tanggung jawab hukum berdasarkan hukum nasional masing-masing negara berbeda-beda, oleh karena itu sepantasnya mengucapkan apresiasi kepada para senior hukum penerbangan internasional yang telah menciptakan Konvensi Warsawa 1929.

Dalam tahun 1923 Perancis mengajukan konsep pengaturan tanggung jawab hukum penerbangan internasional kepada parlemen, tetapi tanggung jawab tersebut belum disepakati secara internasional. Tanggung jawab hukum secara internasional yang pertama kali disepakati secara internasional dalam Konperensi internasional di Perancis tanggal 27 Oktober 1925 di Paris. Dalam konperensi tersebut dibentuk Committee Internationale Technique de'Experts Juridiques Aeriens (CITEJA) untuk mengevaluasi perlunya pembentukan keseragaman regime tanggung jawab hukum udara internasional atau tidak, mengidentifikasi komponen-komponen dan menyusun konsep yang diajukan kepada negara-negara yang berkepentingan.

Sidang CITEJA kedua berlangsung pada bulan Mei 1926 dilanjutkan bulan April 1927 untuk menyempurnakan konsep tanggung jawab hukum pengangkut dengan menambah dokumen pengangkutan, yurisdiksi pengangkut berikutnya dan pengangkutan campuran, sedangkan dalam sidang CITEJA

³³⁴ Perkembangan Konvensi Warsawa 1929 dapat dibaca :” Andreas F. Lowenfeld and Allan I.Mendelsohn.” *the United States and the Warsaw Convention*, Vol.80 (3) Harvard Law Reviews 479-602 (1967).

berikutnya tahun 1928 di Madrid menyetujui konsep yang dikirim oleh pemerintah Perancis untuk disampaikan kepada negara-negara lain guna menyelenggarakan konperensi hukum udara perdata internasional. Konperensi hukum udara internasional perdata tersebut diselenggarakan di Warsawa, Polandia tanggal 4 Oktober 1929 atas undangan pemerintah Polandia untuk mempertimbangkan konsep hukum perdata internasional atas usul CITEJA.

Dalam konperensi yang dihadiri oleh 33 delegasi tersebut, dua pertiga dari jumlah yang hadir mewakili negara mereka, sedangkan Amerika Serikat sebagai peninjau. Konperensi di Warsawa 1929 membahas konsep CITEJA yang disiapkan dalam Konperensi Madrid yang terdiri atas 31 pasal yang akhirnya disetujui sebagai Konvensi Warsawa 1929 mengenai Ketentuan-Ketentuan Mengenai Pengangkutan Udara Internasional yang kemudian dikenal sebagai " Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, ditanda tanganani pada tanggal 12 Oktober 1929.

Konvensi Warsawa 1929 ditanda tangani oleh 23 negara yang pada umumnya negara-negara di Eropa, kemudian diikuti oleh 128 negara yang menjadikan Konvensi Warsawa 1929 dapat diterima sebagai konvensi internasional yang mengatur unifikasi hukum internasional tentang tanggung jawab pengangkut dalam penerbangan internasional, Amerika Serikat sendiri yang berlaku common law system ikut menjadi anggota Konvensi Warsawa 1929.

Konvensi Warsawa 1929 merupakan Konvensi internasional yang merubah konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) menjadi tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*) yang sampai sekarang masih tetap berlaku dan diterima oleh masyarakat dunia, akibat kecelakaan pesawat udara³³⁵ selama

³³⁵ Tanggung jawab hukum (*legal liability*) perusahaan penerbangan terhadap penumpang sebagai akibat dari pembajakan udara

penumpang berada dalam proses embarkasi sampai dengan debarkasi, perusahaan penerbangan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

C. Berlakunya Konvensi Warsawa 1929

Pasal 1 mengatur berlakunya Konvensi Warsawa 1929. Menurut pasal tersebut berlaku untuk pengangkutan orang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan penerbangan yang melakukan pengangkutan udara internasional dengan pembayaran. Yang dimaksud dengan pengangkutan internasional adalah pengangkutan udara yang dilakukan dari negara anggota ke negara anggota Konvensi Warsawa 1929 lainnya atau pengangkutan dalam satu negara anggota tetapi dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di negara lain walaupun negara tersebut tidak menjadi anggota Konvensi Warsawa 1929. Konvensi Warsawa 1929 tidak berlaku untuk pengangkutan udara yang dilakukan oleh pesawat udara negara (*state aircraft*) yaitu pesawat udara militer, bea cukai dan polisi.

D. Dokumen Transportasi Udara Internasional

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa Konvensi Warsawa 1929 mengatur keseragaman dokumen transportasi udara internasional.³³⁶ Dokumen pengangkutan udara internasional diatur dalam Bab II Pasal 3 sampai dengan Pasal 15 Konvensi Warsawa 1929, dokumen tersebut terdiri dari tiket penumpang (*passengers ticket*), tiket bagasi tercatat (*check*

dapat dibaca Abraham Abramovsky: *Compensation For Passengers of Hijacked Aircraft*, Vol.21 Buffalo Law Review.339-359 (1971-1972).

³³⁶ Keseragaman dokumen transportasi udara internasional dapat dibaca pada J. G. Gazdik, *Uniform Air Transport Documents and condition of contract*. Vol.XIX The Journal of Air Law and Commerce 184-209 (1952).

baggage), tiket bagasi kabin (*cabin baggage*) dan surat muatan udara (*air waybill*) sebagai berikut :

1. Tiket Penumpang Pesawat Udara (*Passenger's ticket*)

Menurut Pasal 3 Konvensi Warsawa 1929, setiap perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut wajib menyerahkan tiket pesawat udara kepada penumpang. Tiket penumpang pesawat udara tersebut harus berisikan tempat dan tanggal pembuatan, tempat keberangkatan dan tempat tujuan, tempat pendaratan antara (*intermediate landing*) dengan catatan perusahaan penerbangan berhak mengganti tempat pendaratan antara (*intermediate landing*) sepanjang tidak berpengaruh terhadap penerbangan internasional, nama dan alamat perusahaan penerbangan, suatu pernyataan bahwa dalam transportasi udara tersebut berlaku ketentuan Konvensi Warsawa 1929. Tanpa adanya atau tiket hilang atau tiket rusak, tidak berarti tidak ada perjanjian transportasi udara, namun demikian bilamana perusahaan penerbangan mengangkut penumpang tanpa memberi tiket kepada penumpang, maka perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas tanggung jawab yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 artinya perusahaan penerbangan bertanggung tidak terbatas (*unlimited liability*). Tulisan dalam tiket harus jelas dibaca, tiket yang tulisannya kecil sehingga sulit dibaca berarti bukan tiket, karena itu perusahaan penerbangan berarti tidak memberi tiket, konsekuensinya perusahaan penerbangan juga tidak berhak menikmati batas jumlah ganti kerugian yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929.

Tiket pesawat udara merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan, tanpa adanya tiket bukan berarti tidak ada perjanjian transportasi udara antara penumpang dengan perusahaan penerbangan, karena masih dapat dibuktikan dengan alat bukti yang lain, misalnya kwitansi tanda penerimaan uang. Dalam perjanjian tersebut berisi penumpang dan/atau pengirim barang mempunyai

kewajiban untuk membayar biaya pengangkutan yang merupakan hak bagi pengangkut, sebaliknya pengangkut mempunyai kewajiban mengangkut penumpang dan/atau kargo sampai di tempat tujuan dengan selamat, oleh karena itu bilamana penumpang dan/atau kargo tidak sampai ditempat tujuan dengan selamat maka perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

2. Tiket Bagasi Tercatat (*Check baggage*)

Tiket bagasi tercatat diatur dalam Pasal 4 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 4 Konvensi Warsawa 1929 perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut wajib menyerahkan tiket bagasi tercatat kepada penumpang.³³⁷ Tiket bagasi tercatat tersebut harus berisikan tempat dan tanggal pembuatan tiket bagasi tercatat, bandar udara keberangkatan dan bandar udara tujuan, nama dan alamat perusahaan penerbangan sebagai pengangkut, nomor tiket penumpang pesawat udara (*passenger ticket*), suatu pernyataan bahwa bagasi tercatat akan diserahkan kepada pembawa tiket bagasi tercatat, nomor paket dan berat masing-masing paket, suatu pernyataan bahwa bagasi tercatat tersebut berlaku Konvensi Warsawa 1929; nomor dan berat bagasi tercatat, jumlah nilai barang yang diberi tahukan.

Tidak adanya tiket bagasi tercatat atau tiket bagasi hilang atau rusak, tidak berarti bahwa tidak ada perjanjian transportasi udara internasional,³³⁸ namun demikian

³³⁷ Barang-barang yang dibawa sendiri oleh penumpang dalam pengawasan penumpang sendiri, tidak perlu ada tiket bagasi. Lihat Pasal 4 ayat (1)other than small personel objects of which the passenger takes charge himself.....

³³⁸ Pada dasarnya perjanjian telah berlangsung pada saat ada kesepakatan, sehingga tanpa adanya tiket bagasi tercatat bukan berarti tidak ada perjanjian.

bilamana perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut menerima bagasi tercatat atau tiket bagasi tercatat atau tiket bagasi tidak berisikan keterangan-keterangan mengenai tempat dan tanggal penerbitan tiket bagasi tercatat, tempat bandar udara keberangkatan dan bandar udara tujuan, nama dan alamat perusahaan penerbangan, nomor tiket penumpang pesawat udara,³³⁹ suatu pernyataan bahwa bagasi tercatat akan diserahkan kepada pembawa tiket bagasi tercatat; nomor paket (coli) dan berat masing-masing paket,³⁴⁰ suatu pernyataan bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut berlaku ketentuan-ketentuan Konvensi Warsawa 1919,³⁴¹ nomor dan berat masing-masing bagasi tercatat; jumlah nilai barang yang diberi tahu, perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas ganti kerugian,³⁴² artinya perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut harus bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*). Tiket bagasi tercatat bukan surat berharga, tiket bagasi atas unjuk artinya tiket bagasi dapat diserahkan kepada siapa saja dengan menunjukkan tiket bagasi, sebagaimana diatur dalam Pasal 4 Ayat (3) huruf (c).

³³⁹ Pasal 4 huruf (d), *the number of passenger ticket.*

³⁴⁰ Pasal 4 huruf (f) , *The number and weight of the packages*

³⁴¹ Pasal 4 huruf (h) *a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.*

³⁴² Jumlah ganti rugi diatur dalam Pasal 22 Ayat (2), *In the carriage of registered baggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In the case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.*

3. Surat Muatan Udara (*Air Waybill*)

Surat muatan udara (*air waybill*) diatur dalam Pasal 5 sampai dengan Pasal 18 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 5 Konvensi Warsawa 1929, setiap perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut berhak minta kepada pengirim dan menyerahkan kepadanya dokumen pengangkutan udara internasional yang disebut "*air consignment note*", sebaliknya pengirim barang berhak minta kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkut menerima dokumen pengangkutan udara internasional tersebut, namun demikian tanpa adanya dokumen transportasi udara tersebut atau dokumen rusak atau hilang, musnah tidak berpengaruh kepada sahnya perjanjian pengangkutan udara internasional yang tetap akan berlaku ketentuan-ketentuan Konvensi Warwawa 1929.

Tata cara pembuatan surat muatan udara internasional diatur dalam Pasal 6 dan Pasal 7 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 6 Konvensi Warsawa 1929 surat muatan udara (*air waybill*) dibuat oleh pengirim dalam rangkap 3 (tiga) diserahkan kepada perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut. Lembar pertama ditandai dengan perkataan "*air carrier*" ditanda tangani oleh pengirim (*consignor*), lembar kedua ditandai dengan perkataan "*consignee*" ditanda tangani oleh perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dan pengirim barang, sedangkan lembar ketiga ditanda tangani dengan perkataan "*consignor*" yang ditanda tangani oleh perusahaan penerbangan. Penanda tanganan oleh perusahaan penerbangan membuktikan bahwa barang atau kargo telah diterima dengan baik.

Perusahaan penerbangan harus tanda tangan pada dokumen penerimaan barang. Penanda tanganan oleh pegawai atau karyawan atau agen atau perwakilannya dengan tanda tangan basah (asli) atau stempel perusahaan penerbangan. Apabila atas permintaan pengirim, perusahaan penerbangan membuat *air consignment note*, hal itu dianggap dibuat oleh pengirim sepanjang tidak dibuktikan sebaliknya,

pembuatan oleh perusahaan penerbangan tersebut dengan menanda tangani *air consignment note* tersebut membuktikan bahwa barang telah diterima dengan balik oleh perusahaan penerbangan. Perusahaan penerbangan dapat pula minta kepada pengirim untuk membuat lebih dari satu *air consignment note* bilamana barang yang dikirim lebih dari satu paket (coli).³⁴³

Pasal 8 Konvensi Warsawa 1929 mengatur isi surat muatan udara (*air waybill*). Menurut Pasal 8 Konvensi Warsawa 1929 tersebut surat muatan udara (*air waybill*) harus berisikan tempat dan tanggal penerbitan, bandar udara keberangkatan dengan bandar udara tujuan, bandar udara-bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) yang disetujui dengan catatan perusahaan penerbangan boleh merubah bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) asal tidak berpengaruh kepada penerbangan internasional; nama dan alamat penerima barang, nama dan alamat perusahaan penerbangan sebagai pengangkut, nama dan alamat penerima barang bilamana transportasi udara dilakukan oleh beberapa perusahaan penerbangan, nama dan alamat penerima bilamana diperlukan, sifat barang yang diangkut, jumlah paket, cara bungkusannya dan terutama penandaan atau nomornya, berat barang, jumlah volume atau dimensi barang-barang, kondisi barang yang tampak dari luar dan paketnya, berat paketnya, bilamana disetujui, tanggal dan tempat pembayaran dan orang yang harus membayar biaya transportasi bilamana barang dikirim untuk pembayarannya ditempat penerimaan barang, harga barang bilamana diperlukan, jumlah pengeluaran yang terjadi, jumlah nilai barang yang diberi tahukan kepada perusahaan penerbangan untuk pembayaran ganti rugi, nomor bagian-bagian dari surat muatan udara, dokumen-dokumen pelengkap surat muatan udara yang diserahkan kepada perusahaan penerbangan, waktu yang disepakati untuk

³⁴³ Pasal 7 Konvensi Warsawa 1929

pengangkutan barang, secara garis besar rute penerbangan yang disepakati oleh para pihak dan suatu pernyataan bahwa pengangkutan tersebut tunduk pada ketentuan-ketentuan Konvensi Warsawa 1929.³⁴⁴

Pasal 9 Konvensi Warsawa 1929 mengatur pengiriman barang tanpa disertai surat muatan udara (*air waybill*). Menurut Pasal 9 Konvensi Warsawa 1929 tersebut apabila perusahaan penerbangan telah menerima kiriman tanpa disertai dengan surat muatan udara (*air waybill*) atau apabila surat muatan udara rusak atau hilang atau surat muatan udara (*air waybill*) tidak memuat keterangan-keterangan tanggal dan tempat penerbitan, bandar udara keberangkatan dan bandar udara tujuan, banda udara-bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*), nama dan alamat penerima barang, nama dan alamat perusahaan penerbangan, nama dan alamat penerima barang, nama dan alamat perusahaan pertama bilamana pengangkutan dilakukan dengan beberapa perusahaan penerbangan, nama dan alamat penerima barang, sifat barang, jumlah paket, cara bungkusannya dan terutama penandaannya atau nomornya, berat barang, jumlah dan volume atau dimensi barang-barang,³⁴⁵ suatu pernyataan bahwa pengangkutan tersebut tunduk pada ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929,³⁴⁶ maka perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut tidak berhak menikmati batas ganti rugi yang menjadi tanggung jawabnya yang ditetapkan sebesar 250 francs setiap kg, dengan

³⁴⁴ Lihat Mankiewicz R.H., *The Liability of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System*. The Netherlands: Kluwer and Taxation Publisher, 1981, hal.68

³⁴⁵ Pasal 8 huruf (1a) sampai huruf (i) Konvensi Warsawa 1929

³⁴⁶ Pasal 8 huruf (q) Konvensi Warsawa 1929; " ... a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

demikian perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).³⁴⁷

Pasal 10 Konvensi Warsawa 1929 mengatur kebenaran keterangan-keterangan yang dibuat oleh pengirim barang (kargo). Menurut Pasal 10 Konvensi Warsawa 1929, pengirim barang bertanggung jawab terhadap kebenaran keterangan-keterangan barang-barang yang ada di dalam paket, oleh karena itu bilamana isi barang tidak sesuai dengan keterangan yang dibuat oleh pengirim barang menjadi tanggung jawab pengirim barang, demikian pula kelengkapan surat-surat harus menjadi tanggung jawab pengirim barang. Pengirim harus bertanggung jawab atas kerugian, kemusnahan, kerusakan yang diderita oleh perusahaan penerbangan atau setiap orang yang disebabkan oleh kecerobohan atau kelalaian atau ketidak cermatan atau kurang hati-hatian atau kesalahan pengirim terutama sekali yang berkaitan dengan pernyataan yang dibuat dalam surat muatan udara (*air waybill*). Pengirim mempunyai kewajiban melengkapi semua dokumen transportasi udara yang diperlukan untuk menyertai pengiriman barang seperti surat-surat yang dikeluarkan oleh pejabat umum yang berwenang misalnya surat keterangan polisi, bea cukai, karantina dan lain-lain pejabat umum.

Menurut Pasal 11 Konvensi Warsawa 1929, surat muatan udara (*air waybill*) *prima facie* merupakan alat bukti kuat adanya perjanjian transportasi antara pengirim barang dengan perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut, merupakan alat bukti bahwa barang telah diterima dengan baik serta persyaratan pengangkutan barang. Pernyataan-pernyataan dalam surat muatan udara mengenai berat, ukuran, dimensi, besarnya paket, *prima facie* merupakan alat bukti kuat kenyataan yang disebutkan dalam

³⁴⁷ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Radjagrafindo, 2013 halaman 36.

surat muatan udara mengenai kuantitas, volume dan kondisi tidak merupakan bukti bagi perusahaan penerbangan, kecuali sebegitu jauh perusahaan penerbangan dengan pengirim barang bersama-sama mengecek barang-barang pada saat paket tersebut dibuat.

Berdasarkan kewajiban dari perusahaan penerbangan, pengirim barang berhak untuk menggunakan barang, dengan menarik kembali pengiriman barang dari bandar udara keberangkatan, bandar udara tujuan atau menghentikan pengiriman barang-barang yang dikirim selama masih dalam penerbangan atau setiap pendaratan atau dengan minta agar barang diserahkan kepada orang di tempat tujuan atau selama penerbangan berlangsung diserahkan kepada orang atau badan hukum selain orang yang nama penerima barang yang disebutkan dalam surat muatan udara atau minta mereka untuk mengembalikan barang-barang yang dikirim kebandar udara keberangkatan. Pengirim bertanggung jawab atas semua biaya yang timbul karena permintaan mereka. Apabila permintaan pengirim tidak dapat dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan yang bersangkutan, maka perusahaan penerbangan tersebut segera memberi tahu kepada pengirim. Hak penggunaan barang oleh pengirim tersebut berakhir pada saat penerima barang mulai menerima barang kiriman, namun demikian apabila penerima menolak penerimaan surat muatan udara atau barang-barang atau tidak dapat menghubungi pengirim berakhir haknya.

Penerima barang berhak, pada saat barang tiba ditempat bandar udara tujuan, minta perusahaan penerbangan menyerahkan kepadanya surat muatan udara dan menyerahkan barang-barang kepadanya, setelah dilakukan pembayaran sisanya dan memenuhi persyaratan-persyaratan pengangkutan udara internasional sebagaimana disebutkan dalam surat muatan udara. Kecuali disepakati lain, perusahaan penerbangan mempunyai kewajiban untuk segera memberi tahu kepada penerima barang, pada saat tiba

di bandar udara tujuan. Bilamana perusahaan penerbangan mengizinkan atau barang tidak tiba dalam waktu 7 (tujuh) hari sejak tanggal seharusnya barang tiba, penerima barang berhak menggugat perusahaan penerbangan berdasarkan perjanjian transportasi udara internasional sebagaimana disebutkan dalam surat muatan udara.

Pengirim barang mempunyai kewajiban untuk melengkapi semua persyaratan administrasi seperti persyaratan bea cukai, karantina tumbuhan atau karantina kesehatan atau karantina hewan dan instansi-instansi lain yang berwenang sebelum barang diserahkan kepada perusahaan penerbangan yang harus diserahkan kepada penerima barang. Pengirim barang bertanggung jawab untuk semua kerugian yang terjadi disebabkan oleh tidak lengkapnya atau tidak cukupnya atau kelalaian terhadap informasi yang diperlukan atau dokumen-dokumen yang diperlukan, kecuali kerugian tersebut disebabkan oleh perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan.

E. Tanggung Jawab Pengangkut (*Air Carrier Liability*)

Perusahaan penerbangan bertanggung jawab,³⁴⁸ terhadap kematian atau cedera atau luka badan (*bodily injured*)³⁴⁹ akibat

³⁴⁸ Tanggung Jawab hukum akibat pembajakan udara dapat dibaca Ronald L.Fick, John L.Gordon C.Person; Aircraft Hijacking:Criminal and Civil Aspects. 22 UN.Fla.L.Rev.72 -100 (1969-70).

³⁴⁹ Instilah "*bodily injured*" menjadi sumber perbedaan pendapat, apakah perkataan "*bodily injured*" tersebut termasuk kerugian mental, emosi, trauma, kaget dan lain-lain. Uraian masalah tersebut dapat dibaca Caroline Desbiens; *Air Carrier Liability For Emotional Distress Under Article 17 of Warsaw Convention of 1929: it is still be Invoked?* Dalam Michael Milde Ed.,Annals of Air

kecelakaan pesawat udara³⁵⁰ yang berlangsung selama dalam proses embarkasi dan debarkasi pesawat udara. Perusahaan penerbangan juga bertanggung jawab atas kerugian terhadap bagasi tercatat (*check baggage*) atau kerugian kargo. Tanggung jawab perusahaan penerbangan tersebut dimaksudkan selama waktu bagasi tercatat (*check baggage*) atau kargo dalam pengawasan perusahaan penerbangan atau dalam hal-hal tertentu dalam keadaan pendaratan darurat diluar bandar udara dimanapun terjadi.

1. Besaran Ganti Rugi Terhadap Penumpang

Besaran ganti rugi penumpang yang meninggal dunia diatur dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 jumlah ganti rugi penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara sebesar 125.000 francs atau dikonversi US\$ 10.000, kecuali ada persetujuan antara perusahaan penerbangan dengan penumpang yang memberi ganti rugi lebih tinggi dari jumlah tersebut. Konvensi Warsawa 1929 melarang adanya perjanjian antara perusahaan penerbangan dengan penumpang yang memberi ganti rugi lebih rendah dari 125.000 francs.

Perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab membayar ganti rugi kepada penumpang bilamana perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya dapat membuktikan bahwa

and Space Law,(1992) Vol. XVII Part II. Toronto: The Carswell Company Ltd,153-194.

³⁵⁰ Kecelakaan pesawat udara adalah suatu peristiwa yang terjadi selama penerbangan dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan di mana terjadi kerugian akibat benturan dengan badan pesawat udara, kecuali disebabkan oleh orang lain atau orang itu sendiri yang semestinya tidak berada ditempat tersebut atau ada kerusakan struktur pesawat udara atau ada penggantian spare part pesawat udara atau pesawat udara hilang sama sekali.

perusahaan penerbangan tidak bersalah berdasarkan azas praduga bersalah (*presumption of liability*) sebagaimana disebutkan di atas, sebaliknya perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas ganti rugi US\$ 10,000 bilamana penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya bertindak tindakan hukum yang disengaja (*wilful misconduct*).³⁵¹ Dalam hal perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya bertindak kesengajaan bersalah, maka perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*). Kesalahan yang disengaja misalnya operasi pesawat udara tidak menyediakan jaket pelampung atau oksigen yang cukup dalam penerbangan.

Perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya juga dapat membuktikan bahwa penumpang juga kontribusi terhadap kesalahan, dalam hal perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya dapat membuktikan penumpang juga ikut bersalah (*contributory negligent*), maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab sepenuhnya, misalnya dalam penerbangan kapten penerbang sudah mengingatkan agar jangan di toilet, kembali ketempat duduk, kecangkan ikat pinggang, lipat meja didepannya, karena pesawat udara mau terbang dalam cuaca jelek, tetapi penumpang tidak mengindahkan instruksi tersebut, kemudian mengalami luka parah, maka penumpang juga bersalah, karena itu tanggung jawab hukumnya secara proporsional sesuai dengan tingkat kesalahannya.

³⁵¹ Wilful Misconduct, secara rinci dan jelas dapat dibaca dalam Wllian J.Kickey Jr.,*Breaking the Limit: Liability for Wilfull Misconduct Under the Guatemala City Protocol.* 42 *Journal of Air Law and Commerce* 603-622 (1976).

2. Ganti Rugi Tanggung Jawab Bagasi Tercatat

Ganti rugi terhadap bagasi tercatat diatur dalam Pasal 22 Paragraf (2) Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 22 Ayat (2) jumlah ganti rugi bagasi tercatat dan kargo dibatasi 250 francs setiap kg, kecuali pada saat menyerahkan bagasi tercatat atau kargo tersebut menyatakan bahwa harga barang dalam bagasi tercatat atau kargo lebih tinggi dari 250 francs dan penumpang atau pengirim barang telah membayar biaya tambahan untuk mengasuransikan bagasi tercatat atau kargo. Dalam hal demikian atau pengirim barang telah membayar biaya asuransi, maka penumpang atau pengirim barang akan memperoleh ganti rugi sebesar 250 francs perkg ditambah dengan asuransi terhadap barang tersebut.

Barang-barang menjadi pengawasan penumpang sendiri misalnya bagasi kabin yang menjadi tanggung jawab perusahaan penerbangan dibagasi senilai 5.000 francs setiap penumpang pesawat udara. Nilai tersebut sebesar $65 \frac{1}{2}$ (enam puluh dua setengah) harga emas murni kadar 900 miligram, nilai-nilai tersebut dapat dikonversi dengan nilai uang yang berlaku.

3. Batas Minimum Ganti Rugi

Konvensi Warsawa 1929 sebenarnya termasuk hukum perdata internasional. Tetapi walaupun demikian Konvensi Warsawa 1929 disebutkan dalam Pasal 23 Konvensi Warsawa 1929 menetapkan batas minimum tanggung jawab perusahaan penerbangan yang bersifat memaksi. Menurut Pasal 23 Konvensi Warsawa 1929 tersebut menetapkan setiap perjanjian yang bermaksud menghilangkan tanggung jawab atau mengatur tanggung jawab perusahaan penerbangan yang memberi ganti lebih rendah dari ketentuan yang disebutkan dalam Konvensi Warsawa 1929 batas demi hukum, namun demikian kebatalan tersebut tidak berlaku terhadap berlakunya perjanjian internasional antara

penumpang dengan perusahaan penerbangan yang bersangkutan.³⁵²

F. Pengaduan (*Complaint*)

Pengaduan penerimaan barang diatur dalam Pasal 26 Konvensi Warsawa 1929, Menurut Pasal 26 Konvensi Warsawa 1929 tersebut, tanda terima penyerahan bagasi atau kargo prima facie merupakan alat bukti kuat bahwa bagasi atau kargo telah diterima dengan baik oleh yang berhak menerima, sesuai dengan ketentuan dalam dokumen pengangkutan transportasi udara internasional. Dalam hal terjadi kerusakan bagasi tercatat atau kargo, pengaduan harus diajukan oleh penerima bagasi atau penerima kargo kepada perusahaan penerbangan segera setelah diketahui adanya kerusakan dan paling lambat dalam kurun waktu tiga hari terhitung sejak bagasi diterima atau 7 hari sejak kargo diterima. Paling lambat pengaduan untuk bagasi adalah 7 hari sejak bagasi diterima dan 14 hari sejak kargo diterima oleh penerima barang.

G. Yurisdiksi

Dalam hal penumpang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat udara, maka gugatan dapat diajukan kepada pengadilan negara tujuan penerbangan, atau pengadilan dari negara keberangkatan pesawat udara atau pengadilan negara di mana kantor pusat perusahaan penerbangan atau tempat membeli tiket pesawat udara. Hak untuk mengajukan gugatan hangus dalam kurun waktu 2(dua) tahun terhitung sejak kecelakaan pesawat udara yang bersangkutan.

³⁵² *Any provision tending to relieve the carrier of liability or fix a lower limit that which is laid down in this Convention shall be null and void but the nullity of any such provisions does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subjects to the provision of this Convention.*

H. Hubungan Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999

Konvensi Warsawa 1929 beserta protokol dan suplemennya dengan Konvensi Montreal 1999³⁵³ mempunyai hubungan yang sangat erat. Konvensi Warsawa 1929 latar belakangnya untuk melindungi perusahaan penerbangan yang pada saat itu masih memerlukan perlindungan terhadap gugatan tanggung jawab tanpa batas (*unlimited liability*), sedangkan Konvensi Montreal 1999 untuk melindungi penumpang dan/atau pengirim barang karena berkembangnya moda transportasi udara.

Persyaratan-persyaratan formalitas dalam Konvensi Warsawa 1929 beserta protokol dan suplemennya disederhanakan oleh Konvensi Montreal 1999 tanpa mengurangi substansi pengaturannya. Konvensi Montreal 1999 mengatur lebih modern dengan memperbaiki kenaikan jumlah ganti rugi secara otomatis, pembayaran dimuka untuk korban kerugian, keharusan asuransi, kemudahan untuk mengajukan gugatan dll, namun demikian ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 beserta protokol dan suplemennya tetap dipertahankan, demikian pula konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) yang digunakan dalam Konvensi Warsawa 1929 beserta protokol dan suplemennya tetap dipertahankan berlaku dalam Konvensi Montreal 1999 sebagai berikut.

I. Konsep Tanggung Jawab Hukum

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa transportasi udara jemaah haji/umroh embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999, sebelum menjelaskan lebih lanjut mengenai tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut dalam Konvensi Montreal

³⁵³ ICAO Doc.9740, Convention for the Unification of Certain Rules fro International Carriage by Air, Signed at Montreal on 28 March 1999.

1999, lebih dahulu dijelaskan konsep tanggung jawab dalam transportasi udara internasional agar penumpang umroh memahami dengan baik masalah tanggung jawab transportasi umroh.

Dibawah ini diuraikan konsep tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*) yang meliputi unsur-unsur ada kesalahan, ada kerugian, yang membuktikan adalah pihak korban, korban dan perusahaan mempunyai kedudukan seimbang, tanggung jawab tidak terbatas; tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) yang unsur-unsur meliputi beban pembuktian terbalik (*burden of proof*), tanggung jawab terbatas (*limited liability*), perlindungan hukum (*exoneration*), kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*), tanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*); tanggung jawab tanpa bersalah (*liability without fault*) yang berlaku terhadap operator pesawat udara dan ajaran hukum (doktrine) sebagai berikut.

1. Tanggung Jawab Hukum Atas Dasar Kesalahan (*Liability based on fault*)

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) terdapat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perd.). Pasal tersebut dikenal sebagai tindakan melawan hukum (*onrechts-matigdaad*) berlaku umum terhadap siapapun juga termasuk perusahaan penerbangan. Menurut Pasal 1365 HUPerd. tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian tersebut untuk membayar ganti (*to compensate the damage*). Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang³⁵⁴ harus bertanggung jawab

³⁵⁴ Yang dimaksud dengan perkataan “orang” adalah orang dalam arti orang secara alamiah (natural person) maupun badan hukum (legalperson).

(*liable*) atas perbuatan sendiri orang³⁵⁵ artinya kalau perbuatannya merugikan orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab mengganti kerugian yang diderita oleh orang lain.³⁵⁶

Menurut Pasal 1367 KUH Perd., tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, tetapi juga terhadap perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Tanggung jawab semacam ini juga dikenal dalam *Common Law system* dalam kasus *Swanson Peer vs Canada*.³⁵⁷

³⁵⁵ A master and his servants are considered to be one person for the purpose of Liability. Ram S. Jakhu, *Julis Young Jewelry M.F.G. Inc. vs Delta* dalam *Nicolas Matte.,Ed., Annals of Air and Space Law:Toronto:The Carswell Company, Ltd.1979.*

³⁵⁶ Martono K.,*Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi.,*disampaikan Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Baadan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi tgl 22 Nopember 2000 di Jakarta.

³⁵⁷ Dalam kasus *Swanson vs Canada*, dijelaskan bahwa pejabat penerbangan sipil di Canada merupakan bagian dari Departemen Transportasi. Berdasarkan *Aeronautic Act, Canada*, Menteri Transport bertanggung jawab terhadap keselamatan operasi penerbangan. Dalam pelaksanaan tugas operasional keselamatan penerbangan tersebut dilakukan oleh petugas operasi keselamatan penerbangan di daerah (State) untuk mengeluarkan izin terbang, sertifikat kecakappan. Setelah sertifikat tersebut dikeluarkan, petugas operasi keselamatan penerbangan di daerah harus mengawasi pelaksanaan persyaratan yang tercantum dalam sertifikat tersebut. Pelaksanaan pengawasan tersebut dilakukan oleh pejabat

Pada prinsipnya tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) berlaku terhadap semua perusahaan pengangkutan. Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur adanya kesalahan, ada kerugian dan kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan, ada kerugian tidak ada kesalahan maka tidak bertanggung jawab, ada kesalahan tidak ada kerugian juga tidak bertanggung jawab yang membuktikan adanya kesalahan adalah korban, bilamana terbukti ada kesalahan, jumlah ganti ruginya tidak terbatas, korban sebagai penggugat dengan perusahaan sebagai tergugat mempunyai kedudukan yang sama dalam arti dapat saling membuktikan.

a. Ada kesalahan (*fault*) dan Kerugian (*Damage*).

Sebagaimana disebutkan di atas, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan harus ada kerugian dan kesalahan. Kerugian tersebut harus ada hubungannya dengan kesalahan, ada kerugian tidak ada kesalahan, tidak bertanggung jawab dan ada kesalahan tetapi tidak ada kerugian juga tidak bertanggung jawab.

b. Beban Pembuktian dan Besarnya Ganti Rugi

Dalam konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) yang membuktikan kesalahan adalah korban yang menderita kerugian. Apabila penumpang dan/atau pengirim barang sebagai

daerah dengan pedoman yang diberikan oleh pemerintah pusat (Federal) untuk dan atas nama Menteri transport karena itu Menteri Transport bertanggung jawab atas kesalahan yang dilakukannya oleh pejabat daerah berdasarkan Federal Tort Claims Act (FTCA); Lihat Ewa M. Swiecicki., *Liability of the Canadian Government for the Negligent Enforcement of Aviation Safety Regulation.*, dalam Michl Milde, *Annals of Air and Space Law*, Vol. XVIII-1993 Part I, hlm. 275-308.

korban dapat membuktikan kesalahan, maka perusahaan harus membayar kerugian tidak terbatas, seluruh kerugian yang diderita harus dibayar (*unlimited liability*) dalam arti berapapun jumlahnya harus dibayar oleh perusahaan, kecuali ada kesepakatan kedua belah pihak.

c. Kedudukan Para Pihak

Dalam konsep tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*) kedudukan pada pihak adalah sama tinggi dalam arti bahwa penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan saling dapat membuktikan kesalahannya. Konsep tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*) rasanya adil bilamana mereka saling dapat membuktikan, namun demikian dalam perkembangannya tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*) tidak dapat diterapkan dalam transportasi udara karena penumpang dan/atau pengirim barang tidak mungkin dapat membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan karena perusahaan penerbangan sudah mengenal, teknologi tinggi, sedangkan penumpang dan/atau pengirim barang belum mengenal teknologi tinggi.³⁵⁸

2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Dalam perkembangannya, konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) tidak dapat digunakan dalam transportasi udara, karena kedudukan penumpang dan/atau pengirim barang tidak seimbang dengan kedudukan perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut penumpang dan/atau barang. Dalam transportasi udara perusahaan penerbangan mempunyai kemampuan teknologi tinggi sedangkan

³⁵⁸ Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata: Internasional & Nasional. Jakarta: Penerbit Devisi Buku Prguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, hal. hal.12

penumpang dan/atau pengirim barang tidak mempunyai kemampuan teknologi tinggi, sehingga apabila penumpang dan/atau pengirim barang sebagai korban harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan tidak mungkin berhasil, karena itu sejak tahun 1929 dikenalkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*).³⁵⁹

Konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) mulai diterapkan sejak Konvensi Warsawa 1929.³⁶⁰ Menurut konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), perusahaan penerbangan dianggap bersalah (*presumed*) sehingga perusahaan penerbangan otomatis bertanggung jawab dan harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah yang sering dikenal sebagai “beban pembuktian terbalik”.³⁶¹

Penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, cukup memberi tahu adanya kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang yang terjadi pada saat kecelakaan pesawat udara, sebagai imbalannya perusahaan penerbangan menikmati batas maksimum tanggung jawab hukum (*limited liability*) yang ditetapkan dalam Konvensi Warsawa 1929 atau regulasi artinya

³⁵⁹ Perlu dicatat disini bahwa tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) berbedan dengan konsep “praduga tidak bersalah”, tanggung jawab praduga bersalah “*presumption of liability*” adalah konsep hukum perdata, sedangkan “praduga tidak bersalah” konsep hukum publik.

³⁶⁰ Brad Kizza., *Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incident*; Vol.46 (1) JALC 151(1980).

³⁶¹ Beban pembuktian terbalik dapat juga dengan istilah pembuktian negatif.

berapapun juga kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, perusahaan penerbangan tidak akan membayar semua kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Unsur-unsur konsep tanggung jawab praduga bersalah adalah beban pembuktian terbalik (*burden of proof*), tanggung jawabnya terbatas (*limited liability*), perlindungan hukum (*exoneration*), ikut bersalah (*contributory negligent*) dan kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*) sebagai berikut.³⁶²

a. Beban Pembuktian Terbalik (*Burden of Proof*)

Dalam konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*), penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sebab perusahaan penerbangan dianggap bersalah. Apabila penumpang dan/atau pengirim barang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, pasti tidak berhasil, karena penumpang dan/atau pengirim barang belum mengenal teknologi tinggi penerbangan. Dalam konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah yang membuktikan adalah perusahaan penerbangan yang sering disebut sebagai beban pembuktian terbalik atau pembuktian negatif. Bilamana perusahaan penerbangan, termasuk pegawai atau karyawan atau agen atau perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab dalam arti bahwa perusahaan penerbangan tidak membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

b. Tanggung Jawab Terbatas (*limited liability*)

Sebagai konsekuensi konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability concept*), maka

³⁶² Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Radjagrafindo Persada, 2013 hal.14

perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, tanpa dibuktikan lebih dahulu, namun demikian tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas (*limited*) sebesar jumlah kerugian yang diatur dalam hukum nasional maupun konvensi internasional yang berlaku,³⁶³ untuk setiap penumpang yang meninggal dunia atau luka tetap atau luka sementara atau barang yang hilang atau rusak tidak dapat digunakan sebagian maupun seluruhnya. Berapapun juga kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tidak semua akan diberi ganti kerugian oleh perusahaan penerbangan yang bersangkutan. Dalam hubungannya dengan penerbangan

³⁶³ Batas tanggung jawab perusahaan penerbangan diatur dalam hukum nasional atau Konvensi internasional seperti Konvensi Warsawa 1929 beserta Protokol dan suplemennya. Dalam hukum nasional diatur dalam Stb 1939-100, Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 beserta peraturan pelaksanaannya. Di Indonesia batas tanggung jawab perusahaan penerbangan diatur dalam Stb 1939-100 yo Undang-Undang Nomor 15 tentang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya seperti Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 sebesar maksimum Rp. 40 juta, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta pelaksanaannya seperti PM Menteri Perhubungan No. PM 77 tahun 2011 sebesar Rp. 1.250.000.000., sedangkan menurut konvensi internasional seperti Konvensi Warsawa 1929 sebesar US\$ 10.000, Protocol The Hague 1955 sebesar US\$ 20.000, Montreal Agreement of 1966 sebesar US\$ 58.000 tidak termasuk biaya pengacara, Guatemala City Protocol of 1971 sebesar US\$ 100.000 tidak termasuk biaya pengacara, Montreal Convention of 1999 sebesar US\$ 100.000 SDR. Perlu dicatat dalam hubungannya dengan penerbangan Umroh melalui embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999 yang akan dibahas lebih lanjut.

jemaah haji/umrah melalui embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999 yang akan dibahas lebih lanjut.

c. Perlindungan Hukum (*Exoneration*)

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa dalam konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*), perusahaan penerbangan dianggap bersalah (*presumed*) tanpa dibuktikan lebih dahulu, namun demikian perusahaan penerbangan masih mempunyai hak melindungi diri (*exoneration*). Bilamana perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan bebas bertanggung jawab mengganti kerugian sebagaimana diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.³⁶⁴

d. Ikut Bersalah (*Contributory Negligent*)

Perusahaan penerbangan tidak hanya dapat melindungi diri (*exoneration*) tetapi perusahaan penerbangan juga dapat membuktikan bahwa penumpang ikut melakukan kesalahan (*contributory negligent*). Apabila perusahaan penerbangan, termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya dapat membuktikan bahwa penumpang dan/atau pengirim barang ikut bersalah (*contribute*) maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab sepenuhnya, melainkan kesalahan tersebut dibebankan juga kepada

³⁶⁴ Contoh konkritnya adalah kematian Munir, Direktur Kontras dalam penerbangan Garuda Indonesia dari Jakarta ke Schiphol di Belanda, Garuda Indonesia dapat membuktikan bahwa tidak ada kecelakaan pesawat udara dalam kasus tersebut, karena itu Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab atas kematian Munir sebagai akibat kecelakaan. Lihat Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional. Jakarta: Divisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013 hal.15

penumpang, misalnya kapten penerbang sudah memberi tahu agar penumpang kembali ketempat duduk, jangan di toilet, kencangkan ikut pinggang, lipat meja didepannya, karena pesawat udara sedang mengalami guncangan, tetapi penumpang tidak mematuhi perintah tersebut, kemudian mengalami luka atau cedera akibat guncangan tersebut, maka penumpang juga bertanggung jawab. Dalam hubungannya dengan penerbangan jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati, kemungkinan penumpang haji/umrah juga kurang mematuhi instruksi tersebut.

e. Tanggung Jawab Tidak Terbatas (*Unlimited Liability*)

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan tersebut (*limited*) sebesar jumlah yang ditetapkan dalam hukum nasional maupun dalam konvensi internasional, namun demikian perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas tanggung jawab tersebut bilamana penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya melakukan kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*),³⁶⁵ karena itu perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*) terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, berapapun juga jumlahnya harus dibayar oleh perusahaan penerbangan.

3. Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah (*Liability Without Fault*)

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute*

³⁶⁵ Kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*) misalnya perusahaan penerbangan tidak menyediakan oksigen yang cukup, tidak menyediakan jaket pelampung, atau alat-alat pertolongan pertama atau alat-alat lainnya yang bersifat no go item.

liability) atau *strict liability*³⁶⁶ digunakan dalam Pasal 44 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan,³⁶⁷ Konvensi Roma 1952,³⁶⁸ Protocol Guatemala City of 1971,³⁶⁹ *International Liability Convention of 1972*³⁷⁰ dan *Aircraft Product Liability*.³⁷¹ Menurut konsep tanggung jawab tanpa bersalah (*liability without fault*) perusahaan penerbangan bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga³⁷² yang timbul akibat kecelakaan pesawat udara tanpa memerlukan pembuktian lebih dahulu.

³⁶⁶ Istilah yang digunakan berbeda-beda ada yang mengatakan *liability without fault*, *absolute liability* atau *strict liability*, sebenarnya ada sedikit perbedaan, tetapi dalam tulisan ini digunakan istilah *liability without fault*.

³⁶⁷ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

³⁶⁸ ICAO Doc.7364 *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952;

³⁶⁹ ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air*, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol of 1955 done at the Hague on 28 September 1955, signed by Guatemala City on 8 March 1971.

³⁷⁰ *Convention on International Liability for Damages Caused by Space Objects*, Open for Signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972; teks dapat dilihat pada Micah Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*. Vol.XVII-Part II,1993.Toronto: The Carswell Company Ltd,1993 hal.653-670. Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Anatariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali, 1987.

³⁷¹ Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*. Bandung: Madar Maju, 1994 hal.45-52

³⁷² Yang dimaksud pihak ketiga adalah pihak-pihak yang tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara, tetapi menderita kerugian

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability* diterapkan kepada operator.³⁷³ Dalam konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*), operator tidak dapat membebaskan dari tidak bertanggung jawab berdasarkan ajaran hukum sebagai berikut.

4. Ajaran Hukum (*doctrine*)

Tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*), atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability* lahir dari ajaran hukum (*doctrine*) pada abad ke-19. Pada abad ke-19 terjadi revolusi industri, tenaga manusia digantikan dengan tenaga mesin, sehingga ekonomi berkembang dengan pesat, di samping perkembangan tersebut juga tidak lepas dari dampak negatif. Akibat revolusi industri, dalam masyarakat terdapat dua lapisan atas dan lapisan bawah. Lapisan atas dikuasai oleh para industriawan, pemodal yang dapat akses keperbagai

akibat pengoperasian pesawat udara, contoh konkritnya adalah korban penduduk dan harta benda mereka yang menyisakan trauma yang mendalam akibat kecelakaan pesawat udara Mandala Airlines tanggal 5 September 2005 di Padang Bulan Medan. Kecelakaan pesawat udara Silk Air yang mencemari Sungai Musi, Kecelakaan pesawat udara Garuda 421 di Sungai Bengawan Solo yang mencemari sungai dan merusak kacang tanah milik penduduk.

³⁷³ Yang dimaksud dengan "operator" adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara baik secara komersial (airlines) maupun non-komersial (general aviation). Uraian lebih lanjut tentang tanggung jawab operator dapat dibaca gerlad G.F.F., Protocol to Amend the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface (Rome 1952) dalam Nicolas Mateesco Matte., Ed., Annals of Air and Space Law. IV-19790 1-28 (1979).

kegiatan politik, ekonom, hukum, sosial dll, sebaliknya lapisan bawah yang terdiri dari rakyat jelata, proletar, banyak penderitaan akibat revolusi industri, gajinya kecil, korban pencemaran dll berbagai penderitaan sebagai akibat revolusi industri dalam abad ke-19. Dalam masyarakat timbul pertanyaan siapa yang bertanggung jawab kondisi masyarakat akibat revolusi industri tersebut. Hukum harus menjamin rasa keadilan dalam masyarakat.

Sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*) para industriawan harus bertanggung jawab terhadap dampak negatif yang timbul akibat revolusi industri tanpa harus membuktikan kesalahan para industriawan. Rasanya ada ketidak-adilan bilamana masyarakat banyak dibebani untuk membuktikan kesalahan industriawan. Sebaliknya adil bilamana risiko tersebut dibebankan kepada para industriawan sebab mereka dapat membagi beban resiko tersebut dengan para industriawan yang menikmati hasil revolusi industri, karena itu industriawan bertanggung jawab atas dampak negatif revolusi industri tanpa harus dibuktikan lebih dahulu kesalahan mereka. Dalam kasus *Rylands vs Fletcher* (1868) dinyatakan :

.....the doctrine of strict (or absolute liability) has evolved in modern time in certain kinds of situation, that is not wrongful but give rise to liability even in the absence of negligence or fault

Dalam perkembangannya lebih lanjut, ajaran hukum (*doctrine*) tersebut diterapkan dalam Konvensi Paris 1960 yang mengatur kapal laut tenaga nuklir. Dalam Konvensi Paris 1960 tersebut antara lain dikatakan bahwa :

.....Because of special damages involves in the activities within the scope of difficulty of establishing negligence in view of the new technique of atomic energy.³⁷⁴

³⁷⁴ Nicolas Matesco Matte., *Aerpace Law: from Scientific Exploration to Commercial Utilization*. Toronto: The Carswell Company Limited, 1977 hl.159

Dalam *American-Common Law System* juga dikenalkan konsep pergeseran tanggung jawab hukum (*transfer of liability*) dari penumpang (*injured people*) kepada pelaku (*actor*) yang menimbulkan kerugian sehingga pelaku sebagai perusahaan penerbangan bertanggung jawab. Hal ini merupakan perkembangan dari kasus *Rylands vs Fletcher* (1868) tersebut di atas. Menurut *American Common Law System* pelaku (*actor*) bertanggung jawab mutlak (*absolute liability*) tanpa kesalahan, karena masyarakat menghendaki hukum harus melindungi masyarakat banyak untuk mencapai kesejahteraan bersama. Secara yuridis adil sebab para pelaku (*actor*) dapat membagi risiko tersebut kepada masyarakat yang menikmati kegiatan yang membahayakan tersebut.

Ajaran hukum (*doctrine*) pergeseran tanggung jawab (*transfer of liability*) dalam perkembangannya diterapkan dalam pengangkutan udara, khususnya *Montreal Agreement of 1966*,³⁷⁵ sedangkan di Indonesia tanggung jawab hukum tanpa bersalah diatur dalam Pasal 44 UUndang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1982 tentang Lingkungan Hidup dll.

J. Konvensi Montreal 1999

Konvensi Montreal 1999 yang berjudul *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konvensi tentang Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Untuk Angkutan Udara Internasional) yang selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1999 berlaku untuk transportasi udara jemaah haji/umroh embarkasi BIJB Kertajati dan debarkasi Jeddah, Saudi Arabia, karena pada tanggal 20 Maret 2017 Indonesia menyerahkan piagam *adherence* kepada Sekretaris

³⁷⁵ Dalam *Montreal Agreement of 1966* ditentukan bahwa bagi semua perusahaan penerbangan yang terbang dari, kea atau melalui Amerika Serikat harus bersedia membayar ganti rugi kepada penumpang yang meninggal dunia sebesar US\$ 58.000 tidak termasuk biaya pengcara.

Jenderal ICAO, Dr Fang Liu di Kantor Pusat ICAO, Montreal, Canada, peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konvensi tentang Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Untuk Angkutan Udara Internasional) yang selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1999.

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.³⁷⁶

K. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan

Berdasarkan konsep tanggung jawab hukum sebagaimana diuraikan di atas, maka Konvensi Montreal 1999 berlaku terhadap pengangkutan jemaah haji/umroh, bagasi, kargo yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan jemaah haji/umroh embarkasi BIJB Kertajati dan debarkasi Jeddah di Saudi Arabia. Menurut Pasal 1 Konvensi Montreal 1999 yang dimaksud dengan pengangkutan udara internasional adalah pengangkutan yang sesuai dengan persetujuan antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jemaah haji/umrah dari bandar udara embarkasi BIJB Kertajati dan debarkasi bandar udara di Arab Saudi apakah dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) atau tidak dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) berada dalam wilayah

³⁷⁶ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit :Divis Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafinco Persada, 2013, hal248 -267

dua negara anggota Konvensi Montreal 1999,³⁷⁷ atau dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 tetapi melakukan pendaratan antara (*intermediate landing*) walaupun negara tersebut tidak menjadi anggota Konvensi Montreal 1999, misalnya transportasi embarkasi Montreal, di Canada ke Vancouver di Canada dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di Chicago sehingga rute penerbangan Montreal-Chicago-Vancouver termasuk berlaku Konvensi Montreal 1999 walaupun sebenarnya penerbangan tersebut penerbangan dalam negeri Canada, tetapi dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di Chicago.³⁷⁸

³⁷⁷ Negara bandar udara keberangkatan (*embarkation airport*) dengan negara pendaratan (*debarkation airport*), lihat Martono K. Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaan Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal. 246 cat. kaki no. 93

³⁷⁸ Pasal 1 Konvensi Montreal 1999: " *Carriage* This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking. For the purpose of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two states or within the territory of a single state Party if there is an agreed to stop place within the territory of another state; if that state is not a State Party. The carriage between two points within a single state is not international carriage for the purpose of this Convention. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or of a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State. This Convention applies also to the carriage as set out in Chapter V, subject to the term contained therein.

Sebagaimana diketahui bahwa dasar hukum transportasi udara embarkasi BIJB Kertajati ke debarkasi Arab Saudi mengaju perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dengan jemaah haji/umrah, di mana jemaah haji/umrah harus membayar biaya transportasi yang merupakan hak bagi perusahaan penerbangan, sebaliknya perusahaan penerbangan mempunyai kewajiban mengangkut jemaah haji/umrah dengan selamat yang merupakan hak bagi jemaah haji/umrah, oleh karena itu bilamana jemaah haji/umrah tidak selamat³⁷⁹ sampai bandar udara embarkasi di Saudi Arabia, perusahaan penerbangan wajib bertanggung jawab memberi ganti rugi atas kematian, luka parah atau sementara, kerusakan kabin tercatat atau kabin bagasi dalam kapasitasnya sebagai pengangkut. Transportasi udara dari embarkasi BIJB Kertajati ke debarkasi dibandar udara di Jeddah, Saudi Arabia dibuktikan dengan tiket pesawat udara (*passenger's ticket*), tiket bagasi tercatat (*luggage baggage*) maupun bagasi tidak tercatat (*cabin baggage*) dan surat muatan udara (*airwaybill*).

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa transportasi udara jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999, maka perlu jelaskan yang meliputi tiket penumpang dan bagasi tercatat, surat muatan pesawat udara (*air waybill*), dokumen bukti transportasi udara, tanggung jawab kargo udara, tanggung jawab terhadap jemaah haji/umrah, batal demi hukum (*null and void*), pembayaran dimuka (*advance payment*), satuan mata uang (*conversion of monetary unit*), yurisdiksi pengadilan, arbitrase dan kedaluwarsa, gugatan perdata dan tuntutan pidana, gugatan ganti kerugian dan asuransi tanggung jawab hukum sebagai berikut :

1. Tiket Penumpang dan Bagasi Tercatat.

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa transportasi udara jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati berlaku

³⁷⁹ Yang dimaksud "tidak selamat" misalnya penumpang umroh meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan atau kerusakan bagasi tercatat atau bagasi kabin atau kargo dll

Konvensi Montreal 1999. Konvensi Montreal 1999 tersebut mengatur dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari tiket penumpang (*passenger ticket*) dan identifikasi bagasi tercatat (*check baggage*) milik jamaah haji/umrah,³⁸⁰ sebagai salah satu alat bukti adanya perjanjian transportasi udara antara jamaah haji/umrah dengan perusahaan penerbangan.

Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 perusahaan penerbangan wajib menyerahkan tiket pesawat udara (*passenger ticket*) tiket bagasi tercatat (*check baggage*) kepada jamaah haji/umrah. Tiket pesawat udara (*passenger ticket*) tersebut harus berisi indikasi bandar udara embarkasi dan bandar udara debarkasi, bilamana bandar udara embarkasi dan bandar udara debarkasi berada dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 harus ada satu atau lebih pendaratan antara (*intermediate landing*), walaupun negara pendaratan antara (*intermediate landing*) tersebut bukan menjadi anggota Konvensi Montreal 1999. Tiket jamaah haji/umrah tersebut dapat diganti dengan sarana lain untuk memberi informasi bandar udara embarkasi maupun bandar udara debarkasi, namun demikian jamaah haji/umrah harus diberi tahu secara tertulis.

Jamaah haji/umrah juga harus diberi tahu jumlah ganti rugi apabila jamaah haji/umrah meninggal dunia, luka parah maupun luka ringan bahwa tanggung jawab perusahaan terbatas sesuai dengan ketentuan Konvensi Montreal 1999. Hal ini diperlukan agar jamaah haji/umrah mengetahui batas tanggung jawab perusahaan penerbangan, sehingga apabila mereka merasa ganti rugi terlalu rendah jamaah haji/umrah dapat mengasuransikan dirinya. Bilamana perusahaan penerbangan tidak menyerahkan tiket penumpang (*passenger ticket*) kepada jamaah haji/umrah, tidak mengurangi sahnya perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dengan jamaah haji/umrah,

³⁸⁰ Pasal 3 Konvensi Montreal 1999

tetapi perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas tanggung jawab perusahaan penerbangan, dengan kata lain perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*), berapapun kerugian harus dibayar oleh perusahaan penerbangan.

Di samping itu perusahaan penerbangan sebagai pengangkut juga harus memberi tiket bagasi untuk setiap paket bagasi tercatat kepada jamaah haji/umrah untuk setiap paket bagasi tercatat atau pemberi tahu secara tertulis besaran ganti rugi bilamana terjadi bagasi tercatat tersebut hilang, rusak seluruh maupun sebagian sehingga tidak dapat digunakan lagi. Dalam perusahaan penerbangan menerima bagasi tidak tercatat tanpa diberi tanda terima bagasi, tidak mengurangi sahnya perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dengan jamaah haji/umrah yang tetap berlaku Konvensi Montreal 1999, tetapi perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas ganti rugi yang diderita oleh jamaah haji/umrah yang berarti perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).

2. Surat Muatan Pesawat Udara (*Air Waybill*)

Di samping tiket penumpang (*passenger ticket*) dan tiket bagasi tercatat (*check baggage*), perusahaan penerbangan sebagai pengangkut transportasi udara internasional juga wajib menyerahkan surat muatan udara (*air waybill*) atau sarana lainnya yang dapat menggantikan surat muatan udara (*air waybill*) kepada jamaah haji/umrah yang mempunyai kargo.³⁸¹

Bilamana terdapat sarana lain digunakan untuk menggantikan surat muatan udara (*air waybill*) harus, bilamana diminta oleh jamaah haji/umrah, menyerahkan

³⁸¹ Kargo adalah barang atau hewan atau animal product yang dikemas sesuai dengan pengangkutan udara dan dilengkapi dengan dokumen penerbangan dan diangkut dengan pesawat udara.

tanda terima yang dapat menggantikan sebagai surat muatan udara (*air waybill*). Surat tanda terima atau yang dapat menggantikan surat muatan udara (*air waybill*) tersebut harus berisikan indikasi bandar udara embarkasi dengan indikasi bandar udara debarkasi, bilamana indikasi bandar udara embarkasi dan indikasi bandar udara debarkasi tersebut berada dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 harus ada bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) walaupun bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) tersebut terletak di negara bukan menjadi anggota Konvensi Montreal 1999. Hal ini penting untuk mengetahui bahwa transportasi udara tersebut merupakan transportasi udara internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Konvensi Montreal 1999 dan indikasi berat kargo.³⁸²

Jamaah haji/umrah, pemilik kargo wajib melengkapi dokumen bea cukai, dokumen polisi atau dokumen pejabat umum lainnya yang mengindikasikan sifat kargo yang bersangkutan. Ketentuan tersebut tidak menimbulkan tugas, kewajiban dan tanggung jawab kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkutan udara internasional.³⁸³

Surat muatan udara (*air waybill*) dibuat oleh jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo dalam rangkap 3 (tiga) bagian pertama ditandai dengan perkataan "*for carrier*" ditanda tangani oleh jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo, bagian kedua ditandai dengan perkataan "*the consignee*" ditanda tangani oleh jamaah haji/umrah bersama dengan perusahaan penerbangan, sedangkan bagian ketiga harus ditanda tangani oleh perusahaan sebagai tanda bahwa

³⁸² Pasal 5 Konvensi Montreal 1999

³⁸³ Pasal 6 Konvensi Montreal 1999: "*The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, policies and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carriers no duty, obligation or liability resulting therefrom.*"

kargo telah diterima oleh perusahaan penerbangan dalam keadaan baik dan diserahkan kepada pengirim kargo. Penanda tangan tersebut dapat dilakukan dengan tanda tangan basah atau tanda tangan cap atau stempel. Apabila atas permintaan jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo, perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut membuat surat muatan udara (*air waybill*), sepanjang tidak dibuktikan sebaliknya, surat muatan udara (*air waybill*) dianggap dibuat oleh jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Konvensi Montreal 1999.

Apabila kargo terdiri dari beberapa paket, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut berhak minta kepada jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo untuk membuat surat muatan udara (*air waybill*) secara terpisah, sebaliknya jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo berhak minta kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkut memberi tanda terima kargo secara terpisah juga apabila menggunakan sarana lain selain surat muatan udara (*air waybill*).

Apabila perusahaan penerbangan sebagai pengangkut tidak menyerahkan surat muatan udara (*air waybill*) atau sarana lainnya sebagai pengganti surat muatan udara (*air waybill*) yang memuat indikasi bandar udara embarkasi dan indikasi bandar udara debarkasi, indikasi bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*), berat kargo, persyaratan administrasi berkenaan dengan bea cukai, polisi atau pejabat umum lainnya, bagian-bagian surat muatan udara untuk pemilik kargo, penerima kargo dan pengangkut, surat muatan kargo secara terpisah, maka tidak akan berpengaruh kepada sahnya perjanjian transportasi udara internasional antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah, tetapi perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati pembatasan tanggung jawab (*limited liability*) artinya perusahaan penerbangan sebagai pengangkut tanggung jawab tidak terbatas.

Jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo bertanggung jawab atas kebenaran keterangan yang dijelaskan di dalam surat muatan udara (*air waybill*) atau tanda terima sebagai pengganti surat muatan udara (*air waybill*), termasuk semua keterangan-keterangan yang dibuat oleh pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya, harus memberi ganti kerugian yang diderita oleh perusahaan penerbangan sebagai pengangkut akibat kerugian yang ditimbulkan oleh keterangan-keterangan yang tidak benar dalam surat muatan udara (*air waybill*) atau sarana lain sebagai pengganti surat muatan udara (*air waybill*).

3. Dokumen Bukti Transportasi Udara

Perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah dibuktikan dengan tiket pesawat udara (*passenger's ticket*) dan/atau surat muatan udara (*air waybill*), namun demikian walaupun tidak diberikan tiket pesawat udara atau surat muatan udara (*air waybill*) bukan berarti bahwa tidak ada perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah, sebab dapat dibuktikan dengan alat bukti yang lain. Tiket pesawat udara dan surat muatan udara atau sarana pengganti lainnya sebagai salah satu alat bukti adanya perjanjian antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah harus berisikan indikasi bandar embarkasi dengan indikasi bandar udara debarkasi. Apabila indikasi bandar udara embarkasi dengan bandar udara debarkasi berada dalam satu negara anggota Konvensi Montreal 1999 harus ada satu atau lebih bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) walaupun bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) tersebut berada di negara yang tidak menjadi anggota Konvensi Monteal 1999.

Jamaah haji/umrah dalam kapasitasnya sebagai pengirim kargo berhak untuk menarik kembali kargo tersebut atau memindahkan pengiriman kargo kepada

bandar udara yang lain atau memindahkan kepada orang selain yang ditunjuk sebagai penerima selama dalam proses pengiriman. Dalam hal jamaah haji/umrah melaksanakan hak tersebut harus sedemikian rupa tidak akan merugikan perusahaan penerbangan maupun orang yang semula ditunjuk sebagai penerima dan harus membayar semua biaya sebagai akibat melaksanakan hak tersebut.

Apabila tidak mungkin untuk melaksanakan instruksi jamaah haji/umrah sebagai pengirim, perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut harus segera memberi tahu pengirim. Jika pengangkut melaksanakan instruksi pengirim untuk disposisi kargo tanpa memerlukan pembuatan bagian dari *air waybill* atau tanda terima kargo yang dikirimkan kepada yang terakhir, pengangkut akan bertanggung jawab, tanpa mengurangi haknya untuk mendapatkan kembali dari pengirim, untuk setiap kerusakan yang mungkin terjadi pada seseorang yang secara sah memiliki bagian dari *air waybill* atau tanda terima kargo tersebut. Hak yang diberikan kepada pengirim berakhir pada saat hak penerima barang dimulai sesuai dengan Pasal 13. Namun demikian, jika penerima barang menolak untuk menerima kargo, atau tidak dapat dihubungi, pengirim melanjutkan hak disposisinya.

4. Tanggung Jawab Kargo Udara

Sebagaimana diuraikan di atas bahwa Konvensi Montreal 1999 juga menerapkan konsep praduga bersalah seperti dilakukan dalam Konvensi Warsawa 1929 termasuk protokol dan suplemennya, oleh karena itu jumlah tanggung jawab pengangkut juga dibatasi. Menurut Konvensi Montreal 1999 jumlah tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dibatas sebesar 17 SDR setiap kg kargo, kecuali jamaah haji/umrah telah memberi tahu, pada saat menyerahkan kargo, nilainya perkg lebih tinggi dari 17 SDR, dalam hal demikian, jamaah haji/umrah harus membayar biaya tambahan untuk asuransi sebesar pemberi tauhan tersebut. Dalam hal demikian, bilamana terdapat kerugian

kargo, perusahaan penerbangan akan memberi ganti kerugian sebesar 17 SDR perkg ditambah dengan biaya asuransi dari perusahaan asuransi tersebut.³⁸⁴

5. Tanggung Jawab Terhadap Jemaah Haji/Umrah

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh jemaah haji/umrah yang disebabkan karena meninggal dunia, luka parah atau luka ringan akibat kecelakaan pesawat udara selama waktu penerbangan atau selama dalam proses embarkasi dari BIJB Kertajati sampai saat jemaah umrah debarkasi di bandar udara Jeddah.³⁸⁵

Konvensi Montreal 1999 tidak menjelaskan perkataan :....."in course of any of the operation of embarking and disembarking," karena itu penafsirannya diserahkan kepada hakim yang memeriksa sesuai dengan hukum nasional yang berlaku. Dalam praktek, ada hakim yang menafsirkan tanggung jawab perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut saat penumpang jemaah haji/umrah melaporkan keberangkatan (*check-in*) sampai saat penumpang turun dari pesawat udara (debarkasi) atau keluar dari gedung terminal.³⁸⁶

Apabila gugatan oleh jemaah haji/umrah terhadap perusahaan penerbangan sebagai pengangkut tersebut diajukan kepada hakim Indonesia, maka tanggung jawab hukum pengangkut sejak dari ruang tunggu (*waiting room*) sampai embarkasi (*boarding*) ke dalam pesawat udara, sesuai

³⁸⁴ Pasal 22 paragraf (3) Konvensi Montreal 1999

³⁸⁵ Pasal 17 Konvensi Montreal 1999.....," or in the course of any of the operation of embarkation and disembarking

³⁸⁶ Martono K.,Amad Sudiro.,*Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*.Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada. 2013 hal.253

dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009,³⁸⁷ atau sebaliknya sejak jemaah haji/umrah turun dari pesawat udara (debarkasi) sampai diruang tunggu mengambil bagasi. Apabila kecelakaan jemaah haji/umrah terjadi antara ruang tunggu (*waiting room*) sampai embarkasi (*boarding*) sampai ruang tunggu mengambil bagasi,³⁸⁸ maka perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dan BIJB Kertajati sebagai operator bandar udara bertanggung jawab memberi ganti kerugian yang diderita oleh jemaah haji/umrah.³⁸⁹

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa Konvensi Montreal 1999 menerapkan konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) maka jemaah haji/umrah tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, jemaah haji/umrah cukup memberi tahu bahwa terdapat kerugian yang diderita akibat kecelakaan pesawat udara, namun demikian jumlah tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas sebesar 100.000 SDR.³⁹⁰ Nilai SDR kedalam mata uang nasional dengan mengacu kepada tata cara konversi nilai uang yang digunakan oleh *International Monetary Fund (IMF)*.³⁹¹

Perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut jemaah haji/umrah, bebas dari tanggung jawab membayar ganti kerugian yang diderita oleh jemaah haji/umrah, bilamana perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya yang bekerja untuk dan atas nama pengangkut dapat

³⁸⁷ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

³⁸⁸ Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta penjelasannya.

³⁸⁹ Pasal 240 paragraf (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

³⁹⁰ Pasal 21 Konvensi Montreal 1999.

³⁹¹ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan jemaah umrah sendiri atau disebabkan oleh pihak ketiga.³⁹²

6. Batal Demi Hukum (Null and Void)

Berbeda latar belakang Konvensi Warsawa 1929 dengan latar belakang Konvensi Montreal 1999. Konvensi Warsawa 1929 latar belakangnya adalah melindungi perusahaan penerbangan pada waktu itu yang masih memerlukan perlindungan terhadap gugatan perdata tidak terbatas (*unlimited liability*) karena pada saat itu perusahaan penerbangan masih bayi (*infant*), sedangkan Konvensi Montreal 1999 bermaksud melindungi penumpang dan/atau pengirim barang, karena perusahaan penerbangan sudah berkembang dengan pesat, sementara itu penumpang dan/atau pengirim barang kurang memperoleh perlindungan, oleh karena itu ganti kerugian yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 lebih besar dibandingkan dengan ganti rugi yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929.

Jumlah ganti rugi yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 adalah 100.000 SDR untuk jemaah haji/umrah yang meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan, 4.150 SDR setiap jemaah haji/umrah dalam hal terjadi keterlambatan, 1.000 SDR setiap keterlambatan bagasi tercatat (*check baggage*) perkg dan 17 SDR perkg untuk setiap keterlambatan kargo, sebaliknya suatu perjanjian yang memberi ganti rugi lebih rendah dari 100.000 SDR untuk jemaah haji/umrah yang meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan, 4.150 SDR setiap jemaah haji/umrah dalam hal terjadi keterlambatan, 1.000 SDR setiap keterlambatan

³⁹² Pasal 21 paragraf (2) Konvensi Montreal 1999 yang dikenal sebagai beban pembuktian terbalik (*burden of proof*).

bagasi tercatat (*check baggage*) perkg dan 17 SDR perkg untuk keterlambatan kargo batal demi hukum (*null and void*).³⁹³

7. Pembayaran Dimuka (*Advance Payment*)

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa maksud dan tujuan Konvensi Montreal 1999 adalah untuk melindungi kepentingan penumpang dan/atau pengirim barang, oleh karena itu dalam hal terjadi kerugian jemaah haji/umrah yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara, maka perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut segera membayar uang muka (*advance payment*) kepada jemaah haji/umrah yang meninggal dunia untuk meringankan beban penderitaan mereka. Pembayaran uang muka (*advance payment*) tersebut akan diperhitungkan dengan batas ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pengangkut.³⁹⁴

8. Satuan Mata Uang (*Conversion of Monetary Unit*)

Satuan mata uang yang digunakan dalam Konvensi Montreal 1999 adalah *Special Drawing Rights (SDR)* sebagaimana digunakan oleh Dana Moneter Internasional (IMF). Konversi satuan uang ke dalam mata uang nasional

³⁹³ Pasal 26 Konvensi Montreal 1999: "Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provision of this Convention.

³⁹⁴ Pasal 28 Konvensi Montreal 1999: "In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

harus,³⁹⁵ dalam proses pengadilan, dilakukan sesuai dengan nilai satuan moneter pada saat keputusan hakim ditetapkan. Nilai SDR ke dalam mata uang nasional bagi negara yang menjadi anggota IMF harus dihitung sesuai dengan tata cara perhitungan yang dilakukan oleh IMF pada saat keputusan pengadilan ditetapkan, sedangkan bagi negara yang tidak menjadi anggota IMF nilai SDR yang dikonversikan dihitung sedemikian rupa oleh negara tersebut. Negara yang tidak menjadi anggota IMF yang hukum nasionalnya tidak mengizinkan penggunaan satuan SDR, pada saat ratifikasi Konvensi Montreal 1999 atau setiap saat dapat menyatakan bahwa batas tanggung jawab pengangkut jemaah haji/umrah ditetapkan 1,500.000 satuan uang setiap jemaah haji/umrah yang meninggalkan dunia atau 62,500 satuan uang untuk setiap keterlambatan jemaah umrah atau 15,000 satuan uang untuk setiap bagasi tercatat milik jemaah umrah yang hancur atau rusak sebagian sehingga tidak dapat dipakai seluruhnya atau hilang, 250 satuan uang untuk kargo perkg milik jemaah umrah. Satuan uang tersebut senilai 65,5% emas murni kadar 900 miligram. Perhitungan tersebut dapat dikonversi menjadi mata uang nasional sekitar angka tersebut.³⁹⁶

9. Yurisdiksi Pengadilan

Berbicara soal yurisdiksi pada umumnya dikenal 3(tiga) macam jenis yurisdiksi masing-masing *territorial jurisdiction principles*, *active national jurisdiction principles* dan *passive national jurisdiction principles*. Dalam hukum udara biasanya berlaku yurisdiksi teritorial, karena pesawat udara didaftarkan di Indonesia maka yurisdiksi yang berlaku dalam transportasi jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati, maka dalam kasus tersebut bilamana terjadi gugatan akan diajukan kepada hakim pengadilan negeri di Indonesia.

³⁹⁵ Mata uang nasional dimaksudkan mata uang dari negara hakim yang memeriksa perkara gugatan.

³⁹⁶ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 gugatan atas kerugian jemaah haji/umrah akibat kecelakaan pesawat udara kepada pengadilan salah satu negara anggota Konvensi Montreal 1999 atau negara embarkasi jemaah haji/umrah (Indonesia) atau negara debarkasi jemaah haji/umrah atau negara tempat membeli tiket penumpang atau negara tempat jemaah haji/umrah mempunyai tempat tinggal tetap (*permanent residence*) atau negara tempat perusahaan penerbangan mempunyai kegiatan utama (kantor pusat) perusahaan penerbangan atau kantor perwakilan perusahaan penerbangan. Kebangsaan dari jemaah umrah tidak menjadi masalah untuk mengajukan gugatan atas kerugian yang diderita oleh jemaah umrah.

10. Arbitrase dan Kedaluwarsa

Arbitrase merupakan penyelesaian sengketa perdata di luar peradilan antara pihak yang bersengketa, sebagaimana tertuang dalam Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Penyelesaian sengketa melalui arbitrase dapat dilakukan jika kedua belah pihak sepakat untuk menyelesaikan sengketa melalui arbitrase. Terdapat beberapa badan khusus sebagai pilihan bagi para pihak jika ingin menyelesaikan sengketa melalui arbitrase, antara lain Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI), Badan Arbitrase Pasar Modal Indonesia (BAPMI).

11. Gugatan Perdata dan Tuntutan Pidana

Sebagaimana disebutkan di atas, yang dimaksud dalam penerbangan (*in flight*) adalah sejak pesawat udara penuh tenaga siap untuk tinggal landas sampai pesawat udara selesai mendarat diujung landas pacu³⁹⁷ atau pada saat semua pintu luar ditutup diikuti dengan embarkasi menuju

³⁹⁷ ICAO Doc 8364, Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 23 September 1963

ke ujung landas pacu sampai semua pintu luar dibuka kembali diikuti dengan debarkasi para penumpang,³⁹⁸ maka berlaku Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1970 karena Indonesia telah meratifikasi kedua konvensi tersebut.³⁹⁹ Menurut Konvensi Tokyo 1963 kapten penerbang berhak menurunkan jemaah haji/umrah yang melakukan pelanggaran atau tindakan-tindakan yang mengganggu ketertiban dalam penerbangan (*unrully passenger*) di bandar udara. Dalam hal kapten penerbang tidak dapat melakukan pencegahan atau menurunkan jemaah haji/umrah yang melakukan pelanggaran atau mengganggu ketertiban dapat dilakukan oleh awak pesawat udara yang lain untuk dan atas nama kapten penerbang, bahkan penumpang lain juga dapat melakukan pencegahan pelanggaran penumpang umroh atau mengganggu ketertiban dalam penerbangan untuk dan atas nama kapten penerbang.

Berdasarkan Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963 kapten penerbang atau awak pesawat udara lainnya bahkan perusahaan penerbangan tidak dapat digugat perdata oleh umrah di depan pengadilan atau dituntut pidana oleh penegak hukum akibat tindakan yang dilakukan kapten penerbang atau awak pesawat udara atau penumpang umrah yang melakukan pencegahan tindakan pelanggaran atau ketertiban yang dilakukan oleh jemaah umroh dalam penerbangan.⁴⁰⁰ Ketentuan demikian juga berlaku terhadap

³⁹⁸ ICAO Doc.8920, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft, Signe the Hague on 16 December 1970

³⁹⁹ Undang-Undang No.2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1976, ditanda tangani tanggal 31 Maaret 1976

⁴⁰⁰ Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963" for the action taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the

perusahaan penerbangan Saudi Arabian Airlines karena Saudi Arabia juga sudah meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan The Hague 1970⁴⁰¹

12. Gugatan Ganti Kerugian

Berdasarkan Pasal 33 Konvensi Montreal 1999 gugatan ganti kerugian, atas pilihan penggugat, dapat diajukan melalui pengadilan tempat negara anggota Konvensi Montreal 1999 atau negara tujuan penerbangan atau tempat kantor pusat perusahaan penerbangan atau tempat membeli tiket atau tempat alamat tetap penggugat sehingga dapat mempermudah bagi penggugat.

13. Asuransi Tanggung Jawab Hukum

Berdasarkan Pasal 50 Konvensi Montreal 1999 pemerintah Indonesia dalam kapasitasnya sebagai negara anggota Konvensi Montreal 1999 berhak menginstruksikan agar perusahaan penerbangan menyediakan asuransi tanggung jawab penumpang (*legal liability insurance*) umrah, sedangkan perusahaan penerbangan tersebut harus membawa bukti asuransi untuktanggung jawabnya terhadap kerugian yang diderita oleh jamaah umrah.

14. Lain-Lain Garuda Indonesia

Program tanggung jawab sosial perusahaan (*Corporate Social Responsibility/CSR*) telah menjadi pendekatan yang tepat bagi entitas bisnis untuk mengakar dan tumbuh kembang bersama masyarakat. Kewajiban penerapan CSR bagi perseroan dengan kegiatan usaha yang berdampak pada fungsi kemampuan sumber daya alam, diatur dalam Pasal 74 ayat 1 Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. CSR dapat memitigasi risiko dan mempertahankan

treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

⁴⁰¹ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2205) Vol.XXX-Part I. The Carswell Company Ltd, 2005, Pages 196-212.

hubungan perseroan yang serasi, seimbang, dan sesuai dengan lingkungan, nilai, norma, dan budaya masyarakat

CSR menjadi sarana pengikat antara perusahaan dengan konsumen atau pelanggan, sebagai upaya menumbuhkan rasa memiliki masyarakat terhadap perusahaan sekaligus menjadi alat untuk menyelaraskan dinamika bisnis dengan kelestarian lingkungan. Garuda Indonesia menyadari bahwa setiap kemajuan yang diraih perusahaan sudah selayaknya dinikmati pula oleh masyarakat, antara lain melalui berbagai program kerja sama yang dapat meningkatkan pemberdayaan masyarakat dan lingkungan. Melalui program-program CSR yang disebut Garuda Indonesia Cares (Garuda Indonesia Peduli), upaya memberdayakan masyarakat dan menjaga lingkungan itu akan terus menjadi bagian dari kerja keras untuk memajukan perusahaan.⁴⁰²

Salah satu komitmen Garuda Indonesia tersebut tertuang dalam konsep Garuda *Indonesia Green Airline*, bertujuan menjadikan maskapai penerbangan selaras dengan masyarakat dan alam itu diwujudkan dengan keterlibatan Garuda Indonesia sebagai salah satu founding member dalam Indonesia Business Council for Sustainable Development (IBCSA). Sebuah forum untuk perusahaan-perusahaan di Indonesia yang fokus pada upaya-upaya sektor bisnis dalam menciptakan pembangunan Indonesia yang berkelanjutan. Garuda Indonesia juga aktif berpartisipasi dalam Program Indonesia Vision 2050 yang merupakan program inisiatif dengan tujuan menyusun kerangka kerja sektor bisnis agar berpaling dari praktik "Business As Usual" menjadi "sustainable."⁴⁰³

⁴⁰² GARUDA INDONESIA PEDULI

<https://www.garuda-indonesia.com/id/id/csr/garuda-indonesia-cares/index> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

⁴⁰³.Ibid.

Melalui Garuda Indonesia Peduli, Garuda Indonesia telah menjalankan program CSR yang dirancang untuk mendukung perkembangan masyarakat dan pembangunan berwawasan lingkungan yang berkelanjutan. Program-program yang dijalankan juga kerap disinergikan dengan upaya Pemerintah, dan institusi lainnya baik domestik maupun internasional yang menyentuh 3 aspek CSR yakni Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan secara konsisten dan berkesinambungan.⁴⁰⁴

⁴⁰⁴.Ibid.

CHAPTER

4

LIABILITY OF THE AVIATION COMPANY

In Chapter IV regarding the responsibilities of airline companies, the responsibilities of companies based on the 1929 Warsaw Convention and the 1999 Montreal Convention are explained as follows :

A. The 1929 Warsaw Convention

As a comparison with the 1999 Montreal Convention, it describes the application of the 1929 Warsaw Convention; international air transportation documents which include aeroplane tickets (passenger ticket), checked baggage, (check baggage), air waybill; the responsibility of the carrier (air carrier liability) includes the amount of compensation (amount of liability); complaint; jurisdiction (jurisdiction); However, before elaborating on this matter, the chronology of the development of the 1929 Warsaw Convention is explained as follows.

B. Development of the 1929 Warsaw Convention

Arrangements for legal responsibility in international aviation began in 1920,⁴⁰⁵ at that time commercial aviation was

⁴⁰⁵ Perkembangan Konvensi Warsawa 1929 dapat dibaca :” Andreas F. Lowenfeld and Allan I.Mendelsohn:”*the United States and the*

relatively still very young (infant) to create uniformity of legal responsibility for international flight passengers who died in aeroplane accidents. Without a legal regime in international aviation law, it will complicate the implementation of international flights because legal responsibilities will apply under the national laws of each country, which is different. Therefore, it is appropriate to express appreciation to senior international aviation law who created the 1929 Warsaw Convention.

In 1923 France proposed the concept of regulating international aviation legal responsibilities to parliament, but these responsibilities had not yet been agreed upon internationally. International legal responsibility was first agreed upon internationally at the International Conference in France on 27 October 1925 in Paris. At the conference, a Committee Internationale Technique de' Experts Juridiques Aeriens (CITEJA) was formed to evaluate the need to establish a uniform regime of international air law responsibility or not, identify the components and develop concepts that were submitted to interested countries.

The second CITEJA meeting took place in May 1926 and continued in April 1927 to perfect the concept of legal responsibility of the carrier by adding transport documents, the jurisdiction of the next carrier and mixed transportation, while in the next CITEJA meeting in 1928 in Madrid approved the concept sent by the French government to be submitted to other countries to organize international private air law conferences. The civil international air law conference was held in Warsaw, Poland on October 4, 1929, at the invitation of the Polish government to consider the concept of international private law at the suggestion of CITEJA.

In the conference which was attended by 33 delegates, two-thirds of those present represented their countries, while the

Warsaw Convention, Vol.80 (3) Harvard Law Reviews 479-602 (1967).

United States was the observer. The Conference in Warsaw 1929 discussed the CITEJA concept which was prepared at the Madrid Conference and which consisted of 31 articles which were finally approved as the 1929 Warsaw Convention concerning Provisions Concerning International Air Carriage which became known as the "Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed on 12 October 1929.

The 1929 Warsaw Convention was signed by 23 countries which were generally countries in Europe, then followed by 128 countries which made the 1929 Warsaw Convention acceptable as an international convention that regulates the unification of international law concerning the responsibility of the carrier in international flights, the United States itself applies the common law system became a member of the 1929 Warsaw Convention.

The 1929 Warsaw Convention is an international convention that changes the concept of liability based on fault into legal responsibility on the basis of the presumption of liability which is still valid and accepted by the world community, as a result of an aeroplane accident during passenger is in the process of embarkation until debarkation,⁴⁰⁶ the airline company is responsible for the losses suffered by passengers and/or goods senders.

C. Entry into force of the 1929 Warsaw Convention

Article 1 regulates the application of the 1929 Warsaw Convention. According to this article, it applies to the transportation of people and/or goods organized by airlines carrying out international air transportation with payment. What is meant by international transportation is air transportation

⁴⁰⁶ Tanggung jawab hukum (*legal liability*) perusahaan penerbangan terhadap penumpang sebagai akibat dari pembajakan udara dapat dibaca Abraham Abramovsky: *Compensation For Passengers of Hijacked Aircraft*, Vol.21 Buffalo Law Review.339-359 (1971-1972).

carried out from a member country to another member country of the 1929 Warsaw Convention or transportation within one member country but with an intermediate landing in another country even though the country is not a member of the 1929 Warsaw Convention. The 1929 Warsaw Convention does not apply to air transportation carried out by state aircraft, namely military, customs and police aircraft.

D. International Air Transport Documents

As mentioned above, the 1929 Warsaw Convention regulates the uniformity of international air transportation documents.⁴⁰⁷ International air transport documents are regulated in Chapter II Article 3 to Article 15 of the 1929 Warsaw Convention, these documents consist of passenger tickets (passengers ticket), checked baggage tickets (check baggage), cabin baggage tickets (cabin baggage) and air cargo documents (air waybills) as follows :

1. Aircraft Passenger Tickets

According to Article 3 of the 1929 Warsaw Convention, every airline in its capacity as carrier is obliged to hand over airplane tickets to passengers. The aeroplane passenger ticket must contain the place and date of manufacture, place of departure and destination, intermediate landing with a note that the airline has the right to change the intermediate landing as long as it does not affect international flights, the name and address of the airline company, a statement that the provisions of the 1929 Warsaw Convention apply to air transportation. Without a lost or damaged ticket, it does not mean that there is no air transportation agreement, however, if an airline carries passengers without giving tickets to passengers, then the airline is not entitled to enjoy the limit of

⁴⁰⁷ Keseragaman dokumen transportasi udara internasional dapat dibaca pada J. G. Gazdik, *Uniform Air Transport Documents and condition of contract*. Vol.XIX The Journal of Air Law and Commerce 184-209 (1952).

liability regulated in the 1929 Warsaw Convention means that airlines have unlimited liability. The writing on the ticket must be clearly read, a ticket whose writing is small so that it is difficult to read means it is not a ticket, therefore the airline company does not provide a ticket, consequently the airline company is also not entitled to enjoy the limit on the amount of compensation stipulated in the 1929 Warsaw Convention.

An airplane ticket is one of the means of proof of an agreement between the passenger and/or the sender of goods and the airline company, without a ticket it does not mean that there is no air transportation agreement between the passenger and the airline, because it can still be proven with other evidence, for example a receipt receipt of money. The agreement states that passengers and/or goods senders have the obligation to pay transportation costs which are the right of the carrier, otherwise the carrier has the obligation to transport passengers and/or cargo to their destination safely, therefore if passengers and/or cargo do not arrive at the destination safely, the airline company in its capacity as carrier is responsible for compensating for losses suffered by passengers and/or goods senders.

2. Checked Baggage Tickets

Checked baggage tickets are regulated in Article 4 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 4 of the 1929 Warsaw Convention, airlines in their capacity as carriers are required to hand over checked baggage tickets to passengers.⁴⁰⁸ The checked baggage ticket must contain the place and date of manufacture of the checked baggage ticket, the airport of departure and the airport of destination, the name and address of the airline as the carrier, the passenger

⁴⁰⁸ Barang-barang yang dibawa sendiri oleh penumpang dalam pengawasan penumpang sendiri, tidak perlu ada tiket bagasi. Lihat Pasal 4 ayat (1)other than small personel objects of which the passenger takes charge himself.....

ticket number (passenger ticket), a statement that the checked baggage will be handed over to the ticketing carrier. checked baggage, the package number and weight of each package, a statement that the checked baggage applies to the 1929 Warsaw Convention; the number and weight of checked baggage, and the total value of goods notified.

The absence of a checked baggage ticket or a lost or damaged baggage ticket does not mean that there is no international air transportation agreement,⁴⁰⁹ however, if an airline company in its capacity as carrier receives checked baggage or a checked baggage ticket or baggage ticket does not contain information regarding the place and date issuance of a checked baggage ticket, place of departure airport and destination airport, name and address of the airline company, airplane passenger ticket number,⁴¹⁰ a statement that the checked baggage will be handed over to the checked baggage ticket carrier; the package number (coli),⁴¹¹ and the weight of each package, a statement that the responsibility of the airline as carrier applies the provisions of the 1919 Warsaw Convention,⁴¹² the number and weight of each checked baggage; the total value of the goods notified, the airline company is not entitled to enjoy the compensation limit,⁴¹³

⁴⁰⁹ Pada dasarnya perjanjian telah berlangsung pada saat ada kesepakatan, sehingga tanpa adanya tiket bagasi tercatat bukan berarti tidak ada perjanjian.

⁴¹⁰ Pasal 4 huruf (d), *the number of passenger ticket.*

⁴¹¹ Pasal 4 huruf (f) , *The number and weight of the packages*

⁴¹² Pasal 4 huruf (h) *a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established bay this Convention.*

⁴¹³ Jumlah ganti rugi diatur dalam Pasal 22 Ayat (2), *In the carriage of registered baggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, a the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In the case the carrier will be liable to pay a sum*

meaning that the airline company in its capacity as carrier must be responsible unlimited (unlimited liability). Checked baggage tickets are not securities, baggage tickets on the show mean baggage tickets can be handed over to anyone by showing a baggage ticket, as stipulated in Article 4 Paragraph (3) letter (c).

3. Air Waybill

Air waybills are regulated in Article 5 to Article 18 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 5 of the 1929 Warsaw Convention, every airline in its capacity as carrier has the right to ask the sender and submit to him an international air transport document called "air consignment note". ", on the other hand, the sender of goods has the right to ask the airline as carrier to receive the international air transportation documents, however, without the said air transportation documents or documents being damaged or lost, their destruction does not affect the validity of the international air transportation agreement which will still apply the provisions of the Convention. Warsaw 1929.

The procedures for making international airwaybills are regulated in Article 6 and Article 7 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 6 of the 1929 Warsaw Convention, air waybills made by the sender in 3 (three) copies are submitted to the airline in its capacity as the carrier. The first sheet is marked with the words "air carrier" signed by the sender (consignor), the second sheet is marked with the words "consignee" signed by the airline as carrier and sender of goods, while the third sheet is signed with the words "consignor" signed by flight company. Signing by the airline company proves that the goods or cargo have been properly received.

The airline company must sign the goods receipt document. Signature by employees or employees or agents or

not exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.

representatives with wet signature (original) or airline company stamp. If at the request of the sender, the airline makes an air consignment note, it is considered made by the sender as long as it is not proven otherwise, the making by the airline by signing the air consignment note proves that the goods have been received back by the airline. Airline companies can also ask the sender to make more than one air consignment note if more than one package (coli) is sent.⁴¹⁴

Article 8 of the 1929 Warsaw Convention regulates the contents of an air waybill. According to Article 8 of the 1929 Warsaw Convention, the air waybill must contain the place and date of issue, airports of departure and airports of destination, and approved intermediate landing airports, provided that airlines may change airports. intermediate landing as long as it does not affect international flights; the name and address of the consignee, the name and address of the airline as carrier, the name and address of the consignee if air transportation is carried out by several airlines, the name and address of the consignee if necessary, the nature of the goods being transported, the number of packages, the way in which they are packaged and especially the marking or number, the weight of the goods, the total volume or dimensions of the goods, the external condition of the goods and their packages, the weight of the packages, if agreed, the date and place of payment and the person who must pay for transportation costs when the goods are sent for payment at the place of receipt of goods, the price of the goods when required, the amount of expenditure incurred, the total value of the goods notified to the airline for payment of compensation, the number of parts of the air cargo document, the supporting documents for the air cargo document submitted to the airline, the agreed time for the carriage of goods, g an outline of the flight route agreed upon by the

⁴¹⁴ Pasal 7 Konvensi Warsawa 1929

parties and a statement that the carriage is subject to the provisions of the 1929 Warsaw Convention.⁴¹⁵

Article 9 of the 1929 Warsaw Convention regulates the delivery of goods without an air waybill. According to Article 9 of the 1929 Warsaw Convention, if an airline has received a shipment without being accompanied by an air waybill or if the air waybill is damaged or lost or the air waybill does not contain information on the date and place of issue, the airport departure airport and destination airport, intermediate landing airports, name and address of the consignee, name and address of the airline company, name and address of the consignee, name and address of the first company if the transportation is carried out by several airline companies, the name and address of the recipient of the goods, the nature of the goods, the number of packages, the method of packaging and in particular the marking or number,⁴¹⁶ the weight of the goods, the number and volume or dimensions of the goods, a statement that said transportation is subject to the provisions stipulated in the 1929 Warsaw Convention,⁴¹⁷ then airline company in its capacity as pe Transport is not entitled to enjoy the compensation limit which is its responsibility which is set at 250 francs per kg, thus the airline company has unlimited liability.⁴¹⁸

Article 10 of the 1929 Warsaw Convention regulates the veracity of statements made by consignors of goods (cargo).

⁴¹⁵ Lihat Mankiewicz R.H., *The Liability of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System*. The Netherlands: Kluwer and Taxation Publisher, 1981, hal.68

⁴¹⁶ Pasal 8 huruf (1a) sampai huruf (i) Konvensi Warsawa 1929

⁴¹⁷ Pasal 8 huruf (q) Konvensi Warsawa 1929; "... a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

⁴¹⁸ Martono K., *Agus Pramono., Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Radjagrafindo, 2013 halaman 36.

According to Article 10 of the 1929 Warsaw Convention, the sender of the goods is responsible for the correctness of the information on the goods in the package, therefore, if the contents of the goods do not match the information made by the sender of the goods, it is the responsibility of the sender of the goods, as well as the completeness of the documents - the letter must be the responsibility of the sender of the goods. The sender must be responsible for the loss, destruction, or damage suffered by the airline or any person caused by the carelessness or negligence or carelessness or carelessness or mistake of the sender, especially with regard to statements made in the airway bill. The sender has the obligation to complete all air transportation documents needed to accompany the delivery of goods, such as letters issued by authorized public officials, for example, police certificates, customs, quarantine and other public officials.

According to Article 11 of the 1929 Warsaw Convention, a prima facie air waybill is strong evidence of the existence of a transportation agreement between the sender of goods and an airline in its capacity as a carrier, is proof that the goods have been received properly and the conditions for the carriage of goods. Statements in the air cargo document regarding the weight, size, dimensions, and size of the package, prima facie are strong evidence of the fact stated in the air cargo document regarding the quantity, volume and condition does not constitute evidence for the airline, except to the extent that the airline is with the sender. goods together check the goods at the time the package is made.

Based on the obligations of the airline company, the sender of goods has the right to use the goods, by withdrawing the shipment of goods from the airport of departure, airport of destination or stopping delivery of the goods sent while still in flight or every landing or by requesting that the goods be handed over to people on the place of destination or during the flight is handed over to a person or legal entity other than the person whose name is

the recipient of the goods mentioned in the bill of lading or ask them to return the goods sent to the airport of departure. The sender is responsible for all costs incurred due to their request. If the sender's request cannot be carried out by the airline concerned, the airline will immediately notify the sender. The right to use the goods by the sender ends when the recipient of the goods begins to receive the goods, however, if the recipient refuses to accept the air cargo or goods or cannot contact the sender, his rights end.

The recipient of the goods has the right, when the goods arrive at the airport of destination, ask the airline company to hand over the bill of lading to him and hand over the goods to him, after paying the remainder and fulfilling the requirements for international air transportation as stated in the bill of lading. Unless otherwise agreed, the airline has the obligation to immediately notify the consignee upon arrival at the destination airport. If the airline permits or the goods do not arrive within 7 (seven) days from the date the goods are supposed to arrive, the consignee has the right to sue the airline based on the international air transportation agreement as stated in the bill of lading.

The sender of goods has the obligation to complete all administrative requirements such as customs requirements, plant quarantine or health quarantine or animal quarantine and other authorized agencies before the goods are handed over to the airline which must be handed over to the recipient of the goods. The sender of the goods is responsible for all losses that occur due to incomplete or insufficient or negligence of the necessary information or documents required, unless the loss is caused by the airline company including its employees, employees, agents or representatives acting for and on behalf of flight company.

E. Air Carrier Liability

The airline company is liable⁴¹⁹ for death or injury or bodily injury⁴²⁰ due to an aircraft accident that takes place during the process of embarkation and debarkation of the aircraft.⁴²¹ Airline companies are also responsible for losses to checked baggage (check baggage) or cargo losses. The responsibility of the airline company is intended as long as the checked baggage or cargo is in the control of the airline company or in certain cases in an emergency landing outside the airport wherever it occurs.

1. Amount of Compensation for Passengers

The amount of compensation for passengers who died is regulated in Article 22 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 22 of the 1929 Warsaw Convention, the amount of compensation for passengers who died as a result of an aeroplane accident is 125,000 francs or converted to US\$

⁴¹⁹ Tanggung Jawab hukum akibat pembajakan udara dapat dibaca Ronald L.Fick, John I.,Gordon C.Person; Aircraft Hijacking:Criminal and Civil Aspects. 22 UN.Fla.L.Rev.72 -100 (1969-70).

⁴²⁰ Instilah "*bodily injured*" menjadi sumber perbedaan pendapat, apakah perkataan "*bodily injured*" tersebut termasuk kerugian mental, emosi, trauma, kaget dan lain-lain. Uraian masalah tersebut dapat dibaca Caroline Desbiens; *Air Carrier Liability For Emotional Distress Under Article 17 of Warsaw Convention of 1929: it is still be Invoked?* Dalam Michael Milde Ed.,Annals of Air and Space Law,(1992) Vol. XVII Part II. Toronto: The Carswell Company Ltd,153-194.

⁴²¹ Kecelakaan pesawat udara adalah suatu peristiwa yang terjadi selama penerbangan dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan di mana terjadi kerugian akibat benturan dengan badan pesawat udara, kecuali disebabkan oleh orang lain atau orang itu sendiri yang semestinya tidak berada ditempat tersebut atau ada kerusakan struktur pesawat udara atau ada penggantian spare part pesawat udara atau pesawat udara hilang sama sekali.

10,000, unless there is an agreement between the airline and the passenger who give compensation higher than that amount. The 1929 Warsaw Convention prohibited agreements between airlines and passengers for less than 125,000 francs in damages.

The airline is not responsible for paying compensation to passengers if the airline, including its employees, employees, agents or representatives, can prove that the airline is innocent based on the presumption of liability principle as stated above, otherwise the airline is not entitled to enjoy compensation limits. a loss of US\$ 10,000 if the passenger can prove that the airline, including its employees, employees, agents or representatives, has taken willful misconduct.⁴²² In the event that an airline, including its employees, employees, agents or representatives, acts intentionally at fault, then the airline has unlimited liability. Intentional errors such as aircraft operations not providing enough life jackets or oxygen in flight.

Airline companies including employees, employees, agents or representatives can also prove that passengers also contributed to the error, in the case of airlines including employees, employees, agents or representatives can prove that passengers are also at fault (contributory negligence), then the airline is not fully responsible, for example on a flight the pilot has warned not to go to the toilet, return to my seat, fasten the belt, fold the table in front of him; because the plane wants to fly in bad weather, but the passenger does not heed the instructions, then suffers a serious injury, then the passenger is also at fault, because of that his legal responsibility is proportional to the level of his guilt.

⁴²² Wilful Misconduct, secara rinci dan jelas dapat dibaca dalam Wllian J.Kickey Jr., Breaking the Limit: Liability for Wilfull Misconduct Under the Guatemala City Protocol. 42 Journal of Air Law and Commerce 603-622 (1976).

2. Indemnification of Checked Baggage Liability

Compensation for checked baggage is regulated in Article 22 Paragraph (2) of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 22 Paragraph (2) the amount of compensation for checked baggage and cargo is limited to 250 francs per kg, unless when delivering the checked baggage or cargo it states that the price of the goods in checked baggage or cargo is higher than 250 francs and the passenger or shipper has paid an additional fee to insure the checked baggage or cargo. In such case or the sender of the goods has paid the insurance fee, the passenger or the sender of the goods will receive a compensation of 250 francs per kg plus insurance for the goods.

Goods are under the control of the passengers themselves, for example, cabin baggage which is the responsibility of the airline company; is worth 5,000 francs per aircraft passenger. This value is 65 ½ (sixty-two and a half) the price of 900 milligrams of pure gold, these values can be converted to the prevailing monetary values.

3. Minimum Compensation Limit

The 1929 Warsaw Convention actually includes international private law. But even so, the 1929 Warsaw Convention stated in Article 23 of the 1929 Warsaw Convention stipulates the minimum limit of liability for an airline company that is maximizing. Article 23 of the 1929 Warsaw Convention stipulates any agreement that intends to eliminate responsibility or regulate the responsibility of airlines that provide compensation lower than the provisions stated in the 1929 Warsaw Convention limit by law, however, the cancellation does not apply to the entry into force of international agreements between passengers with the airline concerned.⁴²³

⁴²³ *Any provision tending to relieve the carrier of liability or fix a lower limit that which is laid down in this Convention shall be null and void but the nullity of any such provisions does not involve the nullity of the*

F. Complaints

Complaints regarding the receipt of goods are regulated in Article 26 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 26 of the 1929 Warsaw Convention, prima facie receipt of delivery of baggage or cargo is strong evidence that the baggage or cargo has been properly received by those entitled to receive it, in accordance with the provisions in the transport documents. international air transportation. In the event of damage to checked baggage or cargo, a complaint must be submitted by the baggage recipient or cargo recipient to the airline as soon as the damage is known and no later than three days after the baggage is received or 7 days after the cargo is received. The latest for complaints for baggage is 7 days from when the baggage is received and 14 days from when the cargo is received by the consignee.

G. Jurisdiction

In the event that a passenger dies due to an aeroplane accident, a lawsuit can be filed with the court of the country of destination of the flight, the court of the country of departure of the aircraft or the court of the country where the headquarters of the airline company or the place where the aeroplane ticket is purchased. The right to file a lawsuit is forfeited within 2 (two) years from the date of the aircraft accident in question.

H. Relationship between the 1929 Warsaw Convention and the 1999 Montreal Convention

The 1929 Warsaw Convention and its protocols and supplements with the 1999 Montreal Convention⁴²⁴ have a very close relationship. The background of the 1929 Warsaw

whole contract, which shall remain subject to the provision of this Convention.

⁴²⁴ ICAO Doc.9740, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Signed at Montreal on 28 March 1999.

Convention was to protect airlines which at that time still needed protection against unlimited liability claims, while the 1999 Montreal Convention was to protect passengers and/or goods senders due to the development of air transportation modes.

The formality requirements in the 1929 Warsaw Convention and its protocols and supplements were simplified by the 1999 Montreal Convention without reducing the substance of the arrangements. The 1999 Montreal Convention regulates more modern by fixing the increase in the amount of compensation automatically, prepayment for victims of losses, insurance obligations, ease of filing a lawsuit etc., however, the provisions stipulated in the 1929 Warsaw Convention along with its protocols and supplements are retained, as well the concept of presumption of liability used in the 1929 Warsaw Convention and its protocols and supplements are retained in the 1999 Montreal Convention as follows.

I. Legal Liabilities

As mentioned above, the air transportation of pilgrims/umroh embarkation on the BIJB Kertajati applies to the 1999 Montreal Convention, before explaining further the legal responsibilities of airline companies in their capacity as carriers in the 1999 Montreal Convention, the concept of responsibility in international air transportation is first explained so that Umrah passengers understand well the issue of responsibility for Umrah transportation.

Below is described the concept of liability based on fault which includes the elements of an error, a loss, which proves that the victim, the victim and the company have a balanced position, unlimited liability; presumption of liability whose elements include the burden of proof, limited liability, legal protection (exoneration), willful misconduct, unlimited liability (unlimited liability; liability without fault that applies to aircraft operators and legal teachings (doctrine) as follows.

1. Liability based on fault

Legal responsibility on the basis of error (liability based on fault) is contained in Article 1365 of the Indonesian Civil Code (KUHPerd.). This article is known as an act against the law (*onrechts-matigdaad*) which generally applies to anyone,⁴²⁵ including airlines. According to Article 1365 HUPerd. Any unlawful act that causes harm to another person requires the person whose actions cause the loss to pay compensation (to compensate for the damage). Based on these provisions, everyone must be responsible (liable) for their own actions,⁴²⁶ meaning that if their actions harm other people, then that person must be responsible for compensating for the losses suffered by other people.⁴²⁷

According to Article 1367 KUHPerd., legal responsibility to people who suffer losses is not only limited to their own actions, but also to the actions of employees, employees, agents, and representatives if they cause harm to others as long as the person acts in accordance with the duties and obligations imposed to that person. This kind of

⁴²⁵ Yang dimaksud dengan perkataan "orang" adalah orang dalam arti orang secara alamiah (natural person) maupun badan hukum (legalperson).

⁴²⁶ A master and his servants are considered to be one person for the purpose of Liability. Ram S. Jakhu, Julis Young Jewelry M.F.G. Inc. vs Delta dalam Nicolas Matte.,Ed., *Annals of Air and Space Law*:Toronto:The Carswell Company, Ltd.1979.

⁴²⁷ Martono K.,Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi.,disampaikan Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Baadan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi tgl 22 Nopember 2000 di Jakarta.

responsibility is also known in the Common Law system in the case of *Swanson Peer vs Canada*.⁴²⁸

In principle, liability based on fault applies to all transportation companies. Legal responsibility on the basis of an error must fulfil the elements of an error, there is a loss and the loss is related to the error, if there is a loss there is no mistake then it is irresponsible, if there is an error there is no loss nor is it responsible which proves a mistake is a victim, if it is proven that there was a mistake, the amount of compensation is not limited, the victim as plaintiff and the company as the defendant have the same position in the sense that they can prove each other.

⁴²⁸ Dalam kasus *Swanson vs Canada*, dijelaskan bahwa pejabat penerbangan sipil di Canada merupakan bagian dari Departemen Transportasi. Berdasarkan *Aeronautic Act, Canada*, Menteri Transport bertanggung jawab terhadap keselamatan operasi penerbangan. Dalam pelaksanaan tugas operasional keselamatan penerbangan tersebut dilakukan oleh petugas operasi keselamatan penerbangan di daerah (State) untuk mengeluarkan izin terbang, sertifikat kecakapan. Setelah sertifikat tersebut dikeluarkan, petugas operasi keselamatan penerbangan di daerah harus mengawasi pelaksanaan persyaratan yang tercantum dalam sertifikat tersebut. Pelaksanaan pengawasan tersebut dilakukan oleh pejabat daerah dengan pedoman yang diberikan oleh pemerintah pusat (Federal) untuk dan atas nama Menteri transport karena itu Menteri Transport bertanggung jawab atas kesalahan yang dilakukan oleh pejabat daerah berdasarkan *Federal Tort Claims Act (FTCA)*; Lihat Ewa M. Swiecicki, *Liability of the Canadian Government for the Negligent Enforcement of Aviation Safety Regulation*, dalam *Michl Milde, Annals of Air and Space Law*, Vol. XVIII-1993 Part I, hlm. 275-308.

a. There are errors (fault) and Losses (Damage).

As mentioned above, legal liability on the basis of the fault must include loss and fault. The loss must have something to do with mistakes, there is no loss there is no mistake, irresponsibility and there are mistakes but no loss is also irresponsible.

b. Burden of Proof and Amount of Compensation

In the concept of liability based on fault, it is the victim who suffers the loss. If the passenger and/or shipper as a victim can prove wrong, then the company must pay unlimited losses, all losses suffered must be paid (unlimited liability) in the sense that whatever amount must be paid by the company, unless there is an agreement between the two parties.

c. Position of the Parties

In the concept of liability based on fault, the position of the parties is equal in the sense that the passenger and/or the shipper and the company can mutually prove their wrongdoing. The concept of liability based on fault feels fair when they can prove each other, however, in its development, liability based on fault cannot be applied in air transportation because it is impossible for passengers and/or shippers to prove the fault of the airlines because airlines are familiar with high technology, while passengers and/or goods senders are not familiar with high technology.⁴²⁹

2. Presumption of Liability

In its development, the concept of liability based on fault cannot be used in air transportation, because the position of passengers and/or goods senders is not balanced with the position of airline companies in their capacity as passenger and/or goods carriers. In air transportation,

⁴²⁹ Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata: Internasional & Nasional. Jakarta: Penerbit Devisi Buku Prguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, hal. hal.12

airlines have high technological capabilities, while passengers and/or freight forwarders do not have high technological capabilities, so that if passengers and/or freight forwarders as victims must prove the airline's mistakes, it is impossible to succeed, because of that since 1929 the concept of responsibility was introduced. the law of presumption of guilt (presumption of liability concept).⁴³⁰

The concept of presumption of liability began to be applied in the 1929 Warsaw Convention.⁴³¹ According to the concept of presumption of liability, airlines are presumed guilty so airlines are automatically responsible and must pay compensation for losses suffered. by passengers and/or goods senders; unless the airline proves their innocence which is often known as the "reverse burden of proof".⁴³²

Passengers and/or shippers of goods do not need to prove the fault of the airline company, it is enough to notify them of any losses suffered by passengers and/or shippers of goods that occurred at the time of the aircraft accident, in return the airline enjoys a maximum limit of legal liability (limited liability) which stipulated in the 1929 Warsaw Convention or regulations meaning that regardless of the losses suffered by passengers and/or goods senders, the airline will not pay for all losses suffered by passengers and/or goods senders. The elements of the concept of presumption of guilt are burden of proof, limited liability,

⁴³⁰ Perlu dicatat disini bahwa tanggung jawab praduga bersalah (presumption of liability) berbeda dengan konsep "praduga tidak bersalah", tanggung jawab praduga bersalah "presumption of liability" adalah konsepe hukum perdata, sedangkan "praduga tidak bersalah" konsep hukum publik.

⁴³¹ Brad Kizza., Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incident; Vol.46 (1) JALC 151(1980).

⁴³² Beban pembuktian terbalik dapat juga dengan istilah pembuktian negatif.

exoneration, contributory negligence and willful misconduct as follows.⁴³³

a. The Burden of Proof

In the concept of legal responsibility presumption of guilt (presumption of liability), passengers and/or goods senders do not need to prove the fault of the airline company, because the airline is considered guilty. If the passenger and/or goods sender have to prove the fault of the airline company, it will surely fail, because the passengers and/or goods sender are not familiar with aviation high technology. In the concept of legal responsibility, the presumption of guilt that proves is the airline company which is often referred to as the reverse burden of proof or negative proof. If the airline, including its employees or employees or agents or representatives, can prove innocent, then the airline is not responsible in the sense that the airline does not pay compensation for the losses suffered by passengers and/or goods senders.

b. Limited liability

As a consequence of the concept of presumption of liability concept, the airline company by law is responsible for paying compensation suffered by passengers and/or goods senders, without being proven beforehand, however, the responsibility of the airline company is limited (limited) the amount of loss stipulated in applicable national laws and international conventions, for each passenger who dies or has permanent or temporary injuries or goods that are lost or damaged cannot be used in part or in whole. Regardless of the losses suffered by passengers and/or goods senders, not all of them will be compensated by the airline concerned. In relation to Hajj/Umrah pilgrimage flights via the BIJB

⁴³³ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Radjagrafindo Persada, 2013 hal.14

Kertajati embarkation, the 1999 Montreal Convention applies which will be discussed further.

c. Legal Protection (Exoneration)

As mentioned above that in the concept of legal responsibility presumption of guilt (presumption of liability concept), airlines are considered guilty (presumed) without being proven beforehand, however, airlines still have the right to protect themselves (exoneration). If the airline, including its officers, employees, agents or representatives, can prove innocent, then the airline is free to be responsible for compensating for the losses suffered by passengers and/or goods senders.⁴³⁴

d. Participate Guilty (Contributory Negligent)

Airline companies can not only protect themselves (exoneration) but airlines can also prove that passengers have made mistakes (contributory negligence). If the airline, including employees, employees, agents or their representatives can prove that the passenger and/or the consignor are at fault (contribute), then the airline is not fully responsible, but the fault is also borne by the passenger, for example the flight captain has informed the passenger return to your seat, don't use the toilet, tighten your waist, fold the table in front of you, because the airplane is experiencing turbulence, but the passenger does not comply with the order, then suffers an injury or

⁴³⁴ Contoh konkritnya adalah kematian Munir, Direktur Kontras dalam penerbangan Garuda Indonesia dari Jakarta ke Schiphol di Belanda, Garuda Indonesia dapat membuktikan bahwa tidak ada kecelakaan pesawat udara dalam kasus tersebut, karena itu Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab atas kematian Munir sebagai akibat kecelakaan. Lihat Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional. Jakarta: Divisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013 hal.15

injury as a result of the shock, the passenger is also responsible. In relation to the Hajj/Umrah pilgrimage flights embarked on BIJB Kertajati, it is possible that the Hajj/Umrah passengers also did not comply with these instructions.

e. Unlimited Liability

As mentioned above, the responsibility of an airline is limited to the amount stipulated in national laws and international conventions, however, an airline is not entitled to enjoy this limit of liability if passengers and/or goods senders can prove that the airline is included in the employees, employees, agents or their representatives commit willful misconduct,⁴³⁵ therefore the airline company has unlimited liability for losses suffered by passengers and/or goods senders, regardless of the amount that must be paid by the airline company.

3. Legal Responsibility Without Guilt (Liability Without Fault)

The concept of liability without fault or absolute liability or strict liability⁴³⁶ is used in Article 44 of Law Number 15 of 1992, Law Number 1 of 2009 concerning

⁴³⁵ Kesalahan yang disengaja (wilfull misconduct) misalnya perusahaan penerbangan tidak menyediakan oksigen yang cukup, tidak menyediakan jaket pelampung, atau alat-alat pertolongan pertama atau alat-alat lainnya yang bersifat no go item.

⁴³⁶ Istilah yang digunakan berbeda-beda ada yang mengatakan liability without fault, absolute liability atau strict liability, sebenarnya ada sedikit perbedaan, tetapi dalam tulisan ini digunakan istilah liability without fault.

Aviation⁴³⁷ the Rome Convention of 1952,⁴³⁸ the Guatemala Protocol City of 1971,⁴³⁹ the International Liability Convention of 1972⁴⁴⁰ and Aircraft Product Liability.⁴⁴¹ According to the concept of liability without fault, airlines are absolutely responsible for losses suffered by third parties⁴⁴²

⁴³⁷ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁴³⁸ ICAO Doc.7364 *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952;

⁴³⁹ ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air*, signed at Warwa on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol of 1955 done at the Hague on 28 September 1955, signed by Guatemala City on 8 March 1971.

⁴⁴⁰ *Convention on International Liability for Damages Caused by Space Objects*, Open for Signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972; teks dapat dilihat pada Micahl Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*. Vol.XVII-Part II,1993.Toronto: The Carswell Company Ltd,1993 hal.653-670. Priyatna Abdurraiyid.,Hukum Anatariksa Nasional.Jakarta:Rajawali,1987.

⁴⁴¹ Mieke Komar Kantaatmadja.,Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang.Bandung: Madar Maju, 1994 hal.45-52

⁴⁴² Yang dimaksud pihak ketiga adalah pihak-pihak yang tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara, tetapi menderita kerugian akibat pengoperasian pesawat udara, contoh konkritnya adalah korban penduduk dan harta benda mereka yang menyisakan trauma yang mendalam akibat kecelakaan pesawat udara Mandala Airlines tanggal 5 September 2005 di Padang Bulan Medan. Kecelakaan pesawat udara Silk Air yang mencemari Sungai Musi, Kecelakaan pesawat udara Garuda 421 di Sungai Bengawan Solo yang mencemari sungai dan merusak kacang tanah milik penduduk.

arising from aircraft accidents without the need for prior proof.

The concept of liability without fault or absolute liability or strict liability is applied to operators. In the concept of liability without fault, operators cannot absolve from being irresponsible based on the following legal teachings.

4. Legal Teachings (doctrine)

Legal responsibility without guilt (liability without fault), absolute responsibility (absolute liability) or strict liability was born from legal teachings (doctrine) in the 19th century. In the 19th century, there was an industrial revolution, human labour was replaced with machine power; so the economy developed rapidly, but this development was also not free from negative impacts. As a result of the industrial revolution, in society, there are two upper layers and lower layers. The top layer is controlled by industrialists, investors who have access to various political, economic, legal, and social activities, etc., on the other hand, the lower layer consists of common people, proletarians, who have suffered a lot from the industrial revolution, whose salaries are small, victims of pollution, etc., various sufferings as a result of the revolution. industry in the 19th century. In society, the question arises as to who is responsible for the condition of society as a result of the industrial revolution. The law must guarantee a sense of justice in society.

In accordance with legal teachings (doctrine) industrialists must be responsible for the negative impacts arising from the industrial revolution without having to prove the mistakes of industrialists. It seems that there is injustice when people are burdened to prove the mistakes of industrialists. On the other hand, it is fair if the risk is borne by industrialists because they can share the risk burden with industrialists who enjoy the results of the industrial revolution, therefore industrialists are responsible for the negative impacts of the industrial revolution without having

to prove their mistakes first. In the case of *Rylands vs Fletcher* (1868) it was stated:

.....the doctrine of strict (or absolute liability) has evolved in modern time in certain kinds of situations, that is not wrong but gives rise to liability even in the absence of an atom of negligence or fault

In its further development, the legal teaching (doctrine) was applied in the 1960 Paris Convention which regulates nuclear-powered ships. The 1960 Paris Convention, among other things, stated that:

.....Because of the special damages involved in the activities within the scope of difficulty of establishing negligence in view of the new technique of atomic energy.⁴⁴³

The American-Common Law System also introduces the concept of a transfer of liability from passengers (injured people) to actors who cause losses so that the perpetrators as airlines are responsible. This is a development of the *Rylands vs Fletcher* (1868) case mentioned above. According to the American Common Law System, actors are absolutely responsible (absolute liability) without fault, because society wants the law to protect the general public in order to achieve common prosperity. Juridically, it is fair because the actors (actors) can share the risk with the people who enjoy these dangerous activities.

In its development, the legal teaching (doctrine) of transfer of liability was applied to air transportation, especially the *Montreal Agreement* of 1966,⁴⁴⁴ while in

⁴⁴³ Nicolas Mateesco Matte., *Aerpace Law: from Scientific Exploration to Commercial Utilization*. Toronto: The Carswell Company Limited, 1977 hl.159

⁴⁴⁴ Dalam *Montreal Agreement of 1966* ditentukan bahwa bagi semua perusahaan penerbangan yang terbang dari, kea atau melalui Amerika Serikat harus bersedia membayar ganti rugi kepada penumpang yang meninggal dunia sebesar US\$ 58.000 tidak termasuk biaya pengacara.

Indonesia legal responsibility without guilt is regulated in Article 44 of Law Number 15 of 1992, Law Number 4 of 1982 concerning the Environment etc.

J. The 1999 Montreal Convention

The 1999 Montreal Convention entitled Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, hereinafter referred to as the 1999 Montreal Convention, applies to air transportation of pilgrims/umrah for BIJB Kertajati embarkation and Jeddah debarkation, Saudi Arabia, because on March 20 2017 Indonesia submitted an adherence charter to ICAO Secretary General, Dr Fang Liu at the ICAO Headquarters, Montreal, Canada, Regulation of the President of the Republic of Indonesia Number 95 of 2016 concerning Ratification of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Convention on the Unification of Certain Rules for International Air Transport), hereinafter referred to as the 1999 Montreal Convention.

The 1999 Montreal Convention regulates the international legal regime regarding the responsibility of carriers to users of aviation services who suffer losses incurred by the carrier. Whether it's the transportation of passengers, baggage and cargo on international flights by aeroplane. The 1999 Montreal Convention is a modernization of various previous rules and agreements in the Warsaw Convention system into one simpler document.⁴⁴⁵

K. Airline Liabilities

Based on the concept of legal responsibility as described above, the 1999 Montreal Convention applies to the transportation of pilgrims/umrah pilgrims, baggage, and cargo carried out by pilgrims/umroh airlines for BIJB Kertajati

⁴⁴⁵ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit :Divis Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafinco Persada, 2013, hal248 -267

embarkation and Jeddah debarkation in Saudi Arabia. According to Article 1 of the 1999 Montreal Convention what is meant by international air transportation is transportation that is in accordance with an agreement between airlines as carriers and pilgrims/umrah pilgrims from BIJB Kertajati embarkation airport and airport debarkation in Saudi Arabia whether by intermediate landing or not with an intermediate landing within the territory of two member countries of the 1999 Montreal Convention, or within the territory of a member country of the 1999 Montreal Convention but carrying out an intermediate landing even though the country is not a member of the 1999 Montreal Convention,⁴⁴⁶ for example, the Montreal embarkation transportation, in Canada to Vancouver in Canada with an intermediate landing in Chicago so that the Montreal-Chicago-Vancouver flight route is included in the 1999 Montreal Convention, even though the flight is actually a flight within Canada, but with a landing intermediate (intermediate landing) in Chicago.⁴⁴⁷

⁴⁴⁶ Negara bandar udara keberangkatan (*embarkation airport*) dengan negara pendaratan (*debarkation airport*), lihat Martono K. Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaan Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal.246 cat.kaki no.93

⁴⁴⁷ Pasal 1 Konvensi Montreal 1999: " *Carriage* This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking. For the purpose of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two states or within the territory of a single state Party if there is an agreed to stop place within the territory of another state; if that state is not a State Party. The carriage between two points within a single state is not international carriage for the purpose of this Convention. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed for the

As it is known that the legal basis for air transportation for the embarkation of BIJB Kertajati to debarkation of Saudi Arabia proposed an air transportation agreement between the airline and the pilgrims/umrah pilgrims, in which the pilgrims/umrah pilgrims must pay transportation costs which are the right of the airline company, otherwise the airline company has the obligation to transport pilgrims/umrah pilgrims safely which is the right of the pilgrims/umrah pilgrims, therefore if the pilgrims/umrah pilgrims do not arrive safely at the airport of embarkation in Saudi Arabia,⁴⁴⁸ the airline company is obliged to be responsible for providing compensation for death, serious or temporary injury, damage checked cabin or baggage cabin in his capacity as the carrier. Air transportation from the BIJB Kertajati embarkation to the airport debarkation in Jeddah, Saudi Arabia is evidenced by an aeroplane ticket (passenger's ticket), checked baggage ticket (luggage baggage) or unchecked baggage (cabin baggage) and air waybill.

As mentioned above, the 1999 Montreal Convention applies to the air transportation for pilgrims/umrah pilgrims embarking on BIJB Kertajati, it is necessary to explain what includes passenger tickets and checked baggage, air waybills, documents proof of air transportation, air cargo responsibilities, responsibilities responsibility for pilgrims/umrah pilgrims, null and void, advanced payments, currency units (conversion of

purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or of a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State. This Convention applies also to the carriage as set out in Chapter V, subject to the term contained therein.

⁴⁴⁸ Yang dimaksud "tidak selamat" misalnya penumpang umroh meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan atau kerusakan bagasi tercatat atau bagasi kabin atau kargo dll

monetary units), court jurisdiction, arbitration and expiration, civil lawsuits and criminal charges, lawsuits for damages and legal liability insurance as follows :

1. Passenger Tickets and Checked Baggage.

As mentioned above, the 1999 Montreal Convention applies to the air transportation of pilgrims/umrah pilgrims embarking on BIJB Kertajati. The 1999 Montreal Convention regulates international air transportation documents consisting of passenger tickets (passenger ticket) and checked baggage identification belonging to pilgrims/umrah,⁴⁴⁹ as evidence of the existence of an air transportation agreement between pilgrims/umrah pilgrims and airline companies.

Based on the 1999 Montreal Convention, airlines are required to submit aeroplane tickets (passenger tickets) and checked baggage tickets (check baggage) to pilgrims/umrah pilgrims. The aeroplane ticket (passenger ticket) must contain an indication of the airport of embarkation and airport of debarkation, if the airport of embarkation and airport of debarkation is within the territory of a member country of the 1999 Montreal Convention there must be one or more intermediate landings, even though the country the intermediate landing is not a member of the 1999 Montreal Convention. The ticket of the pilgrims/umrah pilgrims can be replaced with other means to provide information on the airport of departure and airport of debarkation, however, the pilgrims/umrah pilgrims must be notified in writing.

Pilgrims/umrah pilgrims must also be informed of the amount of compensation if pilgrims/umrah pilgrims die, are seriously injured or slightly injured, that the company's liability is limited in accordance with the provisions of the 1999 Montreal Convention. This is necessary so that pilgrims/umrah pilgrims know the limits of liability of airline companies. , so that if they feel the compensation is too low

⁴⁴⁹ Pasal 3 Konvensi Montreal 1999

the pilgrims/umrah pilgrims can insure themselves. If the airline company does not hand over the passenger ticket (passenger ticket) to the pilgrims/umrah pilgrims, it does not reduce the validity of the air transportation agreement between the airline and the pilgrims/umrah pilgrims, but the airline company is not entitled to enjoy the limits of the responsibility of the airline company, in other words the airline company is responsible unlimited liability, regardless of the loss must be paid by the airline.

In addition, airlines as carriers must also provide baggage tickets for each checked baggage package to pilgrims/umrah pilgrims for each checked baggage package or notify in writing the amount of compensation in the event that the checked baggage is lost, damaged in whole or in part so that it cannot be used. again. In the event that an airline receives unchecked baggage without being given a baggage receipt, it does not reduce the validity of the air transportation agreement between the airline and the haj/umrah pilgrims which remains in force with the 1999 Montreal Convention, but the airline company is not entitled to enjoy the limit of compensation suffered by the haj/umrah pilgrims. which means the airline has unlimited liability.

2. Air Waybill

In addition to passenger tickets (passenger tickets) and checked baggage tickets (check baggage), airlines as international air transportation carriers are also required to submit air waybills or other means that can replace air waybills to pilgrims. Umrah that has cargo.⁴⁵⁰

If there are other means used to replace the air waybill, if requested by the pilgrims/umrah pilgrims, submit a receipt that can replace it as an air waybill. The receipt or which can

⁴⁵⁰ Kargo adalah barang atau hewan atau animal product yang dikemas sesuai dengan pengangkutan udara dan dilengkapi dengan dokumen penerbangan dan diangkut dengan pesawat udara.

replace the air waybill must contain an indication of the airport of embarkation with an indication of the airport of debarkation, if the indication of the airport of embarkation and an indication of the airport of debarkation is located in the territory of a member country of the 1999 Montreal Convention, there must be an airport. intermediate landing air even though the intermediate landing airport is located in a country that is not a member of the 1999 Montreal Convention. It is important to know that air transportation is international air transportation as stipulated in Article 1 of the 1999 Montreal Convention and indicates cargo weight.⁴⁵¹

Pilgrims/umrah pilgrims, and cargo owners are required to complete customs documents, police documents or other documents of public officials indicating the nature of the cargo in question. These provisions do not create duties, obligations and responsibilities to airlines as international air carriers.⁴⁵²

Air waybills made by pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners in 3 (three) copies. The first part is marked with the words "for carrier" signed by the pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners, the second part is marked with the words "the consignee". "signed by the haj/umrah pilgrims together with the airline company, while the third part must be signed by the company as a sign that the cargo has been received by the airline in good condition and handed over to the cargo sender. The signing can be done with a wet signature or signature stamp or stamp. If at the request of the pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners, the airline in its capacity as carrier issues air waybills, as long as it is not

⁴⁵¹ Pasal 5 Konvensi Montreal 1999

⁴⁵² Pasal 6 Konvensi Montreal 1999: " *The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, policies and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carriers no duty, obligation or liability resulting therefrom.*

proven otherwise, the air waybills are considered made by pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners as stipulated in Article 7 of the 1999 Montreal Convention.

If the cargo consists of several packages, the airline as the carrier has the right to ask the pilgrims/umrah as cargo owners to make separate airwaybills, conversely, the pilgrims/umrah as cargo owners have the right to ask the airline as carrier to sign also receive cargo separately if using other means than air waybills.

If the airline as the carrier does not submit an air waybill or other means in lieu of an air waybill containing indications of the airport of embarkation and indication of the airport of debarkation, the indication of intermediate landing airport, cargo weight, administrative requirements regarding customs, police or other public officials, parts of the air bill of lading for cargo owners, cargo recipients and carriers, separate cargo bills of lading, will not affect the validity of international air transportation agreements between airlines as carriers with haj/umrah pilgrims, but airline companies are not entitled to enjoy limited liability, meaning that airlines as carriers have unlimited liability.

Pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners are responsible for the correctness of the information described in the air waybill or receipt in lieu of the air waybill, including all statements made by officials, employees, agents or its representatives, must provide compensation for losses suffered by the airline as a carrier due to losses incurred by incorrect information in the air waybill or other means as a substitute for the air waybill.

3. Documents Proof of Air Transportation

An air transportation agreement between an airline in its capacity as carrier and pilgrims/umrah pilgrims is proven by an aeroplane ticket (passenger's ticket) and/or air waybill, however, even if an aeroplane ticket or air waybill is not provided) does not mean that there is no air transportation agreement between the airline as carrier and the

pilgrims/umrah pilgrims, because it can be proven by other evidence. Aircraft tickets and air bills of lading or other alternative means as evidence of an agreement between the airline as a carrier and the pilgrims/umrah pilgrims must contain an indication of the airport of embarkation and an indication of the airport of departure. If the indication of the embarkation airport with the debarkation airport is in a member country of the 1999 Montreal Convention, there must be one or more intermediate landing airports even though the intermediate landing airports are located in a country that is not a member of the 1999 Montreal Convention.

The pilgrims/umrah pilgrims in their capacity as cargo senders have the right to withdraw the cargo or transfer the cargo to another airport or transfer it to someone other than the designated recipient during the delivery process. In the event that pilgrims/umrah pilgrims exercise this right, it must be in such a way as not to harm the airline or the person originally appointed as the beneficiary and must pay all costs as a result of exercising this right.

If it is not possible to carry out the instructions of the pilgrims/umrah pilgrims as senders, the airline company in its capacity as carrier must immediately notify the sender. If the carrier carries out the shipper's instructions for the disposition of the cargo without requiring the manufacture of part of the air waybill or receipt of the cargo delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right to recover from the shipper, for any damages that may be caused to a person lawfully have part of the air waybill or receipt of said cargo. The rights granted to the shipper end when the consignee's rights begin pursuant to Article 13. However, if the consignee refuses to accept the cargo, or cannot be contacted, the shipper continues his right of disposition.

4. Air Cargo Liabilities

As described above, the 1999 Montreal Convention also applies the concept of presumption of guilt as practised

in the 1929 Warsaw Convention including its protocols and supplements, therefore the number of responsibilities of the carrier is also limited. According to the 1999 Montreal Convention, the amount of liability of airlines as carriers is limited to 17 SDR per kg of cargo, unless the pilgrims/umrah pilgrims have notified them, when handing over the cargo, the value per kg is higher than 17 SDR, in such cases, the pilgrims/umrah pilgrims must pay an additional fee for insurance in the amount of the notice. In such case, if there is a loss of cargo, the airline will provide compensation of 17 SDR per kg plus insurance costs from the insurance company.⁴⁵³

5. Liabilities for Hajj/Umrah Pilgrims

As mentioned above, the airline company in its capacity as carrier is responsible for losses suffered by pilgrims/umrah pilgrims due to death, serious injury or minor injury due to an aeroplane accident during flight time or during the process of embarkation from BIJB Kertajati to when the Umrah pilgrims departed at Jeddah airport.⁴⁵⁴

The 1999 Montreal Convention does not explain the words:....."in course of any of the operations of embarking and disembarking," therefore the interpretation is left to the examining judge in accordance with applicable national law. In practice, there are judges who interpret the responsibility of an airline in its capacity as a carrier when a pilgrim/umrah passenger reports departure (check-in) until the passenger gets off the plane (debarkation) or leaves the terminal building.⁴⁵⁵

⁴⁵³ Pasal 22 paragraf (3) Konvensi Montreal 1999

⁴⁵⁴ Pasal 17 Konvensi Montreal 1999.....," *or in the course of any of the operation of embarkation and disembarking*

⁴⁵⁵ .Martono K.,Amad Sudiro.,*Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaah Haji Indonesia*.Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada. 2013 hal.253

If a claim by the pilgrims/umrah pilgrims against the airline as the carrier is submitted to an Indonesian judge, then the legal responsibility of the carrier is from the waiting room to the boarding of the aircraft, in accordance with Law Number 1 of 2009,⁴⁵⁶ or vice versa since the pilgrims/Umrah pilgrims get off the plane (debarkation) until the waiting room picks up their luggage.⁴⁵⁷ If an accident for pilgrims/umrah pilgrims occurs between the waiting room (waiting room) until embarkation (boarding) until the waiting room picks up baggage, then the airline as a carrier and BIJB Kertajati as airport operator are responsible for providing compensation for losses suffered by pilgrims/umrah pilgrims.⁴⁵⁸

As mentioned above, the 1999 Montreal Convention applies the concept of presumption of liability, so pilgrims/umrah pilgrims do not need to prove the fault of the airline company, pilgrims/umrah pilgrims only need to notify that there has been a loss suffered as a result of an aeroplane accident, however the amount limited liability of the airline company of 100,000 SDR.⁴⁵⁹ The value of SDR into the national currency with reference to the conversion procedure for the value of money used by the International Monetary Fund (IMF).⁴⁶⁰

Airline companies, in their capacity as carriers of pilgrims/umrah pilgrims, are free from the responsibility of paying compensation for losses suffered by pilgrims/umrah

⁴⁵⁶ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁴⁵⁷ Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta penjelasannya.

⁴⁵⁸ Pasal 240 paragraf (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

⁴⁵⁹ Pasal 21 Konvensi Montreal 1999.

⁴⁶⁰ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

pilgrims, if the airlines, including their employees, employees, agents or representatives working for and on behalf of the carrier, can prove that the loss was caused by the pilgrims themselves or caused by a third party.⁴⁶¹

6. Null and Void

The background of the 1929 Warsaw Convention is different from the background of the 1999 Montreal Convention. The background of the 1929 Warsaw Convention was to protect airline companies at that time which still needed protection against unlimited liability because at that time the airline companies were still infants. while the 1999 Montreal Convention intends to protect passengers and/or goods senders; because airline companies have developed rapidly, meanwhile passengers and/or goods shippers receive less protection, therefore the compensation regulated in the 1999 Montreal Convention is greater than compensation laid down in the 1929 Warsaw Convention.

The amount of compensation stipulated in the 1999 Montreal Convention is 100,000 SDR for pilgrims/umrah pilgrims who die or are seriously injured or slightly injured, 4,150 SDR for each pilgrimage/umrah congregation in the event of a delay, 1,000 SDR for each delay in checked baggage. per kg and 17 SDR per kg for each cargo delay, otherwise, an agreement that provides compensation lower than 100,000 SDR for pilgrims/umrah pilgrims who die or are seriously or lightly injured, 4,150 SDR per pilgrim/umrah in the event of a delay, 1,000 SDR for each check baggage delay per kg and 17 SDR per kg for cargo delays null and void.⁴⁶²

⁴⁶¹ Pasal 21 paragraf (2) Konvensi Montreal 1999 yang dikenal sebagai beban pembuktian terbalik (*burden of proof*).

⁴⁶² Pasal 26 Konvensi Montreal 1999: " Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of

7. Advance Payment

As mentioned above, the purpose and objective of the 1999 Montreal Convention is to protect the interests of passengers and/or shippers of goods, therefore in the event of a loss for pilgrims/umrah pilgrims who die as a result of an aeroplane accident, the airline in its capacity as carrier immediately paying advance payments to pilgrims/umrah pilgrims who pass away to relieve their suffering. The advance payment will be calculated against the compensation limit which is the responsibility of the carrier.

8. Unit of Currency (Conversion of Monetary Unit)

The unit of currency used in the 1999 Montreal Convention is the Special Drawing Rights (SDR) as used by the International Monetary Fund (IMF). Conversion of units of money into the national currency must, in court proceedings,⁴⁶³ be carried out in accordance with the value of the monetary unit at the time the judge's decision was issued. The SDR value into the national currency for countries that are members of the IMF must be calculated in accordance with the calculation procedure carried out by the IMF when a court decision is issued, while for countries that are not members of the IMF the converted SDR value is calculated in such a way by the country. Countries that are not members of the IMF and whose national law does not allow the use of SDR units, at the time of ratification of the 1999 Montreal Convention or at any time, can state that the limit of responsibility for transporting pilgrims/umrah pilgrims is set at 1,500,000 units of money for each pilgrim/umrah leaving the world or 62,500 units. money for each delay for Umrah pilgrims or 15,000 units of money for each checked baggage belonging to Umrah pilgrims which is destroyed or

the whole contract, which shall remain subject to the provision of this Convention.

⁴⁶³ Mata uang nasional dimaksudkan mata uang dari negara hakim yang memeriksa perkara gugatan.

partially damaged so that it cannot be used in whole or is lost, 250 units of money for cargo per kg belonging to Umrah pilgrims. This unit of money is 65.5% pure gold with a content of 900 milligrams. The calculation can be converted into national currency around that number.⁴⁶⁴

9. Court Jurisdiction

Talking about jurisdiction, in general, there are 3 (three) types of jurisdiction, namely territorial jurisdiction principles, active national jurisdiction principles and passive national jurisdiction principles. In air law, territorial jurisdiction usually applies, because the aircraft is registered in Indonesia, the jurisdiction that applies to the transportation of pilgrims/umrah pilgrims for the BIJB Kertajati embarkation, so in that case, if a lawsuit occurs it will be filed with the judge of the district court in Indonesia.

Based on the 1999 Montreal Convention lawsuit for losses for pilgrims/umrah pilgrims as a result of an aeroplane accident to the court of one of the member countries of the 1999 Montreal Convention or the country of embarkation of the pilgrims/umrah (Indonesia) or the country of departure of the pilgrims/umrah pilgrims or the country where the passenger ticket is purchased or the country of departure. pilgrims/umrah pilgrims have permanent residence or the country where the airline has main activities (head office) or an airline representative office. The nationality of the Umrah pilgrims is not a problem in filing a lawsuit for losses suffered by the Umrah pilgrims.

10. Arbitration and Expiration

Arbitration is an out-of-court settlement of civil disputes between disputing parties, as stated in Article 1 paragraph 1 of Law Number 30 of 1999 concerning Arbitration and Alternative Dispute Resolution. Dispute resolution through arbitration can be done if both parties

⁴⁶⁴ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

agree to resolve disputes through arbitration. There are several special bodies as an option for parties if they wish to resolve disputes through arbitration, including the Indonesian National Arbitration Board (BANI), the Indonesian Capital Market Arbitration Board (BAPMI).

11. Civil Lawsuits and Criminal Lawsuits

As mentioned above, what is meant in flight (in flight) is from when the aircraft is fully powered and ready to take off until the aircraft finishes landing at the end of the runway⁴⁶⁵ or when all the outer doors are closed followed by embarkation to the end of the runway until all the outer doors are closed. reopened followed by the debarkation of the passengers,⁴⁶⁶ the 1963 Tokyo Convention and The Hague Convention 1970 apply because Indonesia has ratified the two conventions. According to the 1963 Tokyo Convention, the pilot has the right to disembark pilgrims/umrah pilgrims who commit violations or acts that disrupt order in flights (unruly passengers) at the airport.⁴⁶⁷ In the event that the flight captain is unable to prevent or bring down pilgrims/umrah pilgrims who commit violations or disturb the order, other aircraft crew members can do it for and on behalf of the flight captain, and even other passengers can also prevent Umrah passengers from violating or disturbing order in flight. for and on behalf of the flight captain.

Based on Article 10 of the 1963 Tokyo Convention, pilot captains or other aeroplane crew, even airline companies cannot be sued civilly by Umrah before a court or prosecuted

⁴⁶⁵ ICAO Doc 8364, Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 23 September 1963

⁴⁶⁶ ICAO Doc.8920, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft, Signe the Hague on 16 December 1970

⁴⁶⁷ Undang-Undang No.2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1976, ditanda tangani tanggal 31 Maaret 1976

by law enforcement as a result of actions taken by pilot captains or aeroplane crew or Umrah passengers who prevent acts of violation or orderliness carried out by Umrah pilgrims in flights.⁴⁶⁸ This provision also applies to Saudi Arabian Airlines because Saudi Arabia has also ratified the 1963 Tokyo Convention and The Hague 1970.⁴⁶⁹

12. Compensation Lawsuit

Based on Article 33 of the 1999 Montreal Convention, a claim for damages, at the choice of the plaintiff, can be filed through a court where the member country of the 1999 Montreal Convention or the country of destination of the flight or the place of the headquarters of the airline or the place of buying tickets or the place of the plaintiff's fixed address so as to make it easier for the plaintiff.

13. Legal Liability Insurance

Based on Article 50 of the 1999 Montreal Convention, the Indonesian government in its capacity as a member state of the 1999 Montreal Convention has the right to instruct airline companies to provide Umrah legal liability insurance, while the airline must bring proof of insurance for liability for losses suffered by Umrah pilgrims.

14. Others Garuda Indonesia

Corporate social responsibility (CSR) programs have become the right approach for business entities to take root and grow together with the community. The obligation to

⁴⁶⁸ Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963” for the action taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

⁴⁶⁹ Dempsey P.S.Ed.,Annals of Air and Space Law, (2205) Vol.XXX-Part I. The Carswell Company Ltd, 2005, Pages 196-212.

implement CSR for companies with business activities that have an impact on the function of natural resource capabilities, is regulated in Article 74 paragraph 1 of Law no. 40 of 2007 concerning Limited Liability Companies. CSR can mitigate risks and maintain corporate relationships that are harmonious, balanced and in accordance with the environment, values, norms and culture of society

CSR is a means of bonding between companies and consumers or customers, as an effort to foster a sense of community belonging to the company as well as a tool to align business dynamics with environmental sustainability. Garuda Indonesia realizes that every progress achieved by the company should also be enjoyed by the community, including through various cooperation programs that can enhance community and environmental empowerment. Through CSR programs called Garuda Indonesia Cares (Garuda Indonesia Cares), efforts to empower the community and protect the environment will continue to be part of the hard work to advance the company.⁴⁷⁰

One of Garuda Indonesia's commitments is contained in the Garuda Indonesia Green Airline concept, which aims to make airlines in harmony with society and nature. This is realized by the involvement of Garuda Indonesia as one of the founding members of the Indonesia Business Council for Sustainable Development (IBCSD). A forum for companies in Indonesia that focuses on the efforts of the business sector in creating sustainable development in Indonesia. Garuda Indonesia is also actively participating in the Indonesia Vision 2050 Program which is an initiative program with the aim of developing a framework for the business sector to turn from "Business As Usual" practices to "sustainable."⁴⁷¹

⁴⁷⁰ GARUDA INDONESIA PEDULI

<https://www.garuda-indonesia.com/id/id/csr/garuda-indonesia-cares/index> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

⁴⁷¹.Ibid.

Through Garuda Indonesia Cares, Garuda Indonesia has implemented CSR programs designed to support community development and environmentally sustainable development. The programs implemented are often synergized with the efforts of the Government and other institutions, both domestic and international, which consistently and continuously touch on the 3 aspects of CSR, namely Economic, Social and Environmental.⁴⁷²

⁴⁷².Ibid.

REFERENSI

BUKU/BOOKS

- Alexander T. Wells, Ed. D, and Seth B. Young, PhD., *Airport Planning and Management*, 5th Edition, 2004.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Bandung: PT. Kiblat Buku Utama, 2008.
- Mankiewicz R.H., *The Liability Regime of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System* Kluwer, Law and Taxation Publisher: The Netherlands, 1981.
- Martono K. Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaan Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013.
- Martono K., *Agus Pramono., Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Radjagrafindo, 2013.
- Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013.
- Martono K., *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Thun 2009*, Bagian Pertama: Bandung: Penerbit CV Madar Maju, 2009.
- Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*. Bandung: Madar Maju, 1994
- Nicolas Mateesco Matte., *Aerospace Law: from Scientific Exploration to Commercial Utilization*. Toronto: The Carswell Company Limited, 1977.
- Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Anatariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali, 1987.

ARTIKEL/ARTICLES

Abraham Abramovsky: *Compensation For Passengers of Hijacked Aircraft*, Vol.21 Buffalo Law Review.339-359 (1971-1972).

Akhirnya! Jemaah Umrah Terbang dari Bandara Kertajati
<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-6416377/akhirnya-jemaah-umrah-terbang-dari-bandara-kertajati.diunduh> Tanggal 21 Nop.2022

Andreas F. Lowenfeld and Allan I. Mendelsohn: " *the United States and the Warsaw Convention*, Vol.80 (3) Harvard Law Reviews 479-602 (1967).

Arab Saudi Sepakati Empat Penerbangan Umrah dari Bandara Kertajati.
<https://katadata.co.id/tiakomalasari/berita/6337e448530d3/arab-saudi-sepakati-empat-penerbangan-umrah-dari-bandara-kertajati> diunduh Tanggal 8 Desember 2022.

Bandara Kertajati bersiap layani penerbangan penumpang komersial, <http://dephub.go.id/post/read/bandara-kertajati-siap-layani-penerbangan-penumpang> diunduh Tanggal 26 Oktober 2022

Bandara Kertajati Ditargetkan Dapat Layani Penerbangan Umroh
<https://dephub.go.id/post/read/november-2022,-bandara-kertajati-ditargetkan-dapat-layani-penerbangan-umroh> diunduh Tanggal 26 Oktober 2022

BIJB Kertajati akan Menjadi Pionir Pelayanan Kelas Dunia bagi Jemaah Umrah <https://www.westjavatoday.com/bijb-kertajati-akan-menjadi-pionir-pelayanan-kelas-dunia-bagi-jemaah-umrah> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

Brad Kizza., *Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incident*; Vol.46 (1) JALC 151(1980).

Caroline Desbiens; *Air Carrier Liability For Emotional Distress Under Article 17 of Warsaw Convention of 1929: it is still be Invoked?* Dalam Michael Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*,(1992)

Vol. XVII Part II. Toronto: The Carswell Company Ltd,153-194.

DPRD Jabar berharap pemberangkatan haji tahun 2023 dari BIJB <https://jabar.tribunnews.com/2022/06/22/dprd-jabar-berharap-pemberangkatan-haji-tahun-2023-dari-bijb> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

Ewa M.Swiecicki., Liability of the Canadian Government for the Negligent Enforcement of Aviation Safety Regulation.,dalam Michl Milde, *Annals of Air and Space Law*, Vol.XVIII-1993 Part I,hlm.275-308.

Fakta-fakta Jatuhnya Lion JT 610 Hingga Saat ini. <https://news.detik.com/berita/d-4279016/fakta-fakta-jatuhnya-lion-jt-610-hingga-saat-ini> diunduh Tanggal 24 Nopember 2022

Fatigue, training may have played role in Halifax plane Crash <https://www.airlinepilotforums.com/cargo/1246-fatigue-factor-747-crash-halifax.html>, akses tanggal 24 Januari 2022

GARUDA INDONESIA PEDULI <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/csr/garuda-indonesia-cares/index> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

Gerald G. F. F., *Protocol to Amend the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface (Rome 1952)* dalam Nicolas Mateesco Matte., Ed., *Annals of Air and Space Law*.IV-19790 1-28 (1979).

Gubernur dan Kemenag Jabar Setujui Embarkasi Haji di Indramayu <https://indramayukab.go.id/gubernur-dan-kemenag-jabar-setujui-embarkasi-haji-di-indramayu/> diunduh Tanggal 8 Desember 2022

Ini Fasilitas dan Harga Umroh Keberangkatan dari BIJB Kertajati <https://aboutcirebon.id/ini-fasilitas-dan-harga-umroh-keberangkatan-dari-bijb-kertajati/> diunduh Tanggal 14 Desember 2022

J. G. Gazdik, Uniform Air Transport Documents and condition of the contract. Vol.XIX The Journal of Air Law and Commerce 184-209 (1952).

Karlina Sintia Dewi., Hoax Bom di Pesawat Lion Air Pontianak Lukai 8 Penumpang Panik, <https://www.liputan6.com/news/read/3542457/hoax-bom-di-pesawat-lion-air-pontianak-lukai-8-penumpang-panik,diakses> tanggal 20 Januari 2022

Kecelakaan Garuda di Mumbai 28 Mei 1968 <https://manglayang.id/kecelakaan-garuda-di-mumbai-28-mei-1968/> diunduh Tanggal 19 Nopember 2022

Kecelakaan Lion Air, Minat Penerbangan Umroh di Kertajati Turun <https://bisnis.tempo.co/read/1146750/kecelakaan-lion-airminat-penerbangan-umroh-di-kertajati-turun> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

Kecelakaan Pesawat Haji 1974 (Martinair Flight 138) <https://manglayang.id/kecelakaan-pesawat-haji-1974/> diunduh Tanggal 19 Nopember 2022

Kemenag Tetapkan Bandara Kertajati Jabar sebagai Embarkasi/Debarkasi Haji <https://haji.okezone.com/read/2020/01/07/398/2150168/kemenag-tetapkan-bandara-kertajati-sebagai-embarkasi-dan-debarkasi-haji-2020> diunduh Tanggal 8 Desember 2022

Kemenhub Klaim Jumlah Kargo di Bandara Kertajati Terus Meningkatkan",<https://money.kompas.com/read/2022/09/23/104100126/kemenhub-klaim-jumlah-kargo-di-bandara-kertajati-terus-meningkat>. Diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

Kertajati Buka Penerbangan Umrah, Garuda (GIAA) Masih Kumpulkan Jumlah penumpang. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20221104/98/1594948/kertajati-buka-penerbangan-umrah-garuda-giaa-masih>

[kumpulkan-jumlah-enumpang](#), diunduh Tanggal 15 Nop.2022

KPPU Denda Garuda Indonesia dalam Kasus Umrah <https://kppu.go.id/blog/2021/07/kppu-denda-garuda-indonesia-dalam-kasus-umrah/> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

Lion Air Segera Buka 4 Penerbangan Umroh dari Bandara Kertajati <https://www.republika.co.id/berita/rj7did382/lion-air-segera-buka-4-penerbangan-umroh-dari-bandara-kertajati> diunduh Tanggal 15 Nop.2022

Martono K.,*Aspek Hukum Nasional dan Internasional Atas Kecelakaan Pesawat Udara (Pasal 359 UURI No.1 Tahun 2009)*, disampaikan pada Seminar Kompetisi Peradilan Semu Konstitusi IV,

Martono K.,Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi.,disampaikan Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi tgl 22 Nopember 2000 di Jakarta.

Menhub Bakal Tata Ulang Bandara, Prioritaskan Kargo dan Pariwisata.
<https://ekonomi.bisnis.com/read/20200921/98/1294533/menhub-bakal-tata-ulang-bandara-prioritaskan-kargo-dan-pariwisata>, diunduh Tanggal 15 Nopember 2022

Menhub Tinjau Penerbangan 375 Jemaah Umrah dari Bandara Kertajati <https://kumparan.com/kumparanbisnis/menhub-tinjau-penerbangan-375-jemaah-umrah-dari-bandara-kertajati-1zK7EjZxoo4> diunduh Tanggal 27 Nopember 2022

Menhub: Arab Saudi Sepakati Pembukaan Penerbangan Umrah dari Kertajati
<https://www.republika.co.id/berita/rj2ezf396/menhub-arab-saudi-sepakati-pembukaan-penerbangan-umrah-dari-kertajati> diunduh Tanggal 15 Nopember 2022

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menemui para calon jamaah Umroh yang terdampak penangguhan sementara akses masuk warga negara asing ke Arab Saudi, <https://dephub.go.id/post/read/menhub-temui-calon-jamaah-umroh-di-bandara-internasional-soekarno-hatta-yang-terdampak-penangguhan-mentara-akses-masuk-warga-negara-asing-ke-arab-saudi> diunduh Tanggal 22 Nopember 2022

November 2022, Bandara Kertajati Ditargetkan Dapat Layani Penerbangan Umroh <https://dephub.go.id/post/read/november-2022,-bandara-kertajati-ditargetkan-dapat-layani-penerbangan-umroh> diunduh Tanggal 26 Oktober 2022

Ram S. Jakhu, Julis Young Jewelry M.F.G. Inc. vs Delta dalam Nicolas Matte., Ed., Annals of Air and Space Law. Toronto: The Carswell Company, Ltd.1979.

Ridwan Kamil tegaskan Bandara Kertajati siap jadi embarkasi haji <https://jabar.antaraneews.com/berita/406393/ridwan-kamil-tegaskan-bandara-kertajati-siap-jadi-embarkasi-haji> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

Ridwan Kamil tegaskan Bandara Kertajati siap jadi embarkasi haji <https://jabar.antaraneews.com/berita/406393/ridwan-kamil-tegaskan-bandara-kertajati-siap-jadi-embarkasi-haji> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022

Ridwan Kamil tegaskan Bandara Kertajati siap jadi embarkasi haji <https://jabar.antaraneews.com/berita/406393/ridwan-kamil-tegaskan-bandara-kertajati-siap-jadi-embarkasi-haji> diunduh Tanggal 17 Nopember 2022;

Ronald L. Fick, John I., Gordon C. Person; Aircraft Hijacking: Criminal and Civil Aspects. 22 UN.Fla.L.Rev.72 -100 (1969-70).

Ronald L. Fick, John I., Gordon C. Person; *Aircraft Hijacking: Criminal and Civil Aspects*. 22 UN.Fla.L.Rev.72 -100 (1969-70). Sumber Suara.Com tanggal 29 Maret 2021

Sejarah! Bandara Kertajati Terbangkan Jemaah Umrah Pertama Setelah Pandemi <https://voi.id/ekonomi/229103/sejarah-bandara-kertajati-terbangkan-jemaah-umrah-pertama-setelah-pandemidiunduh> Tanggal 6 Desember 2022 Sumber Suara.Com tanggal 29 Maret 2021

Werner Guldumann., *The Distinction between Scheduled and Non_Scheduled Air Airlines* dalam Nicolas Mateesco Matte Ed., *Annals of Air and Space Law*, Vol.IV-1979: Toronto: The Carswell Company, Ltd,1979.

William J.Kickey Jr., *Breaking the Limit: Liability for Wilfull Misconduct Under the Guatemala City Protocol*. 42 *Journal of Air Law and Commerce* 603-622 (1976).

DOKUMEN/DOCUMENTS

Annex 18 tentang The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

Convention on International Liability for Damages Caused by Space Objects, Open for Signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972

Dangerous Goods Regulation dan Annex 18 tentang The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

ICAO Doc 8364, *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 23 September 1963

ICAO Doc.7300/8, *Convention on International Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944; untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.19-51

ICAO Doc.7300/8, *Convention on International Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944; Annex 13 to *the Convention on International Civil Aviation of 1944*

ICAO Doc.7364 *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952.

ICAO Doc.8364 *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 24 September 1963.

ICAO Doc.8364, *Convention on Offences and Certain Others Act Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 24 September 1963; Untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.185-191

ICAO Doc.8364, *Convention on Offences and Certain Others Act Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 24 September 1963.

ICAO Doc.8920 *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, Signed at the Hague on 16 December 1970.

ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft*, Signed at The Hague on 16 December 1970; Untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.203-209.

ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air*, signed at Warwa on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol of 1955 done at the Hague on 28 September 1955, signed by Guatemala City on 8 March 1971.

ICAO Doc.8966 *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, Signed at Montreal on 23 September 1971.

ICAO Doc.8966, *Convention for the Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation*, Signed at Montreal on

24 September 1971; Untuk teks lihat Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005 Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.217-223.

ICAO Doc.8966, Convention for the Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal on 24 September 1971.

ICAO Doc.9284-AN/905 tentang *Recommendation on the Transport of Dangerous Goods: Model/ Regulations* (15th Revised Edition).

ICAO Doc.9518 *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, Done at Montreal on 23 September 1971, Signed at Montreal, on 24 February 1988

ICAO Doc.9740, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Signed in Montreal on 28 March 1999.

International Standard and Recommended Practices: The Safe of Dangerous Goods, 2nd Edition, 1989

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/1675/VIII/76 tentang Jenis dan Persyaratan Pelaksanaan Penerbangan Borongan International ke dan/atau dari Wilayah Indonesia.

Keputusan Menteri Agama (KPA) Nomor 371 tentang Penyelenggaraan Ibadah Haji Dan Umrah

Keputusan Menteri Agama Nomor 71 Tahun 2012 tentang *Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Tahun 1433H/2012M*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31/U/1970 tentang Syarat-syarat dan Ketentuan-Ketentuan Mengenai Penerbangan Umum (General Aviation) yang Bersifat Non-Komersial Dalam Wilayah Republik Indonesia.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 1989, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara

SKEP/40/II/1995 dan memperhatikan ICAO Doc.9284-AN/905 yang mengatur bahan dan/atau barang-barang berbahaya.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK13/S/1971 tentang Syarat-syarat dan Ketentuan-Ketentuan Mengenai Pengoperasian Pesawat Terbang Secara Komersial di Indonesia.

Konvensi Wina Tahun 1961 tentang Hubungan Diplomatik.

-Langkah Teknis Untuk Melindungi Transportasi Udara Internasional.

Montreal Agreement of 1966 *Concerning Agreement Relating to Liability Limitation of Warsaw Convention and the Hague Protocol.*

Multilateral Agreement on Commercial Right on Non-Scheduled Air Services, in Europe, Signed on 30 April at Paris.

Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional khususnya "*general principles recognized the develop countries*".

Peraturan Bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012, PM 30 Tahun 2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Haji.

Peraturan Bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2012 dan PM 30 Tahun 2012 tentang *Persyaratan dan Tata Cara Penetapan Embarkasi dan Debarkasi Haji/Umrah.*

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara, dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan.

Peraturan Menteri Agama Nomor 22 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Penyelenggaraan Ibadah Haji Khusus.

- Peraturan Menteri Agama Nomor 317 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan Ibadah Haji dan Umroh
- Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 178 Tahun 2015 tentang *Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Haji; dan Peraturan Menteri Agama Nomor 22 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Penyelenggaraan Ibadah Haji Khusus.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional (Permenhub 93/2016).
- PM 74 Tahun 2017 tentang *Civil Aviation Safety Regulation Part 830 on Aircraft Accident and Serious Incident Investigation Procedure*
- Resolusi Sidang Umum Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) Nomor Res.A18-10 tentang Langkah-Langkah Teknis Untuk Melindungi Transportasi Udara Internasional.
- Stb 1939-100 tentang Transportasi Udara
- The Multilateral Agreement Relating to Non-Scheduled Services Among the ASEAN Countries.Lihat Keputusan Presiden Nomor 71 Tahun 1972.
- Undang-Undang No.2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1976, ditanda tangani tanggal 31 Maaret 1976

Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

Undang-Undang tentang *Penyelenggaraan Ibadah Haji* (UURI No.13 Tahun 2008), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2008, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4845.

JURNAL/JOURNAL

22 UN.Fla.L.Rev.72 -100 (1969-70).

42 *Journal of Air Law and Commerce* 603-622 (1976).

46 *Journal of Air Law and Commerce* 151 (1980).

Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005

Annals of Air and Space Law, (2205) Vol. XXX-Part I. The Carswell Company Ltd, 2005.

Annals of Air and Space Law, Vol.IV-1979.Toronto: The Carswell Company, Ltd.1979.

Annals of Air and Space Law, Vol.XVIII-1993 Part I. Toronto: The Carswell Company, Ltd

Annals of Air and Space Law. Vol. XVII-Part II,1993. Toronto: The Carswell Company Ltd,1993.

Annals of Air and Space Law.IV-19790 1-28 (1979). Toronto: The Carswell Company, Ltd,1979

Dempsey P.S.,Ed.,*Annals of Air and Space Law* (2005), Vol.XXX-Part I.Toronto: The Carswell Company Ltd,hal.337-345

UN.Fla.L.Rev.72 -100 (1969-70).

Vol. XIX *The Journal of Air Law and Commerce* 184-209 (1952).

Vol.21 *Buffalo Law Review*.339-359 (1971-1972).

Vol.80 (3) Harvard Law Reviews 479-602 (1967).

LAIN-LAIN/OTHERS

AIP Indonesia, 7 Oktober 2021, Runway Physical Characteristics

GARUDA INDONESIA PEDULI <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/csr/garuda-indonesia-cares/index>
diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

https://en.wikipedia.org/wiki/United_Airlines_Flight_232,
diakses tanggal 20 Januari 2022

<https://haji.kemenag.go.id/v4/bandara-kertajati-siap-layani-penerbangan-umrah>, diakses pada 2 Desember 2022.

<https://tirtoid.com/letusan-gunung-galunggung-di-antara-amanat-dan-tragedi-c5x8>, diakses tanggal 20 Januari 2022

<https://www.alamy.com/stock-photo/passenger-plane-cockpit.html>, diakses tanggal 22 Januari 2022

<https://www.bing.com/images/search?q=klm%2c+pan+am%2ccanary%2cimage&qpv=klm%2c+pan+am%2ccanary%2cimage&form=IQFRML&first=1&tsc=ImageBasicHover>

https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=%2ftrLT%2f1p&id=BF62D5D28DA2C6E103C734C717AD0B9A0463A77D&thid=OIP._trLT_1prBK5CSVIHzFugHaE8&mediaurl=https%3a%2f%2fbisniswisata.co.id%2fwp-content%2fuploads%2f2019%2f02%2fLion-Tergelincir-di-Pontianak-96x465.jpg&exp=465&expw=696&q=lion+air%2c+jakarta%2cpontianak%2c+hoax%2c+image&simid=608038614784415030&FORM=IRPRST&ck=64FE2AC29621FE2C2A3EA7C5E3455703&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0 diunduh Tanggal 28 Desember 2022

https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=%2ftrLT%2f1p&id=BF62D5D28DA2C6E103C734C717AD0B9A0463A77D&thid=OIP._trLT_1prBK5CSVIHzFugHaE8&medi

[aurl=https%3a%2f%2fbisniswisata.co.id%2fwp-content%2fuploads%2f2019%2f02%2fLion-Tergelincir-di-Pontianak-](https%3a%2f%2fbisniswisata.co.id%2fwp-content%2fuploads%2f2019%2f02%2fLion-Tergelincir-di-Pontianak-96x465.jpg&exph=465&expw=696&q=lion+air%2c+jakarta%2cpontianak%2c+hoax%2c+image&simid=608038614784415030&FORM=IRPRST&ck=64FE2AC29621FE2C2A3EA7C5E3455703&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0)

96x465.jpg&exph=465&expw=696&q=lion+air%2c+jakarta%2cpontianak%2c+hoax%2c+image&simid=608038614784415030&FORM=IRPRST&ck=64FE2AC29621FE2C2A3EA7C5E3455703&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0 diunduh Tanggal 28 Desember 2022

https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=CPuBQa0f&id=C86D825FCD11A892C5B284DD764FF975B7ECAEE&thid=OIP.CPuBQa0fdrLmjSprhDzg_QHaEy&mediaurl=https%3a%2f%2fwww.airlive.net%2fwp-content%2fuploads%2f2017%2f03%2fPK-GZC.jpg&exph=453&expw=700&q=garuda+200%2c+yogyakarta%2c+image&simid=608034513096091566&FORM=IRPRST&ck=B6C286D43D914F7F200CA732496A8B71&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0, diakses tanggal 23 Januari 2022

<https://www.detik.com/jabar/bisnis/d-6439853/erick-thohir-bandara-kertajati-difokuskan-layani-penerbangan-kargo> diunduh Tanggal 4 Desember 2022

<https://www.liputan6.com/bisnis/read/5130652/bandara-kertajati-kembali-layani-penerbangan-umrah-di-20-november-2022>, diunduh tanggal 8 Desember 2022.

KPPU Denda Garuda Indonesia dalam Kasus Umrah <https://kppu.go.id/blog/2021/07/kppu-denda-garuda-indonesia-dalam-kasus-umrah/> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

Sriwijaya Air in flight Magazine Eisi ke-25/Tahun III/Maret 2013 hlm.112

www.dephub.go.id/birokomunikasi@dephub.go.id diunduh Tanggal 19 Desember 2022

TENTANG PENULIS

Biodata Prof. Dr. Martono



Prof. Dr. Martono lahir di Surakarta pada 14 Januari 1939, lulus dari Akademi Penerbangan Indonesia di Curug, Tangerang (1959), Sarjana (Hukum (SH) Universitas Indonesia ((1971), Universitas Mc Gill, Montreal Kanada (LLM- 1980), Doktor Ilmu Hukum (Dr) UNDIP (2006), Sertifikat Mediator Mahkamah Agung (McSc), Sertifikat Legal Audit (PKB). Saat ini,

beliau adalah Guru Besar Nasional dan Internasional Hukum Udara di Universitas Tarumanagara.

Narasumber yang membahas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, praktisi, saksi ahli berbagai sengketa yang berkaitan dengan penerbangan. Sampai saat ini sudah 27 kasus yang ditangani. Pembicara pada seminar luar negeri seperti di China, India dan seminar nasional di dalam negeri. Menyelenggarakan Konferensi Internasional Pasca Covid-19 dan Paradigma Penerbangan: Global, Regional dan Nasional.

Prof. Martono menerbitkan 18 buku dalam bahasa Indonesia dan Inggris dan 28 artikel diterbitkan www.ijbmi.org, www.asianacademicresearch.org, www.iosjournals.org; www.ijhassi.org; <http://www.iaeme.com/IJCIET/index.asp>; Annals of Air and Space Law (XXX-VIII, Ann. Air & Sp. L at 55-89); Sejarah Hukum Udara dan Antariksa (2014) Vol. XXXIX Ann Air & Sp L di 163-212; Jurnal Sinta 2; **penghargaan ke-23, World Top 100 Law / Law and Legal Studies Scientists 2022** https://www.adscientificindex.com/top-100-scientist/?tit=Law+%2F+Law+and+Legal+Studies&con=&country_code=id&subject

Biography Prof.Dr.Martono

Prof. Dr Martono was born in Surakarta on January 14, 1939, and graduated from the Indonesian Aviation Academy in Curug, Tangerang (1959), Bachelor of Law (SH) University of Indonesia (1971), Mc Gill University, Montreal Canada (LLM-1980), Doctor of Law (Dr) UNDIP (2006), Mediator Certificate of Supreme Court (Mc.Sc.), Certificate of Legal Audit (CLA). Currently, he is a national and international Professor of Air and Space Law at Tarumanagara University.

Resource persons discussing Law Number 15 of 1992 and Law Number 1 of 2009 concerning aviation, practitioners, and expert witnesses of various disputes relating to aviation. To date, 27 cases have been handled. Speakers at overseas seminars such as in China, and India and national seminars in the country. Organizing the International Conference on Post Covid-19 and Aviation Paradigm: Global, Regional and National.

Prof. Martono published 16 books in Indonesian and English languages and 28 articles published at www.ijbmi.org, www.asianacademicresearch.org, www.iosjournals.org; www.ijhassi.org;; <http://www.iaeme.com/IJCIET/index.asp>; Annals of Air and Space Law (XXX-VIII, Ann. Air & Sp. L at 55-89); Annals of Air and Space Law (2014) Vol. XXXIX Ann Air & Sp L at 163-212; Journal Sinta 2; **21st award, World Top 100 Law / Law and Legal Studies Scientists 2022**

https://www.adscientificindex.com/top-100-scientist/?tit=Law+%2F+Law+and+Legal+Studies&con=&country_code=id&subject=

.....
.....

Biodata Capt. Christian Bisara SH., MM



Capt. Christian Bisara, SH. MM Lahir di Palopo pada tanggal 3 Nopember 1946, Pendidikan Lulus dari Akademi Penerbangan Indonesia (API), Curug, Tangerang tahun 1969, Penerbang, Sarjana Hukum (S1) Universitas Indonesia Tahun 1988; Magister Managemen (MM-S2) IPWI Tahun 1998.

Pendidikan dan Pelatihan

ATPL Course Licensed Jakarta-Indonesia, F27 (1973); F27 Check Pilot (Flight Instructor) Rated, Jakarta Indonesia (1974); King Air A100, King Air A200; Dash7; Falcon 20 Captaincy Training, France; Gulfstream GII-III, USA; Airbus B4 FFCC Captaincy Training, France; Mc Donnell Douglas DC10-30 Captaincy Training, Malaysia; Boeing 747-400 Captaincy Training, Singapore; NTSB ICAO DGCA Aircraft Accident Investigation Training Seminar; Pan-Ops Training Specialist

Jabatan, Pengalaman Kerja

Direktur Keselamatan Penerbangan (2001-2005); Direktur Kelaikan Udara (2005-2006); Staff Khusus Menhub (2009-2011); Inspector Kelaikan Udara (2006-2019)

Lain-lain

Konsultan Amdal Bandara Achmad Yani; Konsultan Yogyakarta International Airport; Penghargaan Satya Lencana 20 tahun; AMSI Auditor Flight Operation Specialist

.....

Biography of Capt. Christian Bisara SH., MM

Captain Christian Bisara, SH. MM was Born in Palopo on November 3, 1946, Graduated from the Indonesian Aviation Academy (API), Curug, Tangerang in 1969, Pilot, Bachelor of Law (S1) at the University of Indonesia in 1988; IPWI Master of Management (MM-S2), 1998.

Education and Training

ATPL Course Licensed Jakarta-Indonesia, F27 (1973); F27 Check Pilot (Flight Instructor) Rated, Jakarta Indonesia (1974); King Air A100, King Air A200; dash7; Falcon 20 Captaincy Training, France; Gulfstream GII-III, USA; Airbus B4 FFCC Captaincy Training, France; Mc Donnell Douglas DC10-30 Captaincy Training, Malaysia; Boeing 747-400 Captaincy Training, Singapore; NTSB ICAO DGCA Aircraft Accident Investigation Training Seminar; Pan-Ops Training Specialist

Position, Work Experience

Aviation Safety Director (2001-2005); Director of Airworthiness (2005-2006); Special Staff of the Minister of Transportation (2009-2011); Airworthiness Inspector (2006-2019)

Others

Achmad Yani Airport Amdal Consultant; Yogyakarta International Airport Consultant; 20 years Satya Mediterania Award; AMSI Auditor Flight Operations Specialist

.....
.....

Biodata Wardhani Sartono, Ir. M.Sc.



Wardhani Sartono, Ir. M.Sc. lahir di Boyolali, 25 Januari 1951. Alamat berada di Gg Abimanyu B-20, RT-06, RW-22. Sumberan, Sariharjo, Ngaglik, Sleman 55581. Hp 082136543033.

Pendidikan

1. Lulus Sarjana Teknik Sipil FT UGM, April 1977.
2. Lulus Pasca Sarjana Jalan Raya PU-ITB, Mei 1983.
3. Lulus M.Sc in Road Engineering, Delft University of Technology, The Netherlands, January 1990.

Pengalaman kerja :

Pernah menjadi PNS di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (1975 - 1981). Dosen di Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik UGM (1982 - 2016), dan dosen di Program Studi Magister Sistem dan Teknik Transportasi (MSTT) Fakultas Teknik UGM.

.....

Biography of Wardhani Sartono, Ir. M.Sc.

Name Wardhani Sartono, born on January 25, 1951, Education Bachelor of Civil Engineering (S1) Faculty of Engineering, University of Gajah Mada, 1977, Postgraduate Highway PU-ITB, May 1983; M.Sc in Road Engineering, Delft University of Technology, The Netherlands, January 1990.

Work experience :

1975 - 1981, a civil servant at the Directorate General of Civil Aviation; 1982-2016, lecturer at the Department of Civil and Environmental Engineering (DTSL), Faculty of Engineering, Gajah Mada University; 1996-2016, lecturer at the Master's Program in Transportation Systems and Engineering (MSTT) Faculty of

Engineering, University of Gajah Mada; 2016-2020, Retired Lecturer
at DTSL FT Gajah Mada University.

.....
.....

Biodata Marsda TNI (Ret.) Dr Potler Gultom, SH., MM.



Marsda TNI (Purn) Dr. Potler Gultom, SH.,MM, lahir di Gala-gala/Tapanuli Utara, Sumatera Utara, Indonesia, tanggal 12 Maret 1957; Pendidikan AKABRI Udara Yogyakarta, Jurusan Teknik Elektro (1977- 1981); Sekolah Tinggi Hukum Indonesia, Jakarta SH (2005-2009); Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma Jakarta (MM) 2012-2014); Universitas Borobudur, Jakarta (S3) 2017-2020;

Pendidikan & Latihan Berbagai kursus dan latihan berkenaan dengan penerbangan baik bersifat tehnis, operasi, administrasi, manajemen, politik, ekonomi, keamanan dll pada tataran staff, menengah maupun pimpinan.

Pekerjaan & Jabatan Sebagai perwira penerbang, tenaga pengajar, Direktur Pendidikan dan Komandan Sekolah Staf dan Komando Angkatan Udara, Kepala dinas dan Komandan beberapa pangkalan, dosen, dekan Fakultas Teknik maupun Rektor Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma sejak 2016 sampai sekarang.

Tanda kehormatan & Penghargaan Tanda kehormatan dan Penghargaan 4 (empat) bintang jasa dan 18 (delapan belas) Satyalancana, sedangkan tulisan 6 (enam) artikel dan 3(tiga) buku. Pengalaman luar negeri telah keberbagai negara untuk seminar, study banding serta tugas-tugas lainnya.

.....

Biography of Marsda TNI (Ret.) Potler Gultom, SH.,MM

Marsda TNI (Ret.) Dr Potler Gultom, SH., MM, born in Galagala/North Tapanuli, North Sumatra, Indonesia, on March 12, 1957; Yogyakarta Air Force Academy Education, Department of Electrical Engineering (1977-1981); Indonesian College of Law, Jakarta SH (2005-2009); Air Marshal Suryadarma University Jakarta (MM) 2012-2014); Borobudur University, Jakarta (S3) 2017-2020;

Education & Training

Various courses and training related to aviation technical, operations, administration, management, politics, economics, security etc. at the staff, middle and leadership levels.

Job & Position

As a flight officer, teaching staff, Director of Education and Commander of the Air Force Command and Staff School, Head of Service and Commander of several bases, lecturers, dean of the Faculty of Engineering and Rector of Dirgantara University Marshal Suryadarma from 2016 until now.

Honours and Awards

Honours and Awards 4 (four) service stars and 18 (eighteen) Satyalancana, while writing 6 (six) articles and 3 (three) books. Overseas experience has been to various countries for seminars, comparative studies and other tasks.

.....
.....

Biodata Dr. Gunardi, S.H., M.H.



Dr. Gunardi, S.H., M.H., lahir di Cirebon 25 Maret 1959. Sejak tahun 1987, menjadi Dosen tetap di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Ia menyelesaikan studi S1 di FH UNPAR pada tahun 1986, selanjutnya menyelesaikan S2 nya di FH UI pada tahun 1994, dan menyelesaikan studi S3 di FH UNTAR pada tahun 2016.

Penelitian yang pernah dilakukan adalah “Putusan Pengadilan Niaga dalam Sistem Peradilan di Indonesia”, “Analisis Yuridis UUD 45 sebagai landasan Konstitusi Negara Indonesia”, dan Kebijakan Perizinan Tambang Galian C dan Permasalahannya di Kabupaten Indramayu, Jawa Barat”, dll. Berbagai artikel ilmiah internasional diantaranya, “Model of Mining and Mineral Mining Exploitation in The Pancasila Perspective and Indonesian Constitution Law”, The Effectiveness in the Implementation of Mining License Business in Indonesia”, dan “Politics of Law due to The Protection of Land Right Holders Based in The Rechtsverweking Principle”, dll. Organisasi yang diikuti diantaranya adalah, Forum Dekan/Pimpinan Pendidikan Tinggi Hukum Swasta, Majelis Pengawas Notaris Jakarta Barat, PERADI, Asosiasi Advokad Indonesia, Ikatan Alumni Resimen Mahasiswa Indonesia, Asosisasi Badan Penyelenggara Perguruan Tinggi Swasta Indonesia, dll. Selama menjadi dosen, pernah menduduki jabatan struktural seperti Pudek dan Dekan FH UNTAR. Saat ini menjabat sebagai Ketua Yayasan Tarumanagara.

.....

Biography Dr. Gunardi, S.H., M.H.

Dr. Gunardi, S.H., M.H., born in Cirebon March 25, 1959. Since 1987, he has been a permanent lecturer at the Faculty of Law, Tarumanagara University. He completed his undergraduate studies at FH UNPAR in 1986, then completed his master's degree at FH UI in 1994, and completed his doctoral studies at FH UNTAR in 2016. The research he has conducted is "Commercial Court Decisions in the Indonesian Judicial System", " Juridical Analysis of the 1945 Constitution as the basis for the Indonesian Constitution", and the Mining Licensing Policy for Excavation C and its Problems in the Indramayu Regency, West Java", etc. Various international scientific articles including, "Model of Mining and Mineral Mining Exploitation in The Pancasila Perspective and Indonesian Constitution Law", The Effectiveness in the Implementation of Mining License Business in Indonesia", and "Politics of Law due to The Protection of Land Rights Holders Based in The Rechtsverweking Principle", etc. The organizations that participated were the Forum of Deans/Leaders of Private Legal Higher Education, the West Jakarta Notary Supervisory Board, PERADI, the Indonesian Advocates Association, the Indonesian Student Regiment Alumni Association, the Association of Indonesian Private Higher Education Organizing Bodies, and etc. During his time as a lecturer, he has held structural positions such as Pudek 1 and Dean of FH UNTAR. Currently serves as Chairman of the Tarumanagara Foundation.

.....
.....

Biodata Rudy S.H., M.Si.



Beliau lahir di Palembang Sumatera Selatan pada 11 Maret 1958, lulus dari Pendidikan Transportasi Udara di Curug Indonesia (1977), Sarjana Hukum dari Universitas Hasanuddin Makassar (1985) dan Magister Manajemen di universitas yang sama (1998). Saya mengikuti JAA International Training for Trainers Netherland (2014), SMS For

Accountable Manager Nominated Post Holder and Key Executives, dan Understanding Fatigue Risk Management in Bangkok Thailand (2016), Kursus online International Air Law ICAO (2019).

Karier beliau dimulai sebagai personel Air Traffic Service (ATS) sebagai Flight Service Officer di Bandara Hasanuddin dan Pusat Operasi Penerbangan Makassar dan kemudian saya melompat ke pendidikan dan pelatihan penerbangan dari koordinator pelatihan menjadi Direktur Akademi Teknik dan Keselamatan Penerbangan di Medan (2000-2005) dan Surabaya (2010-2013), Antara tahun itu pekerjaan saya di Sekretaris Badan Diklat sebagai Manajer Umum dan Manajer Keuangan di Inspektorat Jenderal dan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan di Jakarta Saya juga pernah berpengalaman sebagai Manajer Akademik dan Taruna di Lembaga Penerbangan Sipil Indonesia (2013-2015). Sebagai dosen tetap sejak tahun 2016 di Politeknik Penerbangan Indonesia, saya telah berusaha semaksimal mungkin dalam mengajar, meneliti dan melakukan pengabdian kepada masyarakat untuk jenjang pendidikan tinggi.

.....

Biography Rudy S.H., M.Si.

Rudy was born in Palembang, South Sumatra on March 11th, 1958, and graduated from Lembaga Pendidikan Perhubungan Udara (LPPU) (1977) and Universitas Hasanuddin with a bachelor's degree in Law (1985) and a Master's degree in Management (1998). Then, I joined JAA International Training for Trainers in Netherland (2014), SMS For Accountable Manager Nominated Post Holder and Key Executives, Understanding Fatigue Risk Management in Bangkok Thailand (2016), and the International Air Law ICAO online course (2019).

His carrier started as an Air Traffic Service (ATS) personnel as the Flight Service Officer at Hasanuddin Airport and Makassar Flight Operation Centre. Then, I transferred to aviation education and training as a training coordinator and later as the director of ATKP Medan (2000-2005) and Surabaya (2010-2013). In between those years, my job at the Secretary of Educational & Training Agency as the General Affairs Manager and Finance Manager in Inspectorate General and Secretary-General of Ministry of Transportation in Jakarta. I also have experience as an Academic and Cadets Affairs Manager at Indonesia STPI (2013-2015). As a permanent lecturer since 2016 at PPI-Curug, I have been putting my best effort into teaching, researching, and doing community services for the higher education level.

.....
.....

Biodata Marsada TNI (Purn) Dr.Sungkono, S.E., M.Si.



Marsada TNI (Purn) Dr.Sungkono, S.E., M.Si., lahir di Bojonegoro, tanggal 15 Agustus 1963. Rektor Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma.

Pendidikan dan Pelatihan

Lulus Akademi Angkatan Udara (AAU) 1987, Sekolah Penerbangan Angkatan 38, FSO, Sekkau Angkatan 60, Instruktur Penerbang, Seskoau Angkatan 38, Susopsgab TNI 2006, Sesko TNI Angkatan 38, Lemhannas RI 2015, Sarjana Ekonomi (S-1) Lulus 1996, Magister Administrasi Publik (S-2) Lulus 2000, S-3 Universitas Brawijaya Lulus 2017.

Jabatan, Pengalaman Kerja

Komandan Skadron 32 Lanud Abd, Kadisjiandik Sekkau, Kadepops Sekkau, Kasubdis Sdm Dispotdirga, Komandan Lanud Sim Banda Aceh, Direktur Air Power Seskoau, Pendidikan AAU; Panglima Kosekhanudnas III Medan, Komandan Lanud Abd Saleh, Wakil Asisten Personil Kasau, Direktur Probangdik Lemhannas RI, Deputy Pengembangan Wantannas, Dosen Tetap Unhan RI, Warek II Undurya, Rektor Unsurya.

Pengalaman Kerja, Sar Malindo, Operasi Seroja, Latma Rajawali Ausindo, Latma Elang Malindo, Pprc TNI, Operasi Penerbangan Korea Selatan, Balance Iron, Teak Iron, Latma Darsasa Malindo, Darmil Aceh, Moderator Seminar Nasional di AUU Jogyakarta, Narasumber Seminar Nasional Komunikasi Militer Upn Jogyakarta, Cobra Gold Thailand, Spl Latgab TNI Yudha Siaga, Host Par di Jakarta, Kepala Staf Kogasudgab Latgab TNI 2013, Kogasudgab Lat Angkasa Yudha, Kogasudgab Latgab TNI 2015, Sekretaris Making Indonesia 4.0, Penyelenggara Tot Mi 4.0, Marasumber Bpkp, Pajak, Seminar Nasional Universitas Negeri Malang, Forum Manajemen Indonesia Samarinda, Seminar Itb, Ub, Unsyiah, Unmul, Bp MPR RI, Moderator Sidang, Rapat Terbatas

dan Kajian Daerah Wantannas RI dan Penasehat Tot Aksi Nasional Belanegara.

.....
.....

Biodata Elfi Amir, SSiT, SE, MM



Elfi Amir Lahir di Bukittinggi 29 Desember 1961, Pendidikan Lulus dari Pendidikan dan Pelatihan (PLP) Curug tahun 1982, Diploma IV Ahli Lalu Lintas Udfara Tahun 2000; Sarjana Ekonomi (SE) dari Universitas Terbuka Tahun 2001 ;Magister Manajemen (MM) dari STIE IMMI Tahun 2003.

Pendidikan dan Pelatihan

Training Instructor Course tahun 2022 yang diselenggarakan oleh TrainAir Plus; Diklat General Instructor Course (2017); Safety Management System (2017) dan Human Factor (2017); Diklat Instruktur Keamanan Penerbangan pada tahun 2022.

Jabatan, Pengalaman dan Organisasi

Dosen Politeknik Penerbangan Indonesia, Curug (PPIC), sejak Agustus 2021; Anggota Dewan Pengawas BUMN Perum LPPNPI (AirNav Indonesia), sejak 2018. Beberapa pengalaman kerja professional dalam Kementerian Perhubungan Indonesia, sebagai Direktur Navigasi Penerbangan (2018-2019); Kepala Kantor Otoritas Wilayah IV yang membawahi Propinsi Nusatenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur (NTT) sejak 2019-2020; Kepala Bandara Juwata Tarakan Kalimantan Utara; Kepala Bandar Udara HAS Hassanuddin, Belitung serta Kabandara Cut Nyak Dien di Nagan Raya Aceh; Direktur Keamanan Penerbangan (2020); Wakil Ketua Facilitation Nasional (Annex 9) dan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM 152 Tahun 2019. Beliau juga aktif dalam organisasi profesi menjadi Ketua Umum Ikatan Alumni Curug (IAC) pada 2022.

.....

Biography of Elfi Amir SSiT, SE, MM

Elfi Amir was Born in Bukittinggi on December 29, 1961, Education Graduated from Education and Training (PLP) Curug in 1982, Diploma IV Air Traffic Controller Expert Year 2000; with a Bachelor of Economics (SE) from Opened University Year 2001; Master of Management (MM) from STIE IMMI Year 2003.

Education and Training

Training Instructor Course in 2022 organized by TrainAir Plus; General Instructor Course Education and Training (2017); Safety Management System (2017) and Human Factor (2017); Aviation Safety Instructor Training in 2022.

Position, Experience and Organization

Lecturer at the Indonesian Aviation Polytechnic, Curug (PPIC), since August 2021; Member of the Supervisory Board of BUMN Perum LPPNPI (AirNav Indonesia), since 2018; Several professional work experiences in the Indonesian Ministry of Transportation, including as Director of Aviation Navigation (2018-2019); Head of the Regional IV Authority Office in charge of the Provinces of West Nusa Tenggara and East Nusa Tenggara (NTT) from 2019-2020; Head of Juwata Tarakan Airport, North Kalimantan; Head of HAS Hassanuddin Airport, Belitung and Cut Nyak Dien Airport in Nagan Raya Aceh; Director of Aviation Security (2020); Deputy Chair of National Facilitation (Annex 9) and in accordance with the Decree of the Minister of Transportation KM 152 of 2019. He is also active in professional organizations as General Chair of the Curug Alumni Association (IAC) in 2022.

.....
.....

Biodata Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S.



Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S.

Merupakan Dosen Tetap di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Beliau pernah menjabat sebagai Pembantu Dekan Bidang Administrasi Umum dan Keuangan Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara pada tahun 1989, Sekretaris Program S2 Bidang Studi Ilmu Hukum Universitas Tarumanagara pada tahun 1992, Ketua Program Studi S2 Ilmu Hukum Fakultas Hukum Tarumanagara Tahun 2001-2006, sebagai Sekertaris 1 Pengurus Forum Komunikasi Program Pascasarjana (S2) di Lingkungan Kopertis Wilayah III DKI Jakarta pada tahun 1996, sebagai Assesor BAN-PT, beliau juga aktif di organisasi dan profesi, selain itu beliau sering kali menjadi Ahli/Saksi di Pengadilan yang berhubungan dengan Agraria. Selain itu beliau juga memiliki tulisan yang diterbitkan di Buku maupun Artikel ilmiah yang diterbitkan di Jurnal Nasional Terakreditasi, Jurnal Internasional Terindeks Scopus, beliau juga sebagai Assesor Beban Kinerja Dosen, Reviewer Jurnal Nasional maupun Internasional.

.....

Biography of Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S.

Dr. Gunawan Djajaputra, S.H., M.H., S.S. is a Permanent Lecturer at the Faculty of Law, Tarumanagara University, he has served as Assistant Dean for General Administration and Finance, Faculty of Law, Tarumanagara University in 1989, Secretary of the S2 Program for Legal Studies at Tarumanagara University in 1992, Head of the S2 Law Study Program, Faculty of Law, Tarumanagara in 2001-2006, as an Assessor of BAN-PT, he is also active in organizations and professions, besides that he is often an Expert / Witness in Courts related to Agrarian affairs. In addition, he also has writings published in Books and Scientific Articles published in Accredited National Journals, Scopus Indexed International Journals, he is also a Lecturer Performance Load Assessor, Reviewer of National and International Journals.

.....
.....

Biodata Assoc. Prof. Dr. H. Rasji, S.H., M.H.



Assoc. Prof. Dr. H. Rasji, S.H., M.H. Lahir di Indramayu Jawa Barat, 19 April 1964. Pendidikan Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara Jakarta tahun (SH) 1991; Program Pascasarjana Universitas Indonesia Jakarta (S2) tahun 1997; Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara Jakarta (S3) tahun 2019.

Pendidikan dan pelatihan mediator bersertifikat tahun 2008, Pendidikan Arbiter Ad. Hoc bersertifikat tahun 2010. Jabatan dosen tetap Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara (1991-sekarang); Wakil Rektor Bidang Organisasi, Hukum, dan Administrasi (2012-2016); Wakil Rektor Bidang Non Akademik (2016-2020), Wakil Rektor Bidang Akademik (2020sekarang). Ketua Program Studi Sarjana Hukum (2000-2004), Wakil Dekan Bidang Akademik (2004-2012), Sekretaris Senat Fakultas Hukum (2004-2012), Sekertaris Senat Universitas Tarumanagara (2012-sekarang). Pengalaman mediator Non Hakim Pengadilan Negeri, mediator bersertifikat, Arbiter Ad. Hoc. Bersertifikat, Ahli kurikulum pendidikan tinggi; Anggota Badan Pengawas Pemilu tahun 1999, Ahli Hukum pada beberapa proyek dan program pemerintahan dan swasta, pemimpin jurnal ERA HUKUM terakreditasi (2004-2010): aktif melakukan berbagai penelitian dan kegiatan pengabdian kepada masyarakat, menulis artikel ilmiah di jurnal internasional bereputasi dan nasional terakreditasi, narasumber/pembicara pada beberapa seminar dan konferensi nasional dan internasional.

.....

Biography of Assoc. Prof. Dr. H. Rasji, S.H., M.H.

Assoc. Prof. Dr H. Rasji, S.H., M.H. Born in Indramayu, West Java, 19 April 1964. Education Faculty of Law, Tarumanagara University, Jakarta in (SH) 1991; Postgraduate Program at the University of Indonesia Jakarta (S2) in 1997; Doctoral Program in Law Faculty of Law, Tarumanagara University Jakarta (S3) in 2019. Education and training of certified mediators in 2008, Education of Arbitrators Ad. Hok certified 2010. The position of permanent lecturer at the Faculty of Law, Tarumanagara University (1991-present); Vice Chancellor for Organization, Law, and Administration (2012-2016); Vice Chancellor for Non-Academic Affairs (2016-2020), Vice Chancellor for Academic Affairs (2020-present). Head of the Law Degree Study Program (2000-2004), Vice Dean for Academic Affairs (2004-2012), Secretary to the Senate of the Faculty of Law (2004-2012), and Secretary to the Senate of Tarumanagara University (2012-present). Experience of a District Court Non-Judge mediator; certified mediator; Ad. Hoc Arbitrator; Certified; Higher education curriculum expert; Member of the Election Supervisory Board in 1999; Legal expert on several governments and private projects and programs; leader of the accredited LEGAL ERA Journal (2004-2010); Actively conducting various research and community service activities; write articles and accredited national and international journals; resource persons/speakers at several national and international seminars and conferences.

.....
.....

**Biodata Marsma TNI Dr. Drs. Bastari R., S.H., M.Pd., M.Sc.,
M.Si. (Han)**



Marsma TNI Dr. Drs. Bastari R., S.H., M.Pd., M.Sc., M.Si. (Han) lahir di Tanjung Karang pada tanggal 10 November 1964. Penulis telah lulus Akademi Militer pada tahun 1988 dan telah mengikuti beberapa pendidikan militer (kursus) antara lain Dikmildas pada tahun 1988, Separa Dasar pada tahun 1989, Susormatra pada tahun 1989, Dikkualsus Komando pada tahun 1991,

Dikwalsus Para/Freefall pada tahun 1991, Sesarcab Infanteri pada tahun 1993, SusIntelPur pada tahun 1993, Sus Dankie pada tahun 1994, Suspa Gumil pada tahun 1994, Suslihpa pada tahun 1995, Mitigating Terrorism Course pada tahun 1995, Sekkau pada tahun 1996, Cimic pada tahun 2000, Latgadik pada tahun 2001, Seskoau pada tahun 2005, dan Lemhanas Amerika Serikat pada tahun 2017.

Riwayat Jabatan dan Pekerjaan

Pa Anggota Ditopslat Puspaskhasau. Jabatan dan Tim VIF1 II Skad Paskhas 462 Lanud Slm. Danton I Kie C Yon 462 Paskhas. (Danden Pakhas Lanud Dili/TIM-TIM) DanKie C Yon 462 Pakhas. Wadanyon III, candradimuka, Magelang. Kasiops Yon Paskhas 462/Tugas PBB-Bosnia (Konga XIV)/UNMIP. Jabatan Ps. Kadisbin Yon Paskhas 462 Lanud Slm. Kadisbin Yon Paskhas 462. Jabatan Kadis Ops Skadron Paskhas 462 Lanud Slm. Anggota Tim Pendamping PBB Dalam Rangka Jajak Pendapat Tim-Tim (UNAMET). Kadisbin Wing III. Jabatan Pabandya Lat Sops Korpaskhas. Dandenma Mako. Dan Yon 462 HND Paskhas. Kasijahpers Subdisbinjahlril. Parikbinpuandik It Kodikau. Irdaops It Kadikau. Pamen Kadikau/Tugas PBB-Sudan (UNMIS). Kasubdit Eval Bangos Seskoau. Dosen Utama Seskoau. Staff Ahli Bidang Materiil Udara.

.....
.....

Biodata Dr. Nunung Rusmiati, M.Si.
Chief Executive Officer, PT. Patihindo Group



Dr. Nunung Rusmiati, M.Si lahir di Jakarta, 25 Januari 1965. Saat ini menjabat sebagai pemilik dan pejabat tinggi PT. Patih Indo Group. Beliau memulai pendidikannya dengan gelar Professional Universtas pada tahun 1988. Pada tahun 2006 Dr. Rusmiati memperoleh gelar Sarjana Komunikasi dari London School of Public Relations Jakarta jurusan

Public Relations. Dr. Rusmiati melanjutkan studinya pada tahun 2008 dan memperoleh gelar Magister Komunikasi Korporat dari London School of Public Relations Jakarta dan kemudian menyelesaikan PhD dalam bidang Ilmu Komunikasi di Sahid Jaya Professional Academic Jakarta pada tahun 2009.

Dr Rusmiati memainkan peran penting dalam Industri Perjalanan Indonesia. Saat ini menjabat sebagai Presiden ASITA (Asosiasi Agen Tour & Travel Indonesia), Indonesia sejak awal 2019. ASITA memiliki 7.000 anggota di seluruh Indonesia dan terlibat dalam pengembangan anggotanya serta mengurus kepentingan dan kebutuhan mereka.

Saat ini, tanggung jawabnya adalah untuk memelopori visi & misi ASITA yang mencakup menggambar strategi pengembangan untuk memastikan ASITA berkembang sebagai organisasi yang gesit yang diarahkan untuk pertumbuhan anggotanya untuk memastikan nilai yang berkelanjutan dan tetap setia pada nilai-nilai inti mereka yaitu integritas dan customer centricity dalam perkembangan industri Pariwisata Indonesia.

.....

Biography Dr Nunung Rusmiati M.Si
Chief Executive Officer, PT. Patihindo Group

Dr. Nunung Rusmiati, M.Si was born in Jakarta, January 25th 1965. Is presently the Owner and Chief Executive Officer of PT. Patih Indo Group. She started with a Professional University Degree in Travel and Tourism Management in 1988. In 2006 Dr Rusmiati obtained her Bachelor in Communication from the London School of Public Relations Jakarta majoring In Public Relations. Dr Rusmiati furthered her study in 2008 and earned her Master in Corporate Communications from the London School of Public Relations Jakarta and subsequently completed her PhD in Communication in Sahid Jaya Professional Academic Jakarta in 2009.

Dr. Rusmiati plays a prominent role in the Indonesian Travel Industry. She is presently the President of ASITA (Association of Indonesian Tour & Travel Agents), since early 2019. ASITA has 7,000 members throughout Indonesia.

Presently, her responsibility is to spearhead the vision & mission of ASITA which includes drawing a development strategy to ensure ASITA develops as an agile organization geared for the growth of its members to ensure sustainable value and staying true to their core values of integrity and customer centricity in the development of the Indonesian Tourism industry.

.....
.....

Biodata Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H.



Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H., lahir di Lbn. Panggabean Taput, 27 Oktober 1965. Lulus: Strata-3 Program Studi Doktor Ilmu Hukum Universitas Jayabaya, 2015; Strata-2 Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Jayabaya, 2009; Strata-1 Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara (USU), 1991.

Saat ini sebagai : Dekan dan Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma (Unsurya); Ahli Hukum Kontrak; Pimpinan *Law Office* Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H. & Partners, *Advocates & Legal Consultants* dan Konsultan Hukum tetap perusahaan.

Anggota organisasi profesi: Asosiasi Penyelenggara Program Studi Ilmu Hukum Indonesia (APPSIHI); Asesor Beban Kerja Dosen, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi; Asosiasi Dosen Indonesia (ADI) dan Kongres Advokat Indonesia (KAI). Pernah sebagai: Ko-Promotor Disertasi pada Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Borobudur; Pengajar PKPA yang diadakan *House of Advocates* dengan Peradi; Pengajar di: Fakultas Teknologi Kedirgantaraan, Fakultas Teknologi Industri dan Fakultas Ekonomi Unsurya; Program Strata-1 dan Strata-2 Fakultas Hukum Universitas Mpu Tantular.

Juga pernah sebagai: Ketua LKBH Fakultas Hukum Unsurya; Anggota Majelis Pengawas Daerah Notaris Kota Administrasi Jakarta Timur; *General Manager* PT. Hoover Indo Container Inc. dan Direktur Utama PT. Sangga Prima Mandiri. Karya tulis: Buku dan Jurnal Publikasi Ilmiah, melakukan penelitian dan menjadi pembicara di forum ilmiah khususnya Hukum Kontrak.

.....

Biography Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H.

Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H., was born in Lbn. Panggabean Taput, 27 October 1965.

Graduated: Strata-3 Doctoral Study Program in Law, Jayabaya University, 2015; Strata-2 Master of Law Study Program, Jayabaya University, 2009; Strata-1 Faculty of Law, University of North Sumatra (USU), 1991.

Currently as: Dean and Permanent Lecturer of the Faculty of Law, Air Marshal Suryadarma University (Unsurya); Contract Law Expert; Head of *Law Office* Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H. & Partners, *Advocates & Legal Consultants* and Permanent Legal Consultants. Members of professional organizations: Association of Indonesian Legal Studies Program Organizers (APPSIHI); Lecturer Workload Assessor, Ministry of Education, Culture, Research and Technology; The Indonesian Lecturer Association (ADI) and the Indonesian Advocates Congress (KAI).

Served as: Co-Promoter of the Dissertation at the Doctoral Program in Law, Borobudur University; PKPA lecturer held by the House of Advocates with Peradi; Lecturer at: Faculty of Aerospace Technology, Faculty of Industrial Technology and Faculty of Economics, Air Marshal Suryadarma University (Unsurya); Strata-1 and Strata-2 Programs, Faculty of Law, Mpu Tantular University. He has also served as: Head of LKBH, Faculty of Law, Air Marshal Suryadarma University (Unsurya); Member of the Regional Supervisory Council of the Notary City Administration of East Jakarta; General Manager of PT. Hoover Indo Container Inc. and the President Director of PT. Sangga Prima Mandiri. Writing: Books and Journals of Scientific Publications, conducting research and being a speaker at scientific forums, especially the Law of Contract.

.....
.....

Biodata Jemsly Hutabarat



Jemsly Hutabarat, lahir di Tarutung, 10 Januari 1966, pendidikan formal Insinyur Mesin (S1) Universitas Sumatera Utara (USU) Medan; Sarjana Hukum (S1) UTA, Jakarta; Magister Management (S2) program Kerjasama Universitas Indonesia-MIT (Massachusetts Institute of Technology) tahun 1994; sedang menyelesaikan program S3 Ilmu Administrasi FIA Universitas Indonesia.

Lisensi dan Pelatihan. Lisensi Penerbangan yang dimiliki: Aircraft Maintenance for Airframe (A1); Aircraft Maintenance for Power Plant (A4); Aircraft Maintenance for Radio & Electronic (C1); Aircraft Maintenance for Instrument (C2); Aircraft Maintenance for Electrical (C4); Training, seminar, dan workshop di dalam maupun luar negeri, lebih dari 60 sertifikat.

Pengalaman Kerja: Bisnis Aviasi dan Aircraft MRO (maintenance, repair, & overhaul), mulai dari GM sampai VP, dan Executive Project Leader, di PT. GMF AeroAsia, Tbk, dan PT. Garuda Indonesia, (1990 sd 2021); pengajar, panelis, dan fasilitator, pembicara dalam maupun di luar negeri; Ombudsman Republik Indonesia (Pimpinan & Ombudsman- 2021 sampai sekarang).

Tulisan Bidang Ilmiah. Buku, artikel dan tulisan antara lain STRATEGI, Terpadu, Komprehensif, Simultan, 2018; Strategi, Pendekatan Komprehensif dan Terintegrasi “Strategic Excellence” dan “Operational Excellence” Secara Simultan, 2012; Strategik di tengah Operasional, 2006; Operasionalisasi Strategi, 2006. Berbagai tulisan dalam Majalah dan Surat kabar.

.....

Biography of Jemsly Hutabarat

Jemsly Hutabarat, born in Tarutung, on January 10, 1966, formal education Mechanical Engineer (S1) University of North Sumatra (USU) Medan; Bachelor of Law (S1) UTA, Jakarta; Master of Management (S2) Cooperation program between the University of Indonesia and MIT (Massachusetts Institute of Technology) in 1994; currently completing the Doctoral Program in Administrative Sciences FIA University of Indonesia. Licensing and Training. Aviation license held: Aircraft Maintenance for Airframe (A1); Aircraft Maintenance for Power Plant (A4); Aircraft Maintenance for Radio & Electronics (C1); Aircraft Maintenance for Instruments (C2); Aircraft Maintenance for Electrical (C4) ; Training, seminars and workshops at home and abroad, more than 60 certificates. Work Experience: MRO Aviation and Aircraft Business (maintenance, repair, & overhaul), from GM to VP, and Executive Project Leader, at PT. GMF AeroAsia, Tbk, and PT. Garuda Indonesia, (1990 to 2021); teachers, panellists and facilitators, speakers at home and abroad; Ombudsman of the Republic of Indonesia (Leader & Ombudsman- 2021 until now). Scientific Field Writing. Books, articles and writings include STRATEGY, Integrated, Comprehensive, Simultaneous, 2018; Strategy, Comprehensive and Integrated Approach "Strategic Excellence" and "Operational Excellence" Simultaneously, 2012; Strategic in the middle of Operations, 2006; Strategy Operationalization, 2006. Various articles in Magazines and Newspapers.

.....
.....

Biodata Budi Prayitno, S.H.



Lahir di Jakarta tanggal 6 Mei 1969, Pendidikan lulus Pendidikan dan Latihan Penerbangan (PLP) Curug Tangerang, Jurusan Teknik Pesawat Udara (Rangka dan Mesin Pesawat/Airframe and Powerplant) Tahun 1992, Sarjana Hukum S1 dari Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, Lulus Tahun 2022, Program S2

Magister Hukum pada Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma Jakarta, direncanakan untuk mengambil konsentrasi Hukum Udara.

Pendidikan dan Pelatihan

Type Rating Course F27, B737 dan B747-400 By Lufthansa Teknik, A330-300, A330-900 By Airbus AMEL (Aircraft Maintenance Engineer Licenced) Certification Kementerian Perhubungan Indonesia.

Jabatan Pengalaman Kerja

Engineer Licenced Line Maintenance (Sertifikasi Kelaikan Udara Aircraft Engineer Licenced), Maintenance Control Center For Aircraft Maintenance; Aircraft Specialist A330-300/A300-900; Hajj Project team Lion Air Indonesia -Flynass Saudi Saudi Arabia Base Madinah and Jeddah 2011 s/d 2022.

Lain-Lain

Special Advocate Profession Education Course (PKPA/Pendidikan Khusus Profesi Advokat Course) 2022 PERADI SAI.

.....

Biography of Budi Prayitno, SH.

Born in Jakarta on May 6 1969, Graduated from Aviation Education and Training (PLP) Curug Tangerang, Department of Aircraft Engineering (Airframe and Airframe and Powerplant) in 1992, Bachelor of Laws from Dirgantara University, Marshal Suryadarma, Graduated in 2022, The Master of Law Masters Program at the Air Marshal Suryadarma Jakarta Dirgantara University; is planned to take the concentration of Air Law.

Education and training

Type Rating Course F27, B737 and B747-400 By Lufthansa Teknik, A330-300, A330-900 By Airbus AMEL (Aircraft Maintenance Engineer Licensed) Certification Indonesian Ministry of Transportation.

Position Work Experience

Engineer Licensed Line Maintenance (Aircraft Engineer Licensed Airworthiness Certification), Maintenance Control Center For Aircraft Maintenance; Aircraft Specialists A330-300/A300-900; Hajj Project team Lion Air Indonesia -Flynass Saudi Arabia Saudi Arabia Base Madinah and Jeddah 2011 to 2022.

Others

Special Advocate Profession Education Course (PKPA/Special Advocate Professional Education Course) 2022 PERADI SAI.

.....
.....

Biodata Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH.



Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH., menjadi pegawai tetap di Perusahaan Jasa PT Rifan Financindo Berjangka sejak 2021 sebagai Kepatuhan. Lahir di Jakarta pada tanggal 14 Oktober 1993. Memperoleh gelar Sarjana Hukum dari Universitas Pancasila (UP) Jakarta pada tahun 2007. Saat ini

penulis merupakan mahasiswa semester 1 Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma.

Pengalaman kerja : memiliki beberapa pengalaman kerja profesional seperti di RS Dr. Suyoto Kementerian Pertahanan Republik Indonesia dan PT Ganendra Paraka Satria. Beberapa jabatan penting yang pernah dijabatnya antara lain Manager Legal dan Supervisor HRD & HIRS.

Anggota organisasi profesi : HRM club 29 (Ikatan HRD Indonesia) dan Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Universitas Pancasila; pernah sebagai; Ko-Promotor Kerjasama pada Program Disabilitas bekerjasama dengan Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi (DISNAKER) untuk Rehabilitas Tenaga Kerja yang terkena *kecelakaan kerja* dalam tahap RS Suyoto Kementerian Pertahanan Republik Indonesia sebagai rujukan Nasional.

.....

Biography of Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH.

Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH., is a permanent employee at the PT Financindo Berjangka since 2021 as Compliance. Born in Jakarta on October 14, 1983. Obtained a Bachelor of laws degree from Pancasila University (UP) Jakarta in 2007. Currently the author is a semester 1 student of the Master of Law Study Program at the Dirgantara Marsekal Suryadarma University.

Work experience: Have some professional work experience as in a Hospital Dr.Suyoto, Ministry of Defence of the Republik of Indonesia and PT Ganendra Paraka Satria. Some of the important positions he has include Legal Manager and HRD & HIRS Supervisor.

Members of professional organizations: HRM club 29 (Indonesian HRD Association) and Pancasila University Legal Aid Institute (LBH); Previously served as: Co-Promotor of Cooperation in the Disability Program in collaboration with the Dinas Tenaga kerja dan Transmigrasi (DISNAKER) for the Rehabilitation of Workers affected by work in Suyoto Hospital the Ministry of Defence of the republic of Indonesia as a national reference.

.....
.....

**Biodata Assoc Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA.,
CPM., CPN., CP. Arb**



Assoc Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA., CPM., CPN., CP. Arb merupakan Ketua Yayasan Tarumanagara dan Pimpinan yang membawahi Grup Korporasi serta Rumah Sakit Royal Taruma. Pernah menjadi Wakil Rektor dan Presiden Direktur serta Presiden Komisaris di beberapa perusahaan berskala nasional. Ia juga aktif sebagai

Pembina, Pengurus dan Pengawas di berbagai Yayasan dan Organisasi Hukum. Ia adalah Dosen tetap hukum Bisnis Internasional di Universitas Tarumanagara dan Alumnus Doktor termuda Universitas Indonesia (UI).

Ariawan Gunadi merupakan Founders Lawfirm AG & Partners dan AG Institute juga mediator, arbiter certified Mahkamah Agung RI. Ia seringkali menjadi Ahli/Saksi ahli di Pengadilan baik di dalam dan di luar negeri. Pernah menjadi Ahli di Pemprov DKI, Kementerian Investasi dan BPIP serta pengalaman studi tatakelola Perusahaan baik di Amerika Serikat, Eropa dan negara lainnya. Ia juga peraih Best Professional Award dari Media Group di tahun 2020 dan Indonesia Leadership award 2021. Peraih International Award dari IEOM Distinguished Academic Leadership Award (Istanbul, Turki)

.....

**Biography Associate Prof. Dr Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA.,
CPM., CPN., CP. Arb**

Associate Prof. Dr Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA., CPM., CPN., CP. Arb is the Chairman of the Tarumanagara Foundation which oversees the Corporate Group and Royal Taruma Hospital. He has served as Vice-Chancellor and President Director as well as President Commissioner in several national-scale companies. He is also active as a coach, administrator and supervisor in various foundations and legal organizations. He is a permanent Lecturer in International Business Law at Tarumanagara University and the youngest Doctoral Alumnus of the University of Indonesia (UI). Ariawan Gunadi is the Founder of Lawfirm AG & Partners and AG Institute as well as a mediator, and certified arbitrator of the Supreme Court of the Republic of Indonesia. He is often an Expert/Expert Witness in Courts both at home and abroad. He has been an Expert at the DKI Provincial Government, the Ministry of Investment and BPIP and has experience studying corporate governance in the United States, Europe and other countries. He is also the recipient of the Best Professional Award from the Media Group in 2020 and the Indonesia Leadership award in 2021. International Award Winner from IEOM Distinguished Academic Leadership Award (Istanbul, Turkey).

.....
.....

Biodata Golden Mandala



Golden Mandala lahir di Ujung Pandang pada 18 Agustus 1995. Penulis merupakan praktisi hukum dan advokat yang bekerja pada firma hukum di Jakarta. Golden telah terlibat dalam berbagai kasus terkait hukum korporasi dan komersial, penyelesaian sengketa dan litigasi, ketenagakerjaan, dan

persaingan usaha. Golden juga berpengalaman mewakili dan memberi nasihat kepada klien terkait kekayaan intelektual, hukum pidana dan perlindungan konsumen.

.....

Biography of Golden Mandala

Golden Mandala was born in Ujung Pandang on August 18, 1995. The author is a legal practitioner and advocate who works at a law firm in Jakarta. Golden has been involved in various employment, general corporate and commercial, dispute resolution and litigation cases. He has also experienced representing and advising multinational clients in intellectual property, criminal and consumer protection areas.

.....

.....

Biodata Gracia



Gracia lahir di Sanggau pada 19 Desember 2001, penulis merupakan mahasiswa semester 5 fakultas hukum Universitas Tarumanagara. Selain mengikuti perkuliahan, saat ini penulis aktif terlibat dalam kegiatan organisasi seperti Battle of Speech FH UNTAR (UKM), dan pernah terlibat dalam Badan Eksekutif Mahasiswa FH UNTAR.

Penulis aktif dalam beberapa kompetisi seperti Legal Opinion Tarumanagara Internal Law Cup, Kompetisi Esai Kritis Hukum Nasional ILDC Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Lomba Karya Tulis Ilmiah Universitas Jenderal Soedirman, Contract Drafting Diponegoro Law Fair, Kompetisi Esai CLC Law Fair, Contract Drafting Atma Jaya Business Law Competition, Debat Hukum pada Tarumanagara Internal Law Debate Competition, Kompetisi Peradilan Semu Internal Universitas Tarumanagara, Lomba Paper Nasional HIMAKOPI Universitas Brawijaya, Debat Hukum pada Veteran Legal Competition, dan Kompetisi Negosiasi pada ALSA Legal Competition.

Narasumber pada webinar nasional yang diadakan oleh Voiced Law.Id. Gracia juga menerbitkan 2 artikel dengan judul Eksistensi E-Court untuk Mewujudkan Efisiensi dan Efektivitas pada Sistem Peradilan Indonesia di Tengah Covid-19 diterbitkan <https://doi.org/10.46799/jst.v2i4.253> dan Implementasi Konsep Euthanasia: Supremasi Hak Asasi Manusia dan Progresivitas Hukum di Indonesia diterbitkan <https://doi.org/10.15294/ipmhi.v2i1.53730>

.....

Biography of Gracia

Gracia was born in Sanggau on December 19, 2001, the author is in the 5th semester of undergraduate study of law in Tarumanagara University. In addition to attending lectures, currently, the author is actively involved in organizational activities such as Battle of Speech FH UNTAR (UKM), and has been involved in the Student Executive Board of FH UNTAR.

The author is active in several competitions such as the Legal Opinion Tarumanagara Internal Law Cup, ILDC National Law Critical Essay Competition at the Faculty of Law, University of Indonesia, Scientific Writing Competition at the University of Jenderal Soedirman, Contract Drafting Diponegoro Law Fair, CLC Law Fair Essay Competition Fair, Contract Drafting Atma Jaya Business Law Competition, Legal Debate at the Tarumanagara Internal Law Debate Competition, Tarumanagara University Internal Moot Court Competition, HIMAKOPI National Paper Competition at the University of Brawijaya, Legal Debate at Veteran Legal Competition, and Negotiation Competition at ALSA Legal Competition.

Resource person at a national webinar held by Voiced Law.Id. Gracia also published 2 articles with the title Eksistensi E-Court Untuk Mewujudkan Efisiensi dan Efektivitas pada Sistem Peradilan Indonesia di Tengah Covid-19 published at

<https://doi.org/10.46799/jst.v2i4.253> and Implementasi Konsep Euthanasia: Supremasi Hak Asasi Manusia dan Progresivitas Hukum di Indonesia published at <https://doi.org/10.15294/ipmhi.v2i1.53730>

.....
.....

Biodata Fionna



Fionna Khantidevi Lukmadi lahir di Tangerang pada 01 Februari 2003, penulis merupakan mahasiswa semester 5 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Selain mengikuti perkuliahan, penulis aktif terlibat dalam kegiatan organisasi seperti Dewan Perwakilan Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara dan Battle of Speech Fakultas Hukum Universitas

Tarumanagara. Penulis aktif dalam beberapa kompetisi yang pernah diadakan baik secara internal maupun nasional, seperti Tarumanagara Internal Law Debate Competition, Call For Paper Competition Universitas Islam Indonesia, Pancasila Debate Competition, Indonesian Law Debate Competition FH Universitas Indonesia, Law Debate Competition Universitas Sam Ratulangi, dan Contract Drafting Tarumanagara Competition. Penulis juga pernah menjadi narasumber dalam acara Talk Show dan menjadi juri dalam kelas internal BOS FH Untar. Penulis juga pernah menerbitkan *paper* dengan judul Politik Hukum Pelaksanaan Konsep Reducing Emissions From Deforestation and Forest Degradation di Indonesia Berlandaskan Teori Pembangunan Hukum Guna Mewujudkan Pembangunan Berkelanjutan diterbitkan [bit.ly/ProsidingKLSHMMHFHUII2021](https://doi.org/10.24912/pserina.v2i1.18538) dan jurnal dengan judul COP26: Peran Indonesia dalam Dinamika Climate Action terhadap Poros Penanggulangan Perubahan Iklim di Indonesia diterbitkan <https://doi.org/10.24912/pserina.v2i1.18538>

.....

Biography of Fionna Khantidevi Lukmadi

Fionna Khantidevi Lukmadi was born in Tangerang on February 1, 2003, the author is a semester 5 student at the Faculty of Law, Tarumanagara University. Apart from attending lectures, the author is actively involved in organizational activities such as the Student Representative Council of the Faculty of Law, University of Tarumanagara and the Battle of Speech of the Faculty of Law, University of Tarumanagara. The author is active in several competitions that have been held both internally and nationally, such as the Tarumanagara Internal Law Debate Contest, the Indonesian Islamic University Call For Paper Contest, the Pancasila Debate Contest, the Indonesian Law Debate Competition FH University of Indonesia, the Sam Ratulangi University Law Debate Contest, and the Contest Sam Ratulangi University Law Debate Tarumanagara Compilation Competition. The author has also been a guest speaker at a talk show and a judge in the BOS FH Untar internal class. The author has also published a paper entitled Legal Politics of Implementing the Concept of Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation in Indonesia Based on Legal Development Theory to Realize Sustainable Development published by bit.ly/ProsidingKLSHMMMHFHUII2021 and a journal entitled COP26: Indonesia's Role in the Dynamics of Climate Action on the Axis of Mitigation of Change Climate in Indonesia published <https://doi.org/10.24912/pserina.v2i1.18538>

.....

.....