

ANALISIS YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN DALAM KECELAKAAN PESAWAT BERDASARKAN KONVENSI MONTREAL 1999

Zacky Alamsyah Bustami¹, Gopin Pamungkas², Radit Febri Kurniawan³,
Muhammad Hafizh Aziz⁴

zackyalamsyah19@gmail.com¹, govingoov@gmail.com², febri219@gmail.com³,
hafizhazizmuhammad@gmail.com⁴

Universitas Bengkulu

ABSTRAK

Transportasi udara memiliki peran penting dalam menunjang mobilitas manusia dan distribusi barang, namun juga mengandung risiko tinggi, khususnya kecelakaan pesawat yang menimbulkan kerugian jiwa dan material. Oleh karena itu, pengaturan mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan menjadi aspek krusial dalam memberikan perlindungan hukum kepada penumpang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konstruksi hukum serta penerapan dan efektivitas tanggung jawab maskapai penerbangan dalam kecelakaan pesawat berdasarkan Konvensi Montreal 1999. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual, melalui analisis terhadap sumber hukum primer, sekunder, dan tersier. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Konvensi Montreal 1999 menerapkan sistem tanggung jawab berlapis (*two-tier liability system*), yang menggabungkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dan tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*). Sistem ini memberikan kemudahan bagi penumpang dalam memperoleh kompensasi sekaligus menjaga keseimbangan dengan kepentingan maskapai. Dalam penerapannya di Indonesia, prinsip-prinsip tersebut telah diadopsi melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Namun demikian, efektivitas pelaksanaannya masih menghadapi berbagai kendala, seperti prosedur klaim yang kompleks, kurangnya transparansi, serta perbedaan interpretasi hukum.

Kata Kunci: Tanggung Jawab Maskapai, Kecelakaan Pesawat, Konvensi Montreal 1999, Perlindungan Penumpang, Hukum Penerbangan.

PENDAHULUAN

Transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki peranan penting dalam menunjang mobilitas manusia dan distribusi barang secara cepat dan efisien. Dalam era globalisasi, kebutuhan terhadap jasa angkutan udara terus meningkat seiring dengan perkembangan ekonomi dan keterhubungan antarnegara. Namun demikian, di balik efisiensi tersebut, transportasi udara juga memiliki tingkat risiko yang tinggi, terutama terkait dengan kemungkinan terjadinya kecelakaan pesawat yang dapat menimbulkan kerugian besar, baik berupa korban jiwa maupun kerugian material.

Kecelakaan dalam transportasi udara merupakan salah satu bentuk risiko yang tidak dapat dihilangkan sepenuhnya, meskipun teknologi penerbangan terus berkembang secara signifikan. Oleh karena itu, aspek tanggung jawab hukum maskapai penerbangan menjadi sangat penting untuk menjamin perlindungan terhadap penumpang sebagai konsumen jasa angkutan udara. Dalam konteks ini, hukum penerbangan internasional berperan sebagai instrumen utama dalam mengatur hubungan hukum antara pengangkut dan penumpang.

Secara internasional, pengaturan mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan diatur dalam Konvensi Montreal 1999 yang mengatur secara komprehensif mengenai tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan udara internasional, termasuk kompensasi

atas kematian atau cedera penumpang.² Konvensi ini menggantikan rezim sebelumnya, yaitu Konvensi Warsawa 1929, dengan tujuan memberikan perlindungan hukum yang lebih baik kepada penumpang.

Konvensi Montreal 1999 memperkenalkan sistem tanggung jawab dua tingkat (*two-tier liability system*), yaitu tanggung jawab mutlak sampai batas tertentu dan tanggung jawab berdasarkan kesalahan untuk kerugian yang melebihi batas tersebut. Sistem ini menunjukkan adanya pergeseran paradigma dalam hukum pengangkutan udara internasional, dari yang sebelumnya lebih melindungi maskapai penerbangan menjadi lebih berorientasi pada perlindungan penumpang.³

Di Indonesia, ketentuan mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan juga telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengatur kewajiban pengangkut untuk memberikan ganti rugi kepada penumpang atas kerugian yang timbul akibat kecelakaan pesawat.⁴ Selain itu, pengaturan lebih lanjut juga terdapat dalam peraturan pelaksana yang mengatur besaran ganti rugi dan mekanisme pertanggungjawaban maskapai.

Namun demikian, dalam praktiknya masih terdapat berbagai permasalahan terkait implementasi tanggung jawab maskapai penerbangan. Beberapa kasus kecelakaan pesawat menunjukkan bahwa proses pemberian kompensasi kepada korban seringkali menghadapi hambatan, baik dari segi administratif maupun perbedaan interpretasi hukum.⁵ Hal ini menunjukkan bahwa meskipun telah terdapat pengaturan yang jelas, pelaksanaannya belum sepenuhnya efektif dalam memberikan perlindungan hukum kepada korban.

Selain itu, terdapat pula persoalan mengenai harmonisasi antara ketentuan internasional dalam Konvensi Montreal 1999 dengan hukum nasional Indonesia. Ketidaksinkronan antara hukum internasional dan hukum nasional dapat menimbulkan ketidakpastian hukum, terutama dalam penyelesaian sengketa yang melibatkan maskapai penerbangan internasional.⁶ Oleh karena itu, diperlukan kajian yuridis yang mendalam untuk menganalisis bagaimana pengaturan tanggung jawab maskapai penerbangan dalam Konvensi Montreal 1999 serta bagaimana implementasinya dalam sistem hukum nasional.

METODOLOGI

Penelitian ini merupakan penelitian hukum yang menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji dan menganalisis norma-norma hukum yang berlaku, baik yang bersumber dari peraturan perundang-undangan maupun instrumen hukum internasional. Pendekatan ini dipilih karena penelitian ini berfokus pada analisis terhadap tanggung jawab maskapai penerbangan dalam kecelakaan pesawat berdasarkan Konvensi Montreal 1999 sebagai landasan hukum utama.

Dalam penelitian ini, pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan *and Beaumont, Air Law, LexisNexis, 2010*. perundang-undangan dilakukan dengan menelaah berbagai ketentuan hukum yang relevan, khususnya Konvensi Montreal 1999 serta Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Sementara itu, pendekatan konseptual digunakan untuk memahami konsep-konsep hukum yang berkaitan dengan prinsip tanggung jawab maskapai penerbangan, seperti tanggung jawab mutlak (*strict liability*), tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), serta konsep perlindungan hukum terhadap penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan.

Jenis dan sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-

undangan dan instrumen hukum internasional yang berkaitan langsung dengan objek penelitian, khususnya Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Bahan hukum sekunder meliputi buku-buku, jurnal ilmiah, hasil penelitian terdahulu, serta pendapat para ahli hukum yang relevan dengan topik penelitian. Adapun bahan hukum tersier berupa kamus hukum, ensiklopedia, dan sumber lain yang memberikan penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Konstruksi Hukum dan Prinsip Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan dalam Kecelakaan Pesawat Menurut Konvensi Montreal 1999

Dalam konteks hukum penerbangan internasional, tanggung jawab maskapai terhadap penumpang diatur secara komprehensif dalam Konvensi Montreal 1999. Konvensi ini menjadi dasar utama dalam menentukan bagaimana maskapai harus bertanggung jawab ketika terjadi kecelakaan pesawat, khususnya yang mengakibatkan kematian atau luka pada penumpang. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kematian atau luka badan penumpang yang disebabkan oleh kecelakaan yang terjadi di dalam pesawat atau selama proses embarkasi dan debarkasi.⁷ Dari ketentuan ini terlihat bahwa selama peristiwa tersebut masih berkaitan dengan kegiatan pengangkutan udara, maka maskapai tidak dapat menghindari tanggung jawabnya.

Salah satu hal penting dalam Konvensi Montreal 1999 adalah digunakannya sistem tanggung jawab berlapis (*two-tier liability system*). Pada tahap pertama, maskapai dikenakan tanggung jawab mutlak (*strict liability*), sehingga penumpang tidak perlu membuktikan adanya kesalahan. Pada tahap ini, maskapai tidak dapat membatasi atau mengecualikan tanggung jawabnya sampai batas tertentu yang telah ditentukan.⁸ Hal ini tentu mempermudah penumpang dalam mendapatkan kompensasi. Kemudian, untuk kerugian yang melebihi batas tersebut, berlaku tahap kedua. Maskapai tetap bertanggung jawab, kecuali dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut tidak disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan dari pihaknya.⁹ Artinya, beban pembuktian beralih ke maskapai, yang menunjukkan adanya perlindungan lebih bagi penumpang. Selain itu, Konvensi Montreal 1999 juga mengatur batas tanggung jawab dalam bentuk kompensasi yang dihitung menggunakan *Special Drawing Rights (SDR)*. Penggunaan *SDR* sebagai standar internasional bertujuan untuk menjaga stabilitas nilai kompensasi dalam sistem keuangan global.¹⁰ Dengan adanya batas ini, terdapat keseimbangan antara kepentingan penumpang dan keberlangsungan industri penerbangan.

Ruang lingkup tanggung jawab maskapai juga mencakup kerugian lain seperti kehilangan atau kerusakan bagasi. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian akibat kerusakan atau kehilangan bagasi dalam pengangkutan udara internasional.¹¹ Hal ini menunjukkan bahwa tanggung jawab maskapai tidak hanya terbatas pada kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa.

Dari sisi tujuan, Konvensi Montreal 1999 juga berfungsi sebagai upaya unifikasi hukum internasional. Konvensi ini dirancang untuk menggantikan berbagai aturan sebelumnya agar tercipta keseragaman dalam hukum pengangkutan udara internasional.¹² Dengan adanya keseragaman ini, penyelesaian sengketa menjadi lebih jelas dan terarah. Dalam praktiknya, sistem tanggung jawab ini juga berkaitan erat dengan perlindungan konsumen. Rezim tanggung jawab dalam Konvensi Montreal menunjukkan pergeseran dari perlindungan maskapai menuju perlindungan penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan.¹³ Hal ini menjadi salah satu alasan mengapa konvensi ini dianggap lebih

modern dibandingkan rezim sebelumnya.

Di sisi lain, tetap ada batasan yang diberikan kepada maskapai sebagai bentuk perlindungan terhadap industri penerbangan. Batas tanggung jawab diperlukan untuk mencegah beban finansial yang berlebihan yang dapat mengganggu stabilitas maskapai penerbangan.¹⁴ Dengan demikian, hukum tidak hanya berpihak pada penumpang, tetapi juga menjaga keseimbangan kepentingan. Beberapa ahli juga menilai bahwa sistem dalam Konvensi Montreal 1999 memberikan kepastian hukum yang lebih baik. Kepastian hukum dalam kompensasi menjadi salah satu keunggulan utama dibandingkan rezim sebelumnya.¹⁵ Hal ini penting karena menyangkut hak penumpang yang harus dipenuhi secara jelas.

Secara keseluruhan, dapat dilihat bahwa konstruksi hukum dalam Konvensi Montreal 1999 tidak hanya mengatur tanggung jawab maskapai secara formal, tetapi juga mencerminkan perkembangan hukum internasional yang lebih progresif. Sistem tanggung jawab yang diterapkan menunjukkan keseimbangan antara kepastian hukum, keadilan, dan perlindungan konsumen.¹⁶ Oleh karena itu, konvensi ini menjadi landasan penting dalam menentukan tanggung jawab maskapai penerbangan dalam kecelakaan pesawat.

B. Penerapan dan Efektivitas Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan dalam Kecelakaan Pesawat Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 dalam Memberikan Perlindungan Hukum bagi Penumpang

Dalam praktiknya, penerapan tanggung jawab maskapai penerbangan berdasarkan Konvensi Montreal 1999 tidak hanya bergantung pada aturan yang tertulis, tetapi juga pada bagaimana aturan tersebut dijalankan secara nyata. Secara normatif, konvensi ini sudah memberikan dasar yang cukup kuat dalam melindungi penumpang, terutama dalam hal pemberian kompensasi akibat kecelakaan pesawat.

Konvensi Montreal 1999 menetapkan kewajiban maskapai untuk memberikan kompensasi secara cepat kepada korban kecelakaan tanpa harus menunggu putusan pengadilan.¹⁷ Hal ini menunjukkan bahwa sistem tanggung jawab yang digunakan memang dirancang untuk memberikan perlindungan yang lebih efektif bagi penumpang.

Di Indonesia, penerapan prinsip tersebut juga diperkuat oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Maskapai penerbangan wajib memberikan ganti rugi kepada penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan dalam kegiatan pengangkutan udara.¹⁸ Dengan adanya pengaturan ini, secara hukum Indonesia telah mengadopsi prinsip-prinsip internasional ke dalam sistem nasional. Namun, dalam praktiknya masih terdapat berbagai kendala yang mempengaruhi efektivitas penerapan tanggung jawab tersebut. Salah satunya adalah masalah prosedur klaim yang cukup kompleks. Proses klaim kompensasi seringkali melibatkan prosedur administratif yang panjang dan membutuhkan dokumen yang tidak sedikit.¹⁹ Hal ini membuat proses pemenuhan hak penumpang menjadi tidak selalu berjalan cepat.

Selain itu, faktor transparansi juga menjadi perhatian. Kurangnya transparansi dalam proses penyelesaian klaim dapat menimbulkan ketidakpercayaan dari pihak penumpang.²⁰ Kondisi ini menunjukkan bahwa efektivitas tidak hanya diukur dari adanya aturan, tetapi juga dari cara pelaksanaannya.

Dari sisi hukum, meskipun sistem tanggung jawab mutlak memberikan kemudahan, tetap terdapat batasan tertentu. Untuk klaim yang melebihi batas tanggung jawab, penumpang tetap harus melalui proses pembuktian yang tidak sederhana.²¹ Hal ini bisa menjadi kendala tersendiri, terutama bagi korban yang tidak memiliki akses atau pengetahuan hukum yang cukup. Di sisi lain, maskapai penerbangan juga memiliki

kepentingan untuk menjaga stabilitas operasionalnya. Batas tanggung jawab dalam Konvensi Montreal bertujuan untuk mencegah beban finansial yang tidak proporsional bagi maskapai.²² Dengan kata lain, sistem ini berusaha menjaga keseimbangan antara perlindungan penumpang dan keberlangsungan industri. Peran pemerintah juga menjadi faktor penting dalam memastikan efektivitas aturan ini. Pengawasan yang efektif dari pemerintah diperlukan untuk memastikan bahwa maskapai memenuhi kewajibannya sesuai dengan ketentuan hukum.²³ Tanpa pengawasan yang kuat, aturan yang ada berpotensi tidak berjalan secara optimal. Dalam konteks internasional, penerapan Konvensi Montreal juga menghadapi tantangan dari perbedaan sistem hukum di setiap negara. Perbedaan interpretasi dan implementasi antarnegara dapat mempengaruhi konsistensi perlindungan hukum bagi penumpang.²⁴ Hal ini menjadi penting karena penerbangan internasional melibatkan lebih dari satu yurisdiksi. Aspek keadilan juga sering menjadi perdebatan. Besaran kompensasi yang dibatasi dalam sistem internasional seringkali dianggap belum sepenuhnya mencerminkan kerugian yang dialami korban.²⁵ Ini menunjukkan bahwa meskipun ada kepastian hukum, belum tentu semua pihak merasa keadilan telah terpenuhi.

Secara keseluruhan, efektivitas tanggung jawab maskapai penerbangan tidak hanya ditentukan oleh keberadaan Konvensi Montreal 1999, tetapi juga oleh implementasi di lapangan. Keberhasilan suatu aturan hukum sangat bergantung pada pelaksanaan dan penegakannya dalam praktik.²⁶ Oleh karena itu, diperlukan upaya berkelanjutan untuk meningkatkan efektivitas penerapan tanggung jawab maskapai demi memberikan perlindungan hukum yang optimal bagi penumpang.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah diuraikan, dapat disimpulkan bahwa konstruksi hukum tanggung jawab maskapai penerbangan dalam kecelakaan pesawat menurut Konvensi Montreal 1999 menggunakan sistem tanggung jawab berlapis (*two-tier liability system*), yang menggabungkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dan tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*). Pada tahap awal, maskapai bertanggung jawab secara langsung tanpa perlu pembuktian kesalahan hingga batas tertentu, sedangkan untuk kerugian di atas batas tersebut, maskapai tetap bertanggung jawab kecuali dapat membuktikan tidak adanya unsur kelalaian. Sistem ini menunjukkan adanya pergeseran paradigma hukum yang lebih menekankan pada perlindungan penumpang sebagai pihak yang dirugikan, sekaligus tetap menjaga keseimbangan dengan kepentingan maskapai penerbangan.

Selanjutnya, dalam hal penerapan dan efektivitasnya, tanggung jawab maskapai penerbangan berdasarkan Konvensi Montreal 1999 pada dasarnya telah memiliki landasan hukum yang kuat dan juga telah diadopsi dalam hukum nasional melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Namun demikian, dalam praktiknya masih terdapat berbagai kendala, seperti proses klaim yang cukup kompleks, kurangnya transparansi, serta rendahnya pemahaman penumpang terhadap hak-haknya. Selain itu, perbedaan implementasi di berbagai negara dan keterbatasan dalam pembuktian untuk klaim di atas batas tanggung jawab juga mempengaruhi efektivitas perlindungan hukum yang diberikan.

Dengan demikian, meskipun secara normatif pengaturan tanggung jawab maskapai penerbangan telah cukup komprehensif, efektivitasnya dalam memberikan perlindungan hukum yang optimal bagi penumpang masih memerlukan peningkatan, terutama dalam aspek pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum agar tujuan dari pengaturan tersebut

benar-benar dapat tercapai.

DAFTAR PUSTAKA

- Andreas F. Lowenfeld, *Aviation Law: Cases and Materials*, LexisNexis, 2007. Bin Cheng, *Studies in International Air Law*, Clarendon Press, 1962.
- Brian F. Havel & Gabriel S. Sanchez, *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge University Press, 2014.
- Dieter Goedhuis, *National Airspace and International Air Transport*, Martinus Nijhoff, 1964.
- Elmar Giemulla & Ronald Schmid, *Montreal Convention: Commentary*, Kluwer Law International, 2006.
- Elmar Giemulla & Ronald Schmid, *Montreal Convention: Commentary*, Kluwer Law International, 2006.
- Georgios I. Zekos, *Air Transport and the Law*, Routledge, 2010.
- H.A. Hart, *The Concept of Law*, Oxford University Press, 1961.
- I.H. Ph. Diederiks-Verschoor & Pablo Mendes de Leon, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 2012.
- Kecelakaan Pesawat Udara,” *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, Vol. 20 No. 3, 2013.
- Konvensi Montreal 1999, Pasal 17 ayat (1).
- Konvensi Montreal 1999, Pasal 21 ayat (2).
- Konvensi Montreal 1999.
- Malcolm Clarke, *Contracts of Carriage by Air*, Informa Law, 2010.
- Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, 2008.
- Paul Larsen, Joseph Sweeney & John Gillick, *Aviation Law: Cases, Laws and Related*
- Paul Stephen Dempsey & Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, McGill University, 2005.
- Paul Stephen Dempsey, “The Montreal Convention 1999: A New Era in the Law of International Carriage by Air,” *McGill University Institute of Air and Space Law*, 2005.
- Peter P.C. Haanappel, *The Law and Policy of Air Space and Outer Space*, Kluwer Law International, 2003.
- Ruwantissa Abeyratne, *Aviation Law and Policy: An Introduction*, Springer, 2017. Sefriani, “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan terhadap Penumpang dalam
- Shawcross and Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 2010. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Sources, 2nd ed., 2012.