

SYNERGY

Jurnal Ilmiah Multidisiplin

<https://e-journal.naurendigiton.com/index.php/sjim>

Vol.1 No 3, 2023, Hal. 165 - 170

ISSN 3025-7514

**GANTI RUGI TERKAIT KECELAKAN PESAWAT SILK AIR TAHUN 1997 DI
TINJAU DARI KONVENSI MONTREAL**

**Fadhilah Dzakwan Syarif, Leony Azizah Munawwaroh, Reza Sindu Fitriadi Hakim,
Alis Kafi Fawaid, Neni Susilowati**

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Prodi Hukum, Universitas Tidar

Abstrak | Tragedi Pesawat *Silk Air* memunculkan sejumlah pertanyaan hukum yang rumit tentang kompensasi internasional. Dalam hal ini, peraturan perundang-undangan nasional di negara asal pesawat dan negara tujuan pesawat menjadi bahan pertimbangan selain norma-norma hukum internasional, termasuk Konvensi *Montreal*. Fokus utama dari penelitian ini adalah pada isu-isu yang berkaitan dengan tanggung jawab ganti rugi, peran yang dimainkan oleh berbagai pihak, dan variasi dalam hukum ganti rugi antara negara-negara yang menandatangani Konvensi *Montreal* dan yang tidak. Jurnal ini membahas masalah-masalah tersebut dan bertujuan untuk memberikan pengetahuan yang lebih luas mengenai bagaimana kerangka hukum nasional dan internasional dapat digunakan untuk menafsirkan ganti rugi kerugian antar negara dalam konteks kecelakaan pesawat *Silk Air*.

Kata Kunci: *Ganti Rugi, Kecelakaan, Konvensi Montreal*

Abstract | The *Silk Air Jet* tragedy raises a number of complex legal questions about international compensation. In this regard, national laws and regulations in the country of origin and destination of the aircraft are taken into consideration in addition to international legal norms, including the *Montreal Convention*. The main focus of this research is on issues relating to liability for compensation, the roles played by various parties, and variations in compensation law between countries that are signatories to the *Montreal Convention* and those that are not. This paper addresses those issues and aims to provide a broader knowledge of how national and international legal frameworks can be used to interpret interstate loss indemnification in the context of the *Silk Air* plane crash

Keywords: *Compensation, Accident, Montreal Convention*

Pendahuluan

Seiring perkembangan di era global ini, banyak aktivitas manusia yang menjangkau hingga ke luar negeri. Maka dibutuhkannya juga alat transportasi yang canggih guna menjangkau dengan efektif dan efisien. Penggunaan pesawat terbang merupakan salah satu pilihan yang tepat sebagai alat transportasi udara yang menghemat waktu. Dengan semakin tingginya minat masyarakat untuk menggunakan pesawat terbang sebagai alat transportasi, maskapai penerbangan tentu saja harus memberikan fasilitas dan pelayanan terbaik serta jaminan keselamatan penerbangan bagi setiap pelanggannya. Berkaitan dengan masalah keamanan dan keselamatan, pemerintah telah menetapkan program Keamanan Penerbangan Sipil Nasional (*National Civil Aviation Security*) yang bertujuan untuk melindungi penumpang, awak pesawat, personil di darat, masyarakat, dan infrastruktur bandar udara dari kegiatan-kegiatan yang melanggar hukum. (Fathur Rahmawati, 2007).

Sulit untuk menciptakan tidak ada masalah dalam penerbangan dengan adanya program yang disebutkan di atas. Kecelakaan pesawat sering terjadi dalam penerbangan, baik saat lepas landas maupun mendarat. Ini adalah salah satu masalah industri. Banyak faktor yang mempengaruhi frekuensi kecelakaan pesawat, yang hampir selalu terjadi pada semua negara dan maskapai penerbangan.

Peters meneliti, *Human Error* bisa terjadi karena adanya kesalahan dalam perancangan serta prosedur kerja (George A. Peters, 2006). *Human Error* merupakan penyimpangan dari tolok ukur kinerja yang telah ditetapkan yang mengakibatkan penundaan sebagai akibat dari tantangan, masalah, kecelakaan, dan kegagalan. *Human Error* adalah jenis kesalahan di tempat kerja yang disebabkan oleh ketidaksesuaian antara kinerja dan harapan.

Dalam kehidupan nyata, *Human Error* terjadi ketika sejumlah tindakan yang kita rencanakan di tempat kerja tidak berjalan sesuai rencana dan kita tidak mencapai tujuan yang diinginkan. *Human Error* tidak selalu disebabkan oleh kesalahan manusia. Namun, *Human Error* lah yang merupakan faktor pendorong terbesar pada kecelakaan pesawat (Wegman and Shappel, 2009).

Di negara berkembang salah satu penyebab banyaknya terjadi kecelakaan penerbangan disebabkan karena belum ketatnya usaha dalam peningkatan *safety*. Sementara area yang dikembangkan terutama yang dihasilkan dari banyaknya jadwal penerbangan. Sekitar 20% dari seluruh kecelakaan fatal di Asia selama lima tahun terakhir terjadi di Indonesia. Ini adalah persentase kecelakaan yang cukup tinggi. Salah satu kecelakaan penerbangan terjadi pada tahun 1997 ketika sebuah Boeing 737-300 yang dioperasikan oleh *Silk Air*, sebuah maskapai penerbangan Singapura, jatuh. Total 104 penumpang dan awak tewas. Jatuhnya pesawat bernomor penerbangan MI-185 itu terjadi pada 20 Desember 1997, sekitar pukul 16.30 WIB. Pukul 15.23 WIB, pesawat lepas landas dari Bandara Soekarno-Hatta menuju Singapura. Sekitar 70 kilometer sebelah utara Palembang, Sumatera Selatan, Sebuah pesawat meledak di udara dan jatuh ke perairan Sungai Musi, Parit 12, Kecamatan Sungsang, Kabupaten Musibanyuasin, hingga hancur berkeping-keping.

Dalam kaitannya dengan masalah kecelakaan pesawat ini juga tidak lepas dari tanggung jawab negara dalam ganti rugi atas kecelakaan tersebut. Penggantian ganti rugi ini bisa ditinjau dari berbagai peraturan yang ada, salah satunya yaitu ditinjau dari Secara resmi dikenal sebagai konvensi penyatuan norma-norma tertentu untuk pengangkutan negara asing melalui udara, Konvensi *Montreal* didirikan. Konvensi ini merupakan perjanjian multilateral yang disetujui pada tahun 1999 dalam pertemuan diplomatik negara-negara anggota ICAO. Konvensi ini mencakup pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo dalam penerbangan internasional dengan pesawat terbang dan memodifikasi tujuan signifikan dari rezim Konvensi Warsawa untuk kompensasi kepada korban kecelakaan udara.

Sekitar 125 negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), termasuk Indonesia, telah menerima perjanjian *Montreal* 1999, yang mulai berlaku pada tanggal 4 November 2003. Indonesia telah menandatangani perjanjian ICAO tersebut. Melalui Peraturan Presiden No. 95/2016 tentang Pengesahan *Convention on the Unification of Certain Rules for*

International Carriage by Air (Konvensi tentang Penyatuan Aturan-aturan Tertentu untuk Angkutan Udara Internasional), pemerintah telah mengesahkannya pada tanggal 21 November 2016. Peraturan dan perjanjian sistem Konvensi Warsawa sebelumnya digabungkan ke dalam satu dokumen yang lebih sederhana pada tahun 1999 untuk menciptakan Konvensi *Montreal*.

Metode

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Pendekatan ini melibatkan analisis teori, konsep, pandangan, dan peraturan yang terkait dengan masalah yang akan dibahas. Penelitian ini dilakukan melalui penelitian kepustakaan, yang berarti peneliti mengumpulkan data dari sumber-sumber tertulis seperti buku, artikel, dokumen hukum, dan literatur hukum lainnya. Dengan demikian, penelitian hukum normatif bertujuan untuk mengembangkan pemahaman yang mendalam tentang isu hukum yang diteliti melalui analisis teoritis dan pemahaman terhadap kerangka hukum yang berlaku.

Hasil dan Pembahasan

Peraturan hukum internasional dalam mengatur ganti rugi lintas negara dalam kecelakaan pesawat, khususnya yang terkait dengan Konvensi *Montreal*

Secara hukum, Indonesia telah mengesahkan dua perjanjian penerbangan internasional yang mengatur mengenai penggantian kerugian bagi penumpang dalam kejadian kecelakaan pesawat, yaitu Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi *Montreal* 1999. Konvensi Warsawa telah mengalami beberapa kali perubahan melalui konvensi dan protokol tambahan untuk menyesuaikan dengan perkembangan zaman. Meskipun beberapa negara telah mengesahkan Konvensi Warsawa dan amendemennya, implementasinya di lapangan malah menimbulkan kebingungan dan kerumitan. Untuk menangani permasalahan tersebut, ICAO membentuk sebuah komite khusus yang akhirnya merumuskan Konvensi *Montreal* 1999. Tujuan dari konvensi ini adalah untuk modernisasi dan penyatuan sistem Warsawa 1929 beserta ketentuan-ketentuan penting dari konvensi tersebut dan amendemen sebelumnya. Implementasi konvensi ini serupa dengan Konvensi Warsawa 1929, yang berlaku untuk penerbangan niaga internasional berjadwal dan tidak berjadwal yang mengangkut penumpang, bagasi, dan muatan. Konvensi ini juga mengatur mengenai dokumen udara yang mencakup informasi seperti indikasi tempat keberangkatan, tujuan, dan pemberhentian yang telah disepakati.

Dalam Pasal 21 Konvensi *Montreal*, dibahas mengenai tanggung jawab, terutama dalam hal pertanggungjawaban terkait dengan penumpang yang meninggal dan mengalami luka. Hubungan yang erat terdapat antara Pasal 21 dan Pasal 17 ayat (1) Konvensi *Montreal*. Pasal 17 ayat (1) ini mencakup informasi mengenai tanggung jawab perusahaan angkutan terhadap penumpang, termasuk aspek apa yang menjadi tanggung jawab perusahaan dalam hal ini. Pada pasal 17 ayat (1) dapat disimpulkan bahwa perusahaan angkutan dapat bertanggung jawab jika:

- a. Adanya suatu peristiwa
- b. Yang dapat menyebabkan kematian atau cedera fisik
- c. Saat penumpang berada di dalam pesawat atau saat kargo dimuat atau dibongkar.

Setelah mengetahui bagaimana perusahaan angkutan bertanggung jawab dalam kejadian tersebut, Pasal 21 Konvensi *Montreal* 1999 mengatur batas tanggung jawab terhadap penumpang yang meninggal atau mengalami luka-luka. Dalam konteks ini, terdapat dua jenis pertanggungjawaban yang berlaku. Perusahaan bertanggung jawab terhadap penumpang yang meninggal atau mengalami luka-luka hingga 100.000 SDR dan menerapkan prinsip *strict liability*. Penumpang yang mengajukan klaim hanya perlu membuktikan bahwa ia mengalami kerugian akibat kejadian (*accident*) yang terjadi selama proses pengangkutan (masih dalam tanggung jawab perusahaan angkutan), tanpa perlu menunjukkan siapa yang bersalah.

Gugatan terhadap penumpang yang meninggal atau mengalami luka tubuh dapat diajukan dalam kurun waktu 2 tahun semenjak jadwal pendaratan angkutan udara tersebut di tujuan. Terdapat lima opsi yurisdiksi yang dapat dipilih oleh penggugat untuk mengajukan klaimnya. seperti yang tercantum dalam pasal 33 konvensi ini yaitu:

- a. Di pengadilan di mana terdapat kantor pusat perusahaan angkutan (*domicilie of carrier*).
- b. Di pengadilan di mana kantor cabang perusahaan berada (*principal place of business*).
- c. Di pengadilan di mana perjanjian angkutan di buat/ditandatangani.
- d. Di pengadilan tempat tujuan angkutan ketika kejadian (*accident*) terjadi.
- e. Di pengadilan di mana domisili penumpang yang luka atau meninggal berada ketika itu.

Negara di mana tuntutan diajukan harus menjadi anggota Konvensi *Montreal* 1999 agar tunduk pada ketentuan yang diatur oleh konvensi ini. Sementara itu, prosedur hukum di pengadilan diatur sesuai dengan peraturan nasional negara tempat tuntutan diajukan. Pasal 20 menyatakan bahwa perusahaan tidak bertanggung jawab sebagian atau seluruhnya jika dapat membuktikan bahwa kerugian yang dialami berasal dari kesalahan pihak yang mengajukan klaim atau gugatan. Terkait dengan tanggung jawab yang terbatas ini, Konvensi *Montreal* menambahkan klausul tentang batasan yang ditetapkan, yakni 100.000 SDR. Batasan ini harus ditinjau ulang setiap lima tahun dengan mempertimbangkan faktor inflasi, dibandingkan dengan total rata-rata inflasi sebelumnya. Selain itu pada Pasal 50 Konvensi *Montreal* 1999, terdapat peraturan yang memungkinkan setiap perusahaan angkutan untuk memiliki asuransi yang memadai, bekerja sama dengan perusahaan asuransi, sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi *Montreal* 1999. Dengan ini, penumpang dapat lebih terlindungi haknya, terutama dalam hal pertanggungjawaban tak terbatas.

Perbedaan dalam hukum ganti rugi antara negara yang merupakan anggota Konvensi *Montreal* dan yang bukan

Salah satu perlindungan hukum penting yang harus dimiliki dan diberikan kepada penumpang, sebagai pengguna jasa penerbangan, adalah hak untuk mendapatkan penggantian. Menurut Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929, maskapai penerbangan dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang diderita oleh penumpang jika persyaratan tertentu terpenuhi. Persyaratan tersebut meliputi:

- a. kerugian tersebut merupakan akibat dari kecelakaan;
- b. kecelakaan tersebut terjadi ketika penumpang berada di dalam pesawat; dan
- c. kecelakaan tersebut terjadi selama embarkasi dan debarkasi (selama bagian mana pun dari proses embarkasi atau debarkasi).

Dalam penerbangan internasional, penumpang memiliki kemampuan untuk meminta pertanggungjawaban maskapai penerbangan sebagai pengguna layanan mereka, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 17 Konvensi Warsawa. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa para penumpang yang terlibat dalam operasi penerbangan internasional akan tunduk pada hukum yang melindungi mereka, termasuk Konvensi Warsawa 1929 dan konvensi penerbangan internasional terbaru, Konvensi *Montreal* 1999.

Setelah adanya Konvensi *Montreal*, kebijakan ganti rugi terhadap penumpang sebagai salah satu bentuk perlindungan konsumen diperbarui dari Konvensi Warsawa ke Konvensi *Montreal*. Konvensi ini mengubah ketentuan penting dari rezim Konvensi Warsawa mengenai kompensasi untuk korban bencana udara. Konvensi ini berupaya untuk membangun kembali keseragaman dan prediktabilitas peraturan yang berkaitan dengan pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo internasional. Meskipun tetap mempertahankan ketentuan-ketentuan inti yang telah melayani komunitas transportasi udara internasional selama beberapa dekade (yaitu rezim Warsawa), perjanjian ini mencapai modernisasi di sejumlah bidang utama. Hal ini melindungi penumpang dengan memperkenalkan sistem tanggung jawab dua tingkat yang menghilangkan persyaratan sebelumnya yaitu membuktikan kelalaian yang disengaja oleh maskapai

penerbangan untuk mendapatkan ganti rugi lebih dari US\$75.000, yang seharusnya menghilangkan atau mengurangi litigasi yang berlarut-larut.

Telah diketahui secara bersama bahwa Konvensi *Montreal* mempunyai bentuk pertanggungjawaban yang lebih dapat menjamin konsumen. Hal ini dapat dilihat dari besaran ganti rugi yang harus dibayarkan kepada konsumen. Sehingga membuat pihak maskapai penerbangan maupun negara yang telah melakukan ratifikasi terhadap Konvensi *Montreal* lebih bertanggung jawab terhadap pelayanannya. Meskipun demikian, belum semua negara di dunia melakukan ratifikasi terhadap Konvensi *Montreal* ini. Setidaknya, hingga tahun 2018 tercatat sebanyak 139 pihak telah berpartisipasi dalam meratifikasi konvensi ini, dengan 132 pihak di antaranya adalah negara anggota *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Terdapat beberapa alasan yang menjadi dasar dari negara-negara yang belum meratifikasi Konvensi *Montreal* ini, salah satunya adalah besaran ganti rugi yang dinilai sangat tinggi.

Terdapat perbedaan besaran ganti rugi yang sangat signifikan antara Konvensi Warsawa yang sudah banyak dipakai dengan Konvensi *Montreal*. Pada ketentuan Konvensi Warsawa, nilai ganti rugi yang harus dikeluarkan oleh negara bagi setiap korban kecelakaan maskapai penerbangan mencapai \$20.000. Sementara itu, pada ketentuan Konvensi *Montreal*, nilainya meningkat hingga \$140.000 *Special Drawing Right* (SDR), mata uang yang digunakan oleh Dana Moneter Internasional (IMF), adalah satuan uang yang digunakan dalam proses pemberian kompensasi sebagai referensi berdasarkan hukum internasional Konvensi *Montreal* 1999. Sementara itu, metodologi penghitungannya tergantung pada ketentuan nasional untuk negara-negara yang bukan anggota IMF. Selain nilai pertanggunggaan, maskapai penerbangan yang menyelenggarakan penerbangan internasional tunduk pada konsep tanggung jawab mutlak (*strict liability*) berdasarkan Konvensi *Montreal*.

Adanya perbedaan dalam hal ratifikasi Konvensi *Montreal* di berbagai negara di dunia menjadi suatu tantangan tersendiri bagi jaminan keselamatan konsumen. Dalam kasus kecelakaan maskapai penerbangan yang memerlukan ganti rugi negara, tetapi negara yang bersangkutan tidak meratifikasi Konvensi *Montreal*, maka bentuk ganti ruginya adalah sesuai dengan ketentuan sebelumnya. Misalnya, salah satu negara Asia yang tidak meratifikasi Konvensi *Montreal* adalah Korea Utara, tetapi mereka telah meratifikasi Konvensi Warsawa ke dalam peraturan hukum mereka. Jika terjadi insiden kecelakaan transportasi udara, maka pemerintah Korea Utara harus membayarkan ganti rugi dengan jumlah yang telah disepakati dalam Konvensi Warsawa. Pada Konvensi Warsawa, tidak berlaku *strict liability*, artinya perusahaan penerbangan dapat tidak bertanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa pihaknya sudah berusaha dengan segala upaya yang diperlukan agar *accident* tersebut tidak terjadi atau jika *accident* tersebut terjadi di luar kemampuan pihak maskapai (*force majeure*).

Kesimpulan

Indonesia telah meratifikasi dua konvensi internasional yang mengatur perlindungan pekerja di tempat kerja, yaitu Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi *Montreal* 1999. Konvensi *Montreal* 1999 bertujuan untuk memodernisasi dan memperbarui sistem Warsawa 1929, termasuk ketentuan mengenai kewajiban pengusaha untuk memberikan informasi, upah, dan tunjangan. Konvensi ini juga menguraikan tanggung jawab pemberi kerja terhadap karyawan yang menyebabkan kecelakaan atau cedera di tempat kerja. Konvensi ini juga memberikan pedoman mengenai jangka waktu larangan kecelakaan dan hak untuk mengajukan banding. Konvensi ini juga menetapkan bahwa pemberi kerja tidak boleh melakukan diskriminasi terhadap karyawan yang menyebabkan kecelakaan atau cedera.

Konvensi ini juga mengatur pembuatan undang-undang nasional untuk melindungi karyawan dari diskriminasi. Konvensi ini juga menguraikan hak pemberi kerja untuk memberikan upah dan tunjangan yang setara kepada karyawan, memastikan perlakuan yang sama di tempat kerja. Hak ganti rugi merupakan bentuk perlindungan hukum mendasar yang harus diberikan dan

dimiliki oleh penumpang sebagai pengguna jasa penerbangan. Konvensi *Montreal* memiliki bentuk perlindungan konsumen yang diperbarui dari Konvensi Warsawa ke Konvensi *Montreal*. Konvensi ini mengubah ketentuan penting dari rezim Konvensi Warsawa mengenai kompensasi untuk korban bencana udara. Hal ini melindungi penumpang dengan memperkenalkan sistem tanggung jawab dua tingkat yang menghilangkan persyaratan sebelumnya yang membuktikan kelalaian yang disengaja oleh maskapai penerbangan untuk.

Reference

- Amelia, P., Supriyadhie, K., & Pramono, A. (2016). Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Pelaksanaan Ganti Rugi Atas Keterlambatan Angkutan Udara dalam Perspektif Hukum Internasional (Studi Kasus Keterlambatan Angkutan Udara Luar Negeri Pesawat Udara Boeing 777-300 Garuda Indonesia Ga088 Cengkareng-amsterda. *Diponegoro Law Journal*, 5(2).
- Ariawan, I. Gusti Ketut. "Metode Penelitian Hukum Normatif." *Kertha Widya* 1.1 (2013).
- Dwi, N., Njatrijani, R., & Saptono, H. (2019). *Op.Cit.*, h. 2637
- Dwi, N., Njatrijani, R., & Saptono, H. (2019). Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Air Asia Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Penumpang Qz-8501 Ditinjau Dari Konvensi Montreal 1999. *Diponegoro Law Journal*, 8(4), h. 2627
- Kompas, " Pesawat SilkAir Jatuh di Sumsel, 104 Orang Tewas", Kompas.com, Desember 19, 2020, <https://www.kompas.com/tren/read/2020/12/19/070208165/hari-ini-dalam-sejarah-pesawat-silkair-jatuh-di-sumsel-104-orang-tewas>
- Konvensi Montreal 1999 yang Sudah Diratifikasi Indonesia," INACA, diakses pada 20 November 2023, <https://inaca.or.id/konvensi-montreal-1999-yang-sudah-diratifikasi-indonesia/>.
- NURUL WAHDAH (2020), TANGGUNG JAWAB GANTI RUGI PADA KECELAKAAN PESAWAT UDARA NIAGA MENURUT PASAL 21 KONVENSI MONTREAL 1999 (STUDI KASUS PENEMBAKAN PESAWAT UDARA NIAGA MALAYSIA AIRLINES MH17)
- Rosmawati, R., & Rizqa, N. N. (2018). Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Pesawat Udara Akibat Hijacking Menu
- Vici, Ahmad Aidil Akmal (2020) Tinjauan Yuridis Terhadap Pertanggungjawaban Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat Menurut Aturan Hukum Internasional.tujuan dari