

BAB V

**PENGATURAN TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN
PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG
DALAM SISTEM HUKUM MALAYSIA**

A. Sejarah Perkembangan Perusahaan Penerbangan di Malaysia

Tahun 1903 bisa disebut sebagai tahun dimana transportasi manusia menemukan titik terangnya yang mana pada tahun itu pesawat terbang diluncurkan pertama kalinya oleh Wright bersaudara (*Orille Wright* dan *Ian Wright*) di Amerika Serikat. Transformasi model transportasi baru berupa pesawat terbang, pada saat itu bisa dikatakan menjadi pencapaian terbaik di dunia teknik mesin sepanjang masa.²⁸⁶

Perubahan pesawat terbang setelah awal-awal tahun penemuannya berkembang secara pesat, ditunjukkan dengan kemajuan teknologi diberbagai bidang, seperti aerodinamika, stabilitas dan kontrol, sistem propulsi, struktur, material, sistem internal dan teknologi manufaktur.²⁸⁷

Hal tersebut membuat pelaku industri penerbangan berlomba-lomba

²⁸⁶Transportasi merupakan kebutuhan setiap manusia dalam melakukan aktivitas untuk memenuhi kehidupan baik transportasi lokal, nasional, dan internasional. Salah satu bagian dari sistem transportasi yaitu penerbangan yang memiliki karakter tersendiri yaitu menggunakan teknologi yang canggih, mampu bergerak dalam waktu yang begitu cepat, memiliki manajemen pelayanan yang handal, serta memerlukan jaminan dan keselamatan yang optimal. Sudirman Nainggolan. *Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional Yang Melintasi Antar Negara*, 2014, hlm. 4.

²⁸⁷Penyelenggaraan penerbangan sipil baik penerbangan nasional maupun penerbangan internasional tentunya harus mengacu kepada ketentuan-ketentuan hukum nasional maupun ketentuan hukum internasional yang berlaku, hal ini dimaksudkan untuk tetap menjamin hak-hak penumpang, menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, dan pesawat udara itu sendiri serta barang-barang yang diangkut. Lihat Sudirman Nainggolan, Sudirman Nainggolan, *Ibid*.

untuk membuat yang terbaik dan berkompetisi untuk memberikan pelayanan nomor satu di bidang jasa penerbangan komersial demi menarik hati para konsumen.

Seperti negara-negara maju lainnya, di Malaysia pertumbuhan perusahaan penerbangan ini juga relatif berkembang pesat. Malaysia Airlines sebagai Perusahaan Penerbangan utama di Malaysia serta anggota dari aliansi perusahaan penerbangan oneworld. Perusahaan Penerbangan Malaysia Airlines Berhad (MAB), mulai beroperasi sebagai operator penerbangan Malaysia pada 1 September 2015 saat Malaysian Airline System (MAS) dibubarkan dari Bursa Malaysia pada tahun 2014 dan selanjutnya berhenti beroperasi pada 31 Agustus 2015.²⁸⁸

Perusahaan penerbangan ini pertama kali dibentuk dengan nama Malayan Airways Limited dan menerbangkan penerbangan komersial pertamanya pada 1947. Akan tetapi, namanya kemudian diubah menjadi Malaysian Airways setelah pembentukan Negara Federasi Malaysia pada 1963. Pada 1966, perusahaan penerbangan ini mengubah namanya menjadi Malaysia Singapore Airlines (MSA) dan diubah lagi menjadi Malaysian Airline System (MAS) pada 1972. Malaysia Airlines memiliki riwayat produk yang relatif panjang dan membanggakan, serta dikenal dengan keramah tamahannya yang unggul dan kekeluargaan.

²⁸⁸<https://www.detik.com>. *Berita dan Informasi Malaysia Airlines Terkini*. Diakses 22 April 2023.

Sehingga, operator penerbangan pengusung bendera Malaysia ini telah memenangkan berbagai penghargaan dari industri penerbangan, di antaranya dinobatkan sebagai Perusahaan Penerbangan Bintang 5 Dunia oleh Skytrax lebih dari satu kali, yakni: pada tahun 2009, 2012, dan 2013, serta mendapatkan pengakuan dari World Travel Awards sebagai Perusahaan Penerbangan Unggulan Asia, yakni pada tahun: 2010, 2011, dan 2013. Perusahaan penerbangan tersebut memiliki riwayat tanpa cela atas kontribusinya terhadap perkembangan nasional dan telah menjadi sumber lahirnya karyawan terampil, terutama teknisi, pilot, dan awak kabin mereka.²⁸⁹

Perusahaan penerbangan ini telah menjadi penggerak penting dalam menjembatani Malaysia dengan berbagai belahan dunia lainnya, sekaligus mengintegrasikan bangsa di Malaysia. Sebagai jaringan global, perusahaan penerbangan ini menawarkan cara terbaik untuk terbang menuju, dari, dan di sekitar Malaysia. Melayani lebih dari 50 tujuan di seluruh dunia serta mengoperasikan lebih dari 300 penerbangan dalam sehari, Malaysia Airlines merupakan bagian dari Malaysia Aviation Group (MAG).

Sebagai anggota dari oneworld, Malaysia Airlines menawarkan konektivitas perjalanan terbaik dan tanpa gangguan menuju lebih dari 1.000 tujuan di lebih dari 150 negara, serta akses ke lebih dari 650 lounge

²⁸⁹<https://www.liputan6.com>. Berita Malaysia Airlines Hari Ini. Diakses 22 April 2023.

bandara di seluruh dunia. Malaysia Airlines mengoperasikan penerbangan dari kantor pusatnya, Bandar Udara Internasional Kuala Lumpur (KLIA), dan menghadirkan konektivitas ke berbagai belahan dunia, termasuk Eropa, Timur Tengah, Australia, Asia Utara dan Selatan, serta Asia Tenggara dan tidak terkecuali Indonesia.

Armada perusahaan penerbangan Malaysia Airlines terdiri dari 15 Airbus A330-300, dan 54 Boeing 737-800. Pesawat Airbus A350 XWB pertama dari enam miliknya yang tengah dipesan akan dikirim pada akhir 2017. Airbus A350 XWB akan segera menggantikan A380. Pesawat Terbang Berbadan Ekstra Luas tersebut akan dioperasikan melintasi rute jarak jauh premium, dengan tiga tata letak kelas mewah: Ekonomi, Bisnis, dan Utama (satu-satunya kabin Kelas Utama dalam pesawat A350 yang dioperasikan di Asia). WiFi akan turut disediakan dalam pesawat yang merupakan pertama kalinya bagi perusahaan ini. Selain itu, Malaysia Airlines mewakili keberagaman Malaysia yang menakjubkan dengan mencerminkan kekayaan tradisi, budaya, hidangan, dan keramah tamahannya yang unggul dalam pesawat. Para pramugari terbaiknya menunjukkan semangat tersebut dengan mengenakan seragam berupa kebaya sarung tradisional.²⁹⁰

Seragam tersebut dirancang untuk menggambarkan kebanggaan atas tradisi dan budaya Malaysia. Motif batik dan elemen desainnya

²⁹⁰<https://www.liputan6.com>. *Berita Malaysia Airlines Hari Ini*. Diakses 22 April 2023.

menyertakan bunga lokal seperti bunga cempaka, bunga melati, dan bunga sepatu. Pengalaman yang diterima dalam pesawat dengan kursi kelas kabin premium disepadankan dengan harga yang telah dibayar dengan kursi mewah dan luas, layanan hidangan mewah, hiburan dalam pesawat kelas atas, jatah bagasi yang melimpah, serta layanan check-in premium. Menu Sate Khas Malaysia Airlines juga dihidangkan dengan penuh cinta dan ketelitian. Para penumpang dapat memilih antara daging ayam atau daging sapi, atau bahkan keduanya, dengan sajian saus kacang pedas berisi taburan. Penumpang yang terbang dalam Bisnis Suite atau kelas Bisnis dapat memanfaatkan Layanan Koki Panggilan dan makanan pra-pesan perusahaan penerbangan Malaysia Airlines yang menyediakan lebih dari 20 pilihan hidangan lezat 24 jam sebelum keberangkatan.²⁹¹

Selain itu, keselamatan adalah bagian terpadu pelayanan Malaysia Airlines.²⁹² Perusahaan penerbangan Malaysia Airlines menjamin bahwa pemeliharaan armada telah dilaksanakan dengan mematuhi persyaratan dan kewajiban secara ketat. Perusahaan penerbangan turut melaksanakan pelatihan dengan serius dan berinvestasi terhadap fasilitas pelatihan, seperti pusat simulator, akademi untuk melatih pramugari, serta pelatihan

²⁹¹*Ibid.*

²⁹²Pengaturan mengenai penyelenggaraan penerbangan sipil internasional telah diatur dalam berbagai Konvensi internasional. Dalam hukum udara internasional publik terdapat Konvensi Chicago tahun 1944 Tentang Unifikasi Beberapa Ketentuan Pengangkutan Udara Internasional yang merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional. Konvensi tersebut dijadikan sebagai tolok ukur dalam pembuatan hukum nasional bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional *International Civil Aviation Organization*. Nurul Wahdah, *Tanggung Jawab Ganti Rugi Pada Kecelakaan Pesawat Udara Niaga Menurut Pasal 21 Konvensi Montreal 1999: Studi kasus Penembakan Pesawat Udara Malaysia Air Lines MH17*. 2015, hlm.12.

berbasis komputer untuk awak dan teknisi. Bahkan, petugas kargonya turut mendapatkan pelatihan dalam menangani barang berbahaya, sebagaimana diwajibkan oleh IATA. Frequent flyer Malaysia Airlines menjadi anggota setia dari Enrich yang memberi mereka hak dan perlakuan istimewa di berbagai tujuan. Hal tersebut meliputi pemesanan prioritas, akses lounge, dan rangkaian layanan mewah. Enrich Miles dapat diperoleh dengan terbang bersama Malaysia Airlines atau perusahaan penerbangan anggota oneworld. Anggota dapat mengumpulkan mil melalui pembayaran penyewaan mobil dengan kartu kredit, berbelanja, dan melakukan kegiatan rekreasi dengan mitra Malaysia Airlines. Mil dapat ditukarkan dengan penerbangan. Malaysia Airlines adalah Mitra Perusahaan Penerbangan resmi untuk Liverpool Football Club.²⁹³

Liverpool FC adalah salah satu klub paling ternama di dunia, dengan 100 juta penggemar di Asia Tenggara dan 40 juta di Tiongkok. Melalui kemitraan ini, Malaysia Airlines menghadirkan dukungan kepada pesepak bola muda Malaysia melalui lokakarya singkat dan pelatihan profesional sepak bola. Baru-baru ini, kampanye MHGlobal telah mengantarkan 20 penggemar dari seluruh dunia untuk mengikuti perjalanan gratis demi mendapatkan kesempatan sekali seumur hidup untuk bermain di stadion Anfield bersama Legenda LFC Robbie Fowler

²⁹³<https://www.liputan6.com>. *Berita Malaysia Airlines Hari Ini*. Diakses 22 April 2023.

dan Gary McAllister. Malaysia Airlines berbangga hati untuk terbang mengusung bendera nasional mewakili semua warga negara Malaysia. Sebagai perusahaan penerbangan nasional, Malaysia Airlines memegang erat prakarsa Negaraku, yang diluncurkan oleh Perdana Menteri Malaysia, yang bertujuan menanamkan rasa cinta tanah air dalam benak semua warga negara Malaysia. Beberapa pesawat terbang akan mengusung emblem Negaraku dengan seragam khusus demi menerapkan semangat Negaraku. Majalah dalam pesawat kami, *Going Places*, serta sistem hiburan dalam pesawat kami akan menampilkan Pahlawan Malaysia dan konten spesial yang menyoroti Malaysia.

B. Sistem Hukum Malaysia

Konstitusi Federal Malaysia,²⁹⁴ sebagai Hukum Dasar Perserikatan Malaysia atau Undang-Undang Dasar Negara Federasi Malaysia (Dalam Bahasa Melayu: *Perlembagaan Persekutuan Diraja Malaysia*) yang berlaku sejak tahun 1957 adalah merupakan dasar hukum tertinggi

²⁹⁴Lihat JC Fong (2008), *Federalisme Konstitusional di Malaysia*, hlm. 2: "Segera setelah pembentukan Federasi baru pada 16 September 1963, perwakilan tetap Persekutuan Tanah Melayu memberitahu Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai perubahan nama Persekutuan Tanah Melayu menjadi Malaysia. Pada hari yang sama, perwakilan tetap mengeluarkan pernyataan kepada Sesi ke-18 Rapat 1283 Majelis Umum PBB, dengan menyatakan, antara lain, bahwa "secara konstitusional, Persekutuan Tanah Melayu, yang dibentuk pada tahun 1957 dan mendaftarkan keanggotaannya kepada PBB pada tahun yang sama, dan Malaysia adalah satu dan oknum internasional yang sama. Yang terjadi adalah bahwa, berdasarkan proses konstitusional, Federasi telah mengalami perluasan dengan penambahan tiga negeri lagi, sebagaimana dimasukkan dan diberi ruang oleh Artikel 2 Konstitusi Persekutuan Tanah Melayu dan nama 'Persekutuan Tanah Melayu' diubah menjadi 'Malaysia'. Dengan demikian, kedudukan konstitusionalnya adalah, tidak ada negara baru yang mewujudkan melainkan negara yang sama dilanjutkan dengan bentuk yang lebih luas yang kemudian dikenali sebagai Malaysia.

dalam hierarki hukum Malaysia. Federasi Malaysia yang sebelumnya disebut *Persekutuan Tanah Melayu* dengan nama Malaysia. Dalam Pembukaan Konstitusinya menentukan dengan tegas dan limitatif, bahwa Malaysia adalah Negara Islam yang berdasarkan al-Qur'an dan Sunnah dan mulai digunakan ketika Sabah, Sarawak, dan Singapura (sebelum terpisah) menjadi bagian dari Federasi.²⁹⁵

Konstitusi Federal Malaysia ini menyusun negara dengan bentuk Federasi sebagai monarki konstitusional yang dikepalai oleh Ke Bawah Duli Yang Maha Mulia Seri Paduka Baginda Yang di-Pertuan Agong yang peran terbesarnya lebih bersifat seremonial.²⁹⁶ Konstitusi ini menyediakan susunan dan tatanan tiga cabang utama pemerintah: cabang legislatif dwikamar yang disebut Parlemen yang terdiri atas Dewan Rakyat dan Dewan Negara (Senat); cabang eksekutif yang dipimpin oleh Perdana Menteri dan Dewan Menteri Kabinetnya; dan cabang yudikatif yang dipimpin oleh Mahkamah Federal.²⁹⁷

²⁹⁵Negara Malaysia adalah negara Islam yang berdasarkan al-Qur'an dan Sunnah, walaupun demikian sebagai salah satu negara bekas jajahan Inggris, maka sistem peradilanannya banyak dipengaruhi oleh sistem hukum Inggris atau Anglo Saxon System atau yang juga disebut sebagai Common Law System. Common Law System adalah salah satu sistem hukum yang sangat berpengaruh di dunia dan mulai berkembang di Inggris sejak abad ke XI dan sering juga disebut sebagai sistem "Unwritten Law" atau hukum tidak tertulis. Akan tetapi, sistem Common Law bukanlah sepenuhnya merupakan hukum tidak tertulis, sebab dalam sistem Common Law juga dikenal hukum yang bersifat tertulis (*statutes*). Sumber dalam sistem Common Law ialah putusan pengadilan dan melalui putusan pengadilanlah kaidah-kaidah hukum dibentuk dan menjadi kaidah yang mengikat secara umum. Selain dari putusan pengadilan, dalam sistem Common Law juga dikenal kebiasaan, peraturan perundang-undangan yang bersifat tertulis dan peraturan administrasi negara.

²⁹⁶Mohamed Suffian Hashim, *An Introduction to the Constitution of Malaysia*, second edition, Kuala Lumpur: Government Printers, 1976, hlm. 17.

²⁹⁷Mahathir Mohammad, *The Malay Dilemma*, 1970, hlm. 19.

Konstitusi atau dokumen ini juga menentukan hak dan tanggung jawab pemerintah federal, negeri-negeri anggota federasi dan warga negara dan hubungannya antara satu sama lainnya. Konstitusi Malaysia diberlakukan pada tanggal 27 Agustus 1957, walaupun kemerdekaannya resmi diterima pada 31 Agustus 1957.²⁹⁸ Konstitusi ini diamandemen (*diubahsuaikan*) pada tahun 1963 untuk memasukkan Sabah, Sarawak, dan Singapura sebagai negeri anggota baru Federasi dan untuk membuat perubahan-perubahan persetujuan pada konstitusi yang dinyatakan dalam Persetujuan Malaysia yang meliputi perubahan nama Federasi menjadi "Malaysia".

Dengan demikian, secara legal formal, pembentukan Malaysia tidaklah menciptakan negara baru, melainkan sekadar penambahan negeri/wilayah menjadi anggota baru ke dalam Federasi yang ditentukan dalam Konstitusi 1957,²⁹⁹ disertai perubahan nama. Selain itu, Malaysia mempunyai sistem federal yang membagi kekuasaan pemerintahan menjadi pemerintahan federal dan pemerintahan negara bagian. Pembagian kekuasaan ini tercantum dalam undang-undang dasar federal.

Walaupun undang-undang dasar menggunakan sistem federal, akan tetapi sistem ini berjalan dengan kekuasaan yang besar dari pemerintahan

²⁹⁸Bandingkan dengan Profesor A. Harding yang menulis bahwa "...Malaysia terwujud pada 16 September 1963... bukan oleh Konstitusi Federal yang baru, melainkan sekadar penambahan negeri anggota baru ke dalam yang sudah ada, tetapi mengubah nama Federasi berdasarkan Artikel 1 Konstitusi...", 2010, hlm. 21.

²⁹⁹Lihat Harding. *Konstitusi Malaysia-Sebuah Analisis Kontekstual*, 2012, hlm. 146: Hart Publishing. ISBN 978-1-84113-971-5.

pusat. Beberapa kewenangan dari pemerintahan federal adalah:³⁰⁰ urusan luar negeri, pertahanan, keamanan nasional, polisi, hukum perdata dan pidana sekaligus prosedur dan administrasi keadilan, kewarganegaraan, keuangan, perdagangan, perniagaan dan industri, perkapalan, navigasi dan perikanan, komunikasi dan transportasi, kinerja dan kekuasaan federal, pendidikan, kesehatan, ketenagakerjaan, dan keamanan sosial.

Beberapa kewenangan negara bagian di antaranya adalah hal-hal yang berkaitan dengan praktek agama Islam dalam negara, hak kepemilikan tanah, kewajiban pengambilan tanah, izin pertambangan, pertanian dan eksploitasi hutan, pemerintahan kota, dan kerja publik demi kepentingan negara. Selain itu, terdapat juga beberapa kekuasaan yang berlaku secara bersamaan di antaranya sanitasi, pengaliran dan irigasi, keselamatan dari kebakaran, kependudukan dan kebudayaan serta olah raga. Ketika hukum federal dan hukum negara bagian saling bertentangan, maka hukum federallah yang berlaku. Dengan demikian, sistem hukum dari masing-masing negara bagian antara yang satu dengan negara lainnya berbeda-beda.

Selain itu, di Malaysia juga relatif banyak Peraturan Perundang-undangan yang mengatur tentang tanggung jawab perusahaan

³⁰⁰Lihat Harding, *Konstitusi Malaysia-Sebuah Analisis Kontekstual*, 2012, hlm 146: Hart Publishing. ISBN 978-1-84113-971-5.

penerbangan terhadap penumpang ini, antara lain:³⁰¹ Undang-Undang Malaysia Akta 3 Tentang Akta Penerbangan Awam 1969, Undang-Undang Malaysia Akta 307 Tentang Akta Kesalahan-Kesalahan Penerbangan 1984, Undang-Undang Malaysia Akta 771 Tentang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015, Rang Undang-Undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2016, dan Undang-Undang Malaysia Akta A1559 Tentang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018.

Sebagaimana hukum pada umumnya, hukum udara untuk kepentingan sistematika hukum, perlu diadakan pembagian atau pembedaan, yakni: hukum udara publik dan hukum udara perdata. Pembedaan kedua hal tersebut relatif sulit, karena hukum udara tidak ditentukan oleh sifat perhubungan hukum yang menguasai peraturan-peraturan hukum udara, melainkan ditentukan oleh obyeknya, yaitu udara. Hukum udara publik dibedakan menjadi hukum udara publik internasional yang mencakup konvensi-konvensi dan kebiasaan-kebiasaan mengenai penggunaan udara untuk kepentingan penerbangan yang berlaku untuk penerbangan antara negara dengan negara lain, dan hukum udara publik nasional yang mencakup peraturan-peraturan berdasarkan hukum nasional suatu negara untuk kepentingan

³⁰¹ Bandingkan dengan A. Harding yang menulis bahwa "...Malaysia terwujud pada 16 September 1963...bukan oleh Konstitusi Federal yang baru, melainkan sekadar penambahan negeri anggota baru ke dalam yang sudah ada, tetapi mengubah nama Federasi berdasarkan Artikel 1 Konstitusi...", 2010, hlm. 22.

penerbangan. Demikian juga dengan hukum udara perdata, terbagi ke dalam hukum udara perdata internasional yang memuat aturan mengenai hubungan hukum antara orang dengan orang atau dengan badan hukum yang lahir dari penyelenggaraan penerbangan.

Sehubungan dengan itu, menurut Sudikno Mertokusumo, sistem hukum merupakan tatanan atau kesatuan yang utuh, yaitu kaidah atau pernyataan tentang yang seharusnya, sehingga sistem hukum merupakan sistem normatif. Oleh karena itu, ada dua sistem hukum yang berpengaruh besar di Dunia, yaitu: *sistem hukum common law atau Anglo Saxon System* dan sistem hukum *Civil Law System*,³⁰² atau Eropa *Continental System*.³⁰³ Civil law system, yaitu merupakan sistem hukum yang berkembang di dataran Eropa.³⁰⁴ Sistem ini menekankan pada

³⁰²Prinsip utama yang menjadi dasar sistem hukum Eropa kontinental adalah bahwa hukum memperoleh kekuatan mengikat karena diwujudkan. Dalam sistem Eropa Kontinental hakim tidak memiliki keleluasaan untuk menciptakan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat masyarakat, dan hanya boleh menafsirkan peraturan-peraturan yang telah ada berdasarkan wewenang yang melekat. Putusan hakim dalam suatu perkara hanyalah mengikat pihak yang berperkara saja. Sumber hukum dalam sistem civil law, meliputi: peraturan perundang-undangan, kebiasaan-kebiasaan yang hidup dan diterima sebagai hukum oleh masyarakat selama tidak bertentangan dengan undang-undang, traktat atau perjanjian antarnegara, dan yurisprudensi yakni putusan hakim di semua tingkatan badan peradilan.

³⁰³Terdapat lima sistem hukum (*legal system*) di dunia, yaitu; sistem hukum sipil (*civil law*), sistem hukum Anglo-Saxon (*common law*), sistem hukum agama, sistem hukum adat, dan sistem hukum negara-negara blok timur (*sosialis*). Dari kelima sistem hukum tersebut, civil law system dan common law system merupakan dua sistem hukum yang mendominasi sistem-sistem hukum di negara-negara belahan dunia. Civil law system merupakan sistem hukum yang berkembang di dataran Eropa. Sistem ini menekankan pada penggunaan aturan-aturan hukum yang sifatnya tertulis dalam sistematika hukumnya. Karena awal perkembangannya di daratan Eropa Timur sehingga dikenal sebagai sistem Eropa Kontinental. Dalam sistem Hukum Eropa Kontinental, kodifikasi hukum merupakan sesuatu yang sangat penting untuk terwujudnya kepastian hukum.

³⁰⁴Lihat <https://perpustakaan.komnasperempuan.go.id/web/index.php>. Bandingkan pula dengan Ade Maman Suherman. *Pengantar Perbandingan Sistem Hukum*. Diakses pada tanggal 29 April 2023.

penggunaan aturan-aturan hukum yang sifatnya tertulis dalam sistematika hukumnya. Karena awal perkembangannya di daratan Eropa Timur, sehingga dikenal sebagai system hukum Eropa Kontinental.

Sistem Hukum Common Law³⁰⁵ adalah suatu sistem hukum yang didasarkan kepada yurisprudensi, yaitu keputusan hakim terdahulu yang kemudian menjadi dasar putusan hakim selanjutnya. Sistem Hukum ini diterapkan di Irlandia, Inggris, Australia, Selandia Baru, Afrika Selatan, Kanada dan Amerika Serikat. Berbeda dengan sistem hukum Eropa Kontinental, hukum berdasarkan kode sipil yang terkodifikasi. Sehubungan dengan itu, menurut Lawrence M. Friedman mengemukakan empat fungsi sistem hukum: Pertama, sebagai bagian dari sistem kontrol sosial (*social control*) yang mengatur perilaku manusia. Kedua, sebagai sarana untuk menyelesaikan sengketa (*dispute settlement*). Ketiga sistem hukum memiliki fungsi sebagai *social engineering function*. Keempat, hukum sebagai social maintenance, yaitu fungsi yang menekankan peranan hukum pemelihara “status quo” yang tidak menginginkan perubahan.³⁰⁶

³⁰⁵Bertolak belakang dengan sistem civil law yang diajarkan melalui berbagai universitas di dunia, sistem common law hidup dan berkembang secara turun temurun dalam berbagai kebiasaan di masyarakat. Sumber hukum tertinggi hanyalah kebiasaan masyarakat yang dikembangkan di pengadilan dan telah menjadi keputusan pengadilan. Hakekat common law sebagaimana dipraktekkan negara Inggris ketika itu adalah sebuah judge made law, yaitu hukum yang dibentuk oleh pengadilan hakim-hakim kerajaan dan dipertahankan oleh kekuasaan yang diberikan kepada presiden-presiden (putusan terdahulu) para hakim. Lihat Ade Maman Suherman. Pengantar Perbandingan Sistem Hukum. Diakses pada tanggal 29 April 2023. *Ibid*.

³⁰⁶M. Friedman, *The Legal System A Social Science Perspective* (Sistem Hukum Dalam Perspektif Ilmu Sosial), 2004, hlm. 37.

Selanjutnya menurut Friedman ada tiga elemen dari sistem hukum yang menentukan agar hukum tersebut dapat dilaksanakan dengan baik, yaitu: *legal structure*, *legal substance*, dan *legal culture*. Struktur hukum (*legal structure*) menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum (*legal substance*) meliputi perangkat perundang-undangan, dan budaya hukum (*legal culture*) merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang dianut dalam suatu masyarakat.³⁰⁷ Dengan mempelajari teorinya Friedman tersebut, dapat disimpulkan bahwa ketiga unsur hukum tersebut harus berjalan bersama ibarat mata rantai agar hukum yang dibuat untuk menegakan keadilan itu dapat berjalan efektif dan keadilan yang dirasakan oleh masyarakat yang diatur oleh hukum itu sendiri.

Di Malaysia sistem yang dianut tidak saja berdasarkan dari teori Lawrence M. Friedman saja, akan tetapi masih disempurnakan dengan sistem yang sudah menjadi milik bangsa tersebut sejak dulu kala antara lain: Hukum Adat, Hukum Islam, sehingga dikenal bahwa negara Malaysia menganut sistem campuran yang didasarkan dengan nilai-nilai syariah dan adat kebiasaan.³⁰⁸

Penelaahan terhadap pokok-pokok pikiran dari Lawrence Meir Friedman dalam bukunya *The Legal System A Social Science Perspective* yang dibahas dalam disertasi ini akan lebih mengorientasikan serta fokus

³⁰⁷M. Friedman, *The Legal System A Social Science Perspective* (Sistem Hukum Dalam Perspektif Ilmu Sosial), 2004, hlm. 41.

³⁰⁸Rehman Rashid, *A Malaysian Journey*, Petaling Jaya, 1994, hlm. 21.

kepada pentingnya tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam perspektif sistem hukum Malaysia. Hal ini sebagaimana juga terlihat dalam pemaparan Friedman yang secara umum memandang, bahwa: dari ketiga komponen dalam sistem hukum, budaya hukum merupakan komponen yang paling penting. Namun demikian, tentu tidak pula mengabaikan penekanan, bahwa struktur dan substansi merupakan komponen inti dari sebuah sistem hukum.

Adapun pokok-pokok fikiran Lawrence Meir Friedman dalam bukunya *The Legal System A Social Science Perspective* (Sistem Hukum Dalam Perspektif Ilmu Sosial) adalah sebagai berikut: Pertama-tama Friedman memberikan definisi tentang hukum yaitu seperangkat aturan atau norma-norma yang tertulis atau tidak tertulis tentang suatu kebenaran dan kesalahan, perilaku, tugas, tanggung jawab serta hak. Dengan pengertian hukum sebagaimana dijelaskan di atas, Friedman berpendapat, bahwa hukum dianggap sebagai sesuatu yang independen atau sebagai sesuatu yang terlepas dari tata kehidupan sosial.

Pandangan yang demikian itu menganggap, bahwa struktur dan aturan hukum tersebut berada dalam tataran teoretis, sementara tindakan atau perilaku berada dalam tataran kehidupan. Dalam tulisannya yang lain Friedman juga menyatakan, bahwa sistem hukum terdiri atas tiga komponen, yaitu: struktur hukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substancy*), dan budaya hukum (*legal culture*). Struktur hukum

(*legal structure*) merupakan kelembagaan yang diciptakan oleh sistem hukum tersebut dengan berbagai macam fungsi dalam rangka mendukung bekerjanya sistem tersebut.

Komponen ini dimungkinkan untuk melihat bagaimana sistem hukum itu memberikan pelayanan terhadap penggarapan bahan-bahan hukum secara teratur. Sedangkan substansi (*legal substancy*) adalah output dari sistem hukum yang berupa peraturan-peraturan, keputusan-keputusan yang digunakan, baik oleh pihak yang mengatur, maupun yang diatur. Demikian juga dengan budaya hukum (*legal culture*) yang terdiri dari nilai-nilai dan sikap-sikap yang mempengaruhi bekerjanya hukum, atau oleh Friedman disebut sebagai kultur hukum. Kultur hukum inilah yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan antara peraturan hukum dengan tingkah laku hukum seluruh warga masyarakat dan termasuk di Malaysia.

Friedman membagi budaya hukum tersebut menjadi: (a) *Internal legal culture* yaitu budaya hukum para hakim dan pengacara atau penegak hukum pada umumnya; (b) *External legal culture*, yaitu budaya hukum masyarakat luas. Struktur dan substansi merupakan komponen inti dari sebuah sistem hukum, akan tetapi hal tersebut, baru sebatas desain atau cetak biru dan bukan mesin kerja. Oleh karena itu, struktur hukum dan substansi hukum menjadi masalah, karena keduanya statis, keduanya ibaratnya gambar dari sistem hukum. Potret tersebut tidak

memiliki gerak dan kebenaran. Seperti ruang pengadilan yang dipercantik, membeku, kaku, sakit berkepanjangan.

Selanjutnya menurut Friedman, unsur yang hilang yang memberikan kehidupan dalam sistem hukum adalah ‘budaya hukum’. Budaya hukum mengacu pada sikap, nilai, dan opini dalam masyarakat dengan penekanan pada hukum, sistem hukum serta beberapa bagian hukum lainnya.

Budaya hukum merupakan bagian dari budaya umum, kebiasaan, opini, cara bekerja dan berpikir yang mengikat masyarakat untuk mendekat atau menjauh dari hukum dengan cara khusus. Dalam kerangka pikir yang demikian, Friedman memandang, bahwa dari ketiga komponen di atas, budaya hukum merupakan komponen yang paling penting. Budaya hukum dipandang sangat menentukan kapan, mengapa dan di mana orang menggunakan hukum, lembaga hukum atau proses hukum atau kapan mereka menggunakan lembaga lain atau tanpa melakukan upaya hukum. Dengan kata lain, faktor budaya merupakan ramuan penting untuk mengubah struktur statis dan koleksi norma statis menjadi badan hukum yang hidup. Menambahkan budaya hukum ke dalam gambar ibarat memutar jam atau menyalakan mesin. Budaya hukum membuat segalanya bergerak.

Sewlain itu, menurut Friedman, arti pentingnya “budaya hukum” adalah, bahwa konsep ini merupakan variabel penting dalam proses

menghasilkan hukum statis dan perubahan hukum. Friedman selanjutnya menjelaskan sikap dan nilai dalam budaya hukum. Sikap menurut Friedman merupakan “budaya hukum situasi”. Konsep ini mengacu pada sikap dan nilai masyarakat umum.

Konsep kedua adalah “budaya hukum internal”. Konsep ini mengacu pada sikap dan nilai profesional yang bekerja dalam sistem hukum, seperti pengacara, hakim, penegak hukum dan lain-lain. Friedman juga menyampaikan bahwa budaya hukum situasi tidaklah homogen. Bagian masyarakat yang berbeda memiliki nilai dan sikap berbeda terhadap hukum.

Oleh karena itu, budaya hukum merupakan elemen sentral dari suatu reformasi hukum yang berhasil. Selanjutnya menurut Friedman, hal ini benar karena budaya hukumlah yang melemahkan perubahan-perubahan dalam lembaga hukum dan hukum yang sebenarnya. Dengan demikian, budaya hukum adalah sumber norma yang dimilikinya menciptakan norma hukum. Budaya hukum dapat berubah setiap saat sebagai akibat dari semakin berkembangnya kesadaran hukum. Perubahan ini tertanam dalam kenyataan bahwa nilai-nilai atau sikap tertentu terhadap hukum menjadi tidak sesuai lagi bagi masyarakat. Hal ini terjadi ketika suatu masyarakat berkembang kesadarannya berkaitan dengan hak individu dan demokrasi dan meninggalkan gagasan lama seperti status dan sistem

patriarchat. Hal ini dipelopori oleh kelas kecil elit hukum yang menerapkan budaya hukum internal.

Sebaliknya, ketika budaya hukum berubah, masyarakat akan lebih terbuka terhadap berbagai perubahan dalam lembaga hukum dan hukum itu sendiri. Dalam situasi seperti ini, hukum asing dapat dengan mudah diadaptasi dan diimplementasikan. Sehingga dengan demikian, Friedman menyetujui konsep, bahwa berbagai perubahan dalam kesadaran hukum dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor eksternal seperti berbagai peristiwa ekonomi, politik dan sosial. Budaya hukum adalah suatu variabel yang saling terkait. Kekuatan sosial membuat hukum, tetapi mereka tidak membuatnya langsung. Di satu sisi kesadaran hukum merubah budaya hukum, budaya hukum merubah sistem hukum, dan sistem hukum mempengaruhi sistem sosio-ekonomi dan politik dalam cakupan yang lebih luas. Dan di sisi lainnya, tekanan sosio ekonomi dan politik sangat mempengaruhi kesadaran hukum.

Sehubungan dengan itu, kata “sistem” berasal dari kata “systema” yang diadopsi dari bahasa Yunani yang diartikan “sebagai keseluruhan yang terdiri dari bermacam-macam bagian. Kehidupan akan menjadi tertata dan kepastian hukum dalam masyarakat akan tercipta dengan adanya sistem hukum. Sistem atau systema dalam *The New Webster International Dictionary tahun 1980* diartikan sesuatu yang terorganisasi, suatu keseluruhan dan kompleks, tidak perlu dipertentangkan perbedaan

antara sistem dan sub sistem, sebab sub sistem adalah bagian dari sistem itu sendiri. Sistem mengandung arti terhimpunnya bagian atau komponen yang saling berhubungan secara beraturan dan merupakan suatu keseluruhan.

Bahwa apa yang di dapat dari teori sistem hukum tersebut dan pada tulisannya yang membahas tentang teori hukum, Freidman yang merupakan sosiolog hukum dari Stanford University menjelaskan ada empat faktor yang penting dari proses sistem hukum yaitu; 1. *Legal substance* (substansi hukum), 2. Struktur Hukum (*Legal Structure*), 3. Budaya Hukum (*Legal Culture*), 4. Dampak Hukum (*legal impact*).

Selain itu, Lawrence M. Friedman berpendapat bahwa keberhasilan dari penegak hukum tergantung dari substansi Hukum, Struktur Hukum dan budaya hukum.³⁰⁹ Substansi hukum berarti yang menentukan bisa atau tidaknya hukum tersebut dilakukan. Subtansi juga dapat berarti prodak yang dihasilkan oleh manusia yang berada dalam lingkungan sistem yang mencakup keputusan yang mereka keluarkan atau peraturan yang baru disusun. Sekarang jika dikatakan subtansi hukum dapat dikatakan sebagai aturan atau norma dan prilaku yang kongkrit nyata manusia yang berada pada sistem tersebut, maka di dalam substansi hukum ada istilah produk hukum juga, yaitu: suatu keputusan

³⁰⁹Bandingkan dengan CSA Teddy Lesmana, Pokok-pokok pikiran Lawrence Meir Friedman dalam bukunya *The Legal System A Social Science Perspective* (Sistem Hukum Dalam Perspektif Ilmu Sosial). Diakses dari: <https://nusaputra.ac.id/article/pokok-pokok-pikiran-lawrence-meir-friedman-sistem-hukum-dalam-perspektif-ilmu-sosial/>. Pada tanggal 29 April 2023.

yang baru disusun dan baru dibuat yang sesuai aturan hukum akan dibuat jika melalui peristiwa terlebih dahulu. Pada Pasal 1 KUHP ditentukan: “Tidak ada suatu perbuatan pidana yang dapat dihukum, jika tidak ada aturan yang mengaturnya.” Sistem tersebut sangat mempengaruhi sistem hukum di Indonesia serta negara-negara yang sistem hukumnya dipengaruhi oleh Civil Law System.

Bagi yang melanggar ketentuan hukum itu akan merasa bersalah dan akan lari dari sanksi yang ada. Substansi hukum tersebut juga berlaku bagi hukum yang hidup dan yang ada, tidak saja hanya aturan yang telah dibakukan dalam kitab undang-undang. Indonesia sebagai negara yang banyak dipengaruhi oleh Civil Law System atau Eropa Kontinental System dan sebagian juga dipengaruhi oleh sistem common law juga memberlakukan asas legalitas tersebut. Masalah yang disebabkan dari segi substansi karena negara Indonesia menggunakan Eropa Continental masih banyak dipengaruhi oleh sistem Belanda yang telah lama menjajah di Indonesia. Dulu Indonesia bekas jajahan Belanda sehingga sudah terbiasa melakukannya. Hal tersebut mengalami kelemahan jika ada kasus ada seorang pencuri mencuri kayu bakar di daerah B, dan ada juga yang sama ada seseorang mencuri kayu bakar di hutan sekedarnya akan beda sanksi yang diterima.

Struktur Hukum (*legal Structure*), hal tersebut adalah berarti suatu bentuk yang telah ada dari sistem hukum yang selalu mengawasi proses

tetap berada dalam lingkarannya. Struktur terdiri dari: jumlah serta ukuran pengadilan, yurisdiksinya yaitu jenis perkara yang diperiksa serta hukum acara yang digunakan, termasuk dalam hal ini adalah segala aturan yang dibuat oleh Legislatif. Dalam Teori yang kedua ini tentang struktur hukum menurut teorinya M.Friedman sebagai sistem struktural yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan dengan baik. Sesuai UU No.8 Tahun 1981 meliputi: Kepolisian, Jaksa, Pengadilan dan Badan pelaksana Pidana (lapas). Kewenangan lembaga penegak hukum dijamin oleh peraturan perundang-undangan,

Dengan demikian, dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya terlepas dari pengaruh kekuasaan pemerintah dan berbagai pengaruh yang lain. Hukum tidak akan jalan dengan tegas jika tidak ada penegak hukum yang profesional, kompeten, dan independen serta kredibilitas. Hal ini tergantung para penegak hukumnya dalam melaksanakan tugas. Apapun baiknya peraturan jika tidak didukung aparat penegak hukum yang baikpun akan merupakan kegagalan. Dari mentalitas penegak hukum itu sendiri. Kelemahan dan kewibawaan dari penegak hukum yang korup atau mentalitas yang kurang bagus akan berpengaruh juga dalam obyektifitas cara kerjanya. Permasalahan yang timbul dari struktur hukum dari teori ini adalah salah satunya penyalahgunaan wewenang, ketidak keterbukaan, pelanggaran prosedur. Sebagai penegak hukum seharusnya mampu memberi contoh dan menjadi

pelayan yang baik bagi masyarakat malah menjadi citra negatif di lingkungan masyarakat. Struktur hukum yang baik tidak akan berjalan dengan baik apabila tidak ditunjang oleh adanya substansi hukum yang baik pula.

Demikian pula substansi hukum yang baik tidak akan dapat dirasakan manfaatnya jika tidak ditunjang oleh struktur hukum yang baik pula. Selanjutnya struktur dan substansi hukum yang baik tidak akan dapat dirasakan eksistensinya jika tidak didukung oleh budaya hukum masyarakat dengan baik pula. Dengan kata lain ketiga aspek: struktur, substansi, kultur harus sinergi berjalan dengan baik sistem hukum itu pun akan berjalan baik.

Budaya hukum (*legal culture*). Sebagai budaya hukum merupakan suasana pikiran sosial dan merupakan kekuatan sosial yang menguatkan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan. Dirumuskan oleh Friedman, budaya hukum sebagai sikap dan nilai yang terkait dengan hukum yang dapat memberi pengaruh yang baik maupun yang buruk dalam tingkah laku manusia. Budaya hukum adalah keseluruhan faktor yang menentukan bagaimana sistem hukum memperoleh tempat yang pasti dan logis dalam kerangka budaya di masyarakat secara menyeluruh. Hubungan ketiga unsur sistem tersebut tidak akan kuat seperti alat mesin tanpa bahan bakar.

Struktur diibaratkan seperti mesin, substansi adalah apa yang dikerjakan dan dihasilkan oleh mesin, sedangkan kultur hukum adalah apa saja, siapa saja yang menghubungkan mesin itu mungkin dimatikan atau dihidupkan kapan mesin tersebut dimanfaatkan. Teori M. Friedman ini dapat dijadikan pedoman dalam mengukur proses penegakan hukum di Indonesia dan Malaysia. Polisi adalah bagian dari struktur bersama dengan jaksa, hakim, pengacara dan lembaga kemasyarakatan. Koordinasi antar komponen pengabdian hukum tersebut menentukan kuatnya struktur hukum. Walaupun demikian, tegaknya hukum tidak hanya ditentukan oleh kokohnya struktur, namun juga terkait dengan kultur hukum di lingkungan masyarakat. Sebagaimana dikatakan oleh teorinya Friedman bahwa ketiga unsur yang sesuai teori tersebut belum terlaksana dengan bagus, khususnya dalam struktur hukum dan budaya hukum. Contoh: Penegak hukum mengurus masalah narkoba dia sendiri malah ikut terlibat masalah narkoba.

Demikian pula penegak hukum jaksa sebagai seorang penuntut hukum malah dia sendiri kena kasus hukum. Hal ini menunjukkan bahwa elemen struktur dan budaya hukum belum menanamkan secara obyektif secara hukum. Hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau rekayasa sosial tidak lain hanya merupakan ide-ide yang ingin diwujudkan oleh hukum itu. Untuk menjamin tercapainya fungsi hukum sebagai rekayasa masyarakat kearah yang lebih baik, maka bukan hanya

dibutuhkan ketersediaan hukum dalam arti kaidah atau peraturan, melainkan juga adanya jaminan atas perwujudan kaidah hukum tersebut ke dalam praktek hukum, atau dengan kata lain, jaminan akan adanya penegakan hukum (*law enforcement*) yang baik. Jadi bekerjanya hukum bukan hanya merupakan fungsi perundang-undangan belaka melainkan aktivitas birokrasi pelaksanaannya.

C. Kompleksitas Hukum & Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan

Berkembangnya dunia penerbangan juga sejalan dengan kompleksitas hukum yang akan dihadapi oleh dunia penerbangan itu sendiri.³¹⁰ Oleh karena itu, Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional menentukan, bahwa: setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atasnya. Ketentuan tersebut merupakan salah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara. Negara yang wilayah kedaulatannya berada di bawah suatu ruang udara tertentu yang disebut sebagai negara kolong, dimana memiliki kedaulatan sampai ketinggian tidak terbatas dan hanya dibatasi oleh kewajiban untuk memberikan hak lintas damai kepada pesawat udara negara lain.³¹¹

³¹⁰Pada Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional menentukan, bahwa: setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atasnya. Lihat Martono dan Amad Sudiro. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta: Rajawali Pers, 2016, hlm. 69.

³¹¹Lihat Martono dan Amad Sudiro. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta: Rajawali Pers, 2016, hlm. 71.

Hal tersebut salah satunya menyangkut tanggung jawab perusahaan penerbangan kepada penumpang sebagai konsumen, apabila terjadi sesuatu yang merugikan penumpang sebagai konsumen. Dengan begitu ada potensi besar, akan terjadinya kerugian secara langsung terhadap manusia dan/atau barang yang disebabkan oleh perusahaan penerbangan dalam berbagai macam kejadian. Kerugian tersebut kemungkinan besar akan tetap dirasakan oleh konsumen selama umat manusia memilih untuk berpergian menggunakan perusahaan penerbangan, kecuali ada masanya nanti perusahaan penerbangan sepenuhnya terhindar dari kecelakaan atau membuat polusi suara yang cukup besar.

Salah satu kerugian yang paling besar dapat dialami oleh individu dan/atau barang adalah kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan. Kecelakaan perusahaan penerbangan terutama pesawat terbang komersil, seringkali berakibat fatal terhadap pesawat itu sendiri dan daerah yang terkena dampak kecelakaan. Ketika kecelakaan terjadi, peran otoritas penerbangan dan pihak perusahaan sangatlah menentukan. Hal ini menjadi tanggung jawab utama perusahaan apabila perusahaan dianggap lalai dalam hal terjadinya kecelakaan.

Tanggung jawab perusahaan tidak hanya di sisi material saja, namun juga harus memikirkan kondisi psikologis korban dan keluarga yang terkena dampak kecelakaan. Karena kecelakaan bisa berdampak

trauma panjang bahkan bertahun-tahun sampai bertahun-tahun setelah peristiwa kecelakaan tersebut. Akan tetapi dunia tidak tinggal diam untuk mengatasi kecelakaan-kecelakaan yang terjadi selama ini. Banyak hal yang dilakukan negara-negara di dunia untuk mencegah terjadinya kecelakaan bahkan untuk melindungi pihak-pihak yang terkena dampak dari sebuah kecelakaan pesawat udara. Dunia internasional menunjukkan aksi nyatanya dengan dibentuknya Konvensi Paris pada tahun 1919 dan Konvensi Warsawa untuk Unifikasi Peraturan-Peraturan Berkaitan dengan Masakapai Penerbangan pada tahun 1929. Konvensi Warsawa tahun 1929 tersebut menjadi Konvensi yang paling banyak diratifikasi di antara Konvensi-Konvensi hukum perdata internasional lainnya, yaitu 152 negara menjadi pihaknya pada tahun 2017. Pada perkembangannya Konvensi tersebut terus diperbarui oleh negara-negara di dunia sampai dengan terbentuklah Montreal Protocol No. 4 pada tahun 1999.

Sebelum terbentuknya Konvensi Warsawa, sangat banyak perbedaan substansial di dalam peraturan penerbangan yang dipakai oleh negara-negara di dunia yang membuat ketidakpastian hukum bagi perusahaan maupun penumpang. Sedangkan perusahaan penerbangan sendiri adalah perusahaan yang sangat dinamis, sehingga menjadi alasan utama dibentuknya Konvensi Warsawa untuk menyatukan peraturan-peraturan di bisnis penerbangan. Hal ini dapat menghindari konflik hukum dan konflik yurisdiksi di kemudian harinya. Konvensi Montreal

tahun 1999 adalah suksesor dari Konvensi Warsawa tahun 1929 dan Konvensi ini dibentuk untuk ‘menggantikan’ Konvensi Warsawa dan instrument terkait lainnya untuk mengatasi kesemerawutan peraturan-peraturan dan perjanjian-perjanjian yang ada. Konvensi Montreal juga bertujuan untuk mengkonsolidasikan berbagai macam tanggung jawab dan dan melestarikan kerangka-kerangka hukum yang ditafsirkan dan diterapkan dalam Konvensi Warsawa dan amandemennya. Konvensi ini mulai efektif berlaku pada tanggal 8 November 2003.

Meskipun Konvensi Montreal diperkenalkan sebagai system yang merubah secara fundamental tanggung jawab dari perusahaan penerbangan internasional, namun secara praktek Konvensi Montreal dapat dikatakan sangat terbatas karena masih diratifikasi oleh sedikit negara. Pada dasarnya Konvensi Warsawa dan Montreal mengatur sangat banyak hal tentang hubungan antara perusahaan penerbangan dan penumpang, termasuk namun tidak terbatas pada hal-hal sebagai berikut:

- a. Dokumentasi Penerbangan, hal yang diatur didalamnya termasuk tiket penumpang sampai dengan check-in bagasi dan hal lainnya yang berkaitan dengan dokumentasi;
- b. Hak untuk mengambil tindakan oleh penumpang kepada perusahaan penerbangan vice versa, dalam ketentuan ini diatur bagaimana seorang yang merasa dirugikan oleh pihak perusahaan dapat menuntut untuk mendapatkan haknya;

- c. Batasan-batasan tanggung jawab dan dasar dari tanggung jawab perusahaan penerbangan;
- d. Definisi kecelakaan, yang mana perusahaan harus bertanggung jawab kepada pihak yang terkena dampaknya apabila kecelakaan terjadi;
- e. Proses embarkasi dan disembarkasi, yang menjelaskan pengaturan penaikan dan penurunan penumpang dan/atau barang dari dan ke pesawat udara;
- f. Kerugian yang dibayarkan, hal apa saja dan bagaimana perhitungannya apabila perusahaan harus mengeluarkan ganti rugi terhadap penumpang pesawat udara;
- g. Keterlambatan penerbangan, hal yang menyebabkan keterlambatan sehingga perusahaan penerbangan dianggap bertanggung jawab atas keterlambatan tersebut;
- h. Bagasi, tanggung jawab perusahaan penerbangan pada saat bagasi milik penumpang diproses check-in sampai dengan diambil kembali oleh penumpang di conveyor belt;
- i. Kargo, barang yang dikategorikan sebagai angkutan special yang melibatkan banyak pihak yang bertanggung jawab dalam setiap perjalanannya;
- j. Yurisdiksi, masuk ke dalam yurisdiksi manakan sebuah tanggung jawab perusahaan penerbangan tergantung dari apa yang dianut oleh negara perusahaan tersebut didaftarkan; dan

k. Hal-hal prosedural terkait operasional penerbangan lainnya.

Tanggung jawab perusahaan penerbangan yang paling besar bisa dilihat pada saat terjadinya kecelakaan pesawat udara. Perusahaan penerbangan bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap dan/atau luka-luka, bahkan tanggung jawab terhadap hilang atau hancurnya bagasi kabin dan/atau hilang, musnah atau rusaknya bagasi tercatat.

Kecelakaan adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan. Meskipun, kecelakaan tersebut dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kesalahan manusia, kegagalan mesin pesawat udara dan cuaca yang buruk.

Sebagai contoh 10 peristiwa kecelakaan pesawat udara yang menggemparkan dunia dan masih akan lekat diingatan untuk jangka waktu yang panjang, Malaysia Airlines dengan kode penerbangan MH370 dinyatakan hilang pada tanggal 8 Februari 2014. Pesawat tersebut membawa 227 orang penumpang dan 12 awak kabin yang sampai lebih dari 4 tahun belum diketahui rimbanya. Pesawat yang saat itu terbang dari Kuala Lumpur menuju Beijing dan menghilang di sekitar Vietnam dan Thailand. Pencarian terus dilakukan oleh banyak pihak dari berbagai negara, akan tetapi tidak membuahkan hasil hingga Perdana Menteri Malaysia mengumumkan pada 24 Maret 2014 kalau pesawat itu

hilang di wilayah Samudera Hindia dan seluruh penumpang serta awaknya tidak ada yang selamat.

D. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang

Transportasi merupakan kebutuhan setiap manusia dalam melakukan aktivitas untuk memenuhi kehidupan baik transportasi lokal, nasional, dan internasional. Salah satu bagian dari sistem transportasi yaitu penerbangan yang memiliki karakter tersendiri yaitu menggunakan teknologi yang canggih, mampu bergerak dalam waktu yang begitu cepat, memiliki manajemen pelayanan yang handal, serta memerlukan jaminan dan keselamatan yang optimal.

Oleh karena itu, semakin diiringi dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin mendukung dalam dunia penerbangan telah mampu dalam meningkatkan kualitas pelayanan dan meningkatkan alat-alat penerbangan yang cukup canggih dan beragam. Kemajuan teknologi dalam penerbangan tentunya berdampak positif terhadap keselamatan penerbangan. Pemenuhan keselamatan penumpang dalam penerbangan merupakan sesuatu yang mutlak dan harus terpenuhi untuk meningkatkan taraf hidup manusia.

Penyelenggaraan penerbangan sipil baik penerbangan nasional maupun penerbangan internasional tentunya harus mengacu kepada berbagai ketentuan hukum nasional maupun ketentuan hukum internasional

yang berlaku, hal ini dimaksudkan untuk tetap menjamin hak-hak penumpang, menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, dan pesawat udara itu sendiri serta barang-barang yang diangkutnya.

Kerangka hukum internasional mengenai tanggung jawab perusahaan awalnya terbentuk di dalam Warsaw Convention 1929, mengenai Unification of Certain Rules Relating to International Carriage. Konvensi Warsawa dibentuk di Warsawa oleh sekelompok ahli yang dikenal dengan nama CITEJA. Konvensi Warsawa ini merupakan Konvensi yang paling banyak diratifikasi oleh banyak negara termasuk Indonesia dan Malaysia, sekarang sebanyak 152 negara sudah meratifikasi Konvensi ini.³¹²

Pada Pasal 22 Konvensi tersebut menentukan bahwa *“In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 Francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability”*.

Dalam pengangkutan penumpang, tanggung jawab pengangkut untuk setiap penumpang dibatasi hingga jumlah 125.000 Franc. Apabila, sesuai dengan Keputusan Pengadilan yang menangani kasus tersebut, ganti kerugian dapat diberikan dalam bentuk pembayaran berkala, setara dengan

³¹²Untuk akurasi informasi Lihat Pasal 22 Konvensi Warsawa, 1929.

nilai modal pembayaran tersebut tidak melebihi 125.000 Franc. Namun demikian, melalui kontrak khusus, pengangkut dan penumpang dapat menyetujui batas tanggung jawab yang lebih tinggi).”

Artinya: penyelarasan hukum merupakan tujuan yang ingin dicapai oleh para penyusun Konvensi Warsawa dikarenakan karena jasa udara biasanya beroperasi dengan yurisdiksi yang berbeda-beda. Perusahaan penerbangan sebagai perusahaan yang menyediakan jasa transportasi udara untuk umum, bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Menurut ajaran, terjadi suatu pergeseran tanggung jawab dari korban kepada pelaku transportasi. Bukan hanya itu, tapi ia juga bertanggung jawab atas perbuatan karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya, atau orang yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan.

Dalam transportasi udara terdapat 3 konsep mengenai tanggung jawab (*liability*), yakni; *based on fault liability*, *presumption of liability*, dan *absolute liability* atau *strict liability*. Sebelum adanya Konvensi Warsawa, terdapat perbedaan secara substansial di antara negara penerbangan di dunia mengenai pengaturan yang mengatur mengenai transportasi udara sehingga menciptakan ketidakpastian bagi penumpang dan juga perusahaan. Sehingga dibutuhkanlah penyatuan dari hukum yang mengatur bisnis aviasi.

Dengan adanya unifikasi daripada peraturan ini, maka dimungkinkan untuk menghindari konflik besar seperti konflik hukum dan konflik

yurisdiksi. Alasan yang kedua adalah untuk melindungi industri penerbangan dari banyaknya klaim yang dapat timbul dari potensi-potensi kecelakaan di masa depan. Unifikasi dan pembatasan peraturan daripada tanggung jawab hukum, menyebabkan perusahaan untuk menandatangani asuransi untuk melindungi diri dari banyak klaim setelah terjadinya kecelakaan dan menciptakan form awal dari manajemen risiko di dunia penerbangan.

Sebagai induk dan kiblat utama dari perusahaan penerbangan untuk pengaturan hukum perdata internasional selama hampir dari satu abad, Konvensi Warsawa 1929 yang dikenal dengan “The Warsaw System” telah diubah/ disempurnakan/didiskusikan lebih lanjut beberapa kali. Warsaw System memiliki instrumen berikut:³¹³

- a. Konvensi Warsawa 1929, untuk menyatukan peraturan-peraturan yang berhubungan dengan angkutan internasional melalui udara;
- b. Protokol Den Hag 1955, untuk merubah Konvensi Warsawa 1929;
- c. Konvensi Gudalaraja 1961, tambahan untuk mengatur adanya pihak ketiga yang bersangkutan dengan angkutan udara;
- d. Perjanjian Montreal 1966, untuk membatasi tanggung jawab perusahaan penerbangan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929;
- e. Protokol Kota Guatemala 1971, untuk merubah Konvensi Warsawa dan Protokol Den Haag;

³¹³Christoffer Thallin, *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages-Article 17 of the Warsaw System and the New Montreal Convention*, Swedia: University of Lund, 2002, hlm. 10

- f. Tambahan Protokol Montreal No. 1, 2 dan 3, sebagai tambahan Konvensi Warsawa; dan
- g. Protokol Montreal No. 4, sebagai perubahan Konvensi Warsawa dan Protokol Den Hag yang berlaku efektif tahun 1999 sehingga dikenal sebagai Konvensi Montreal 1999.

Dari sekian banyak perubahan Konvensi Warsawa,³¹⁴ terdapat dua Konvensi utama yang dipakai di seluruh dunia termasuk Indonesia dan Malaysia yang meregulasi tanggung jawab hukum di dalam angkutan udara internasional yakni Konvensi Warsawa dan Konvensi Montreal. Kedua Konvensi ini adalah bentuk dari adanya *lex specialis* dan bukan hanya sekadar untuk menentukan tanggung jawab hukum.³¹⁵ Dari sana terbentuklah sistem hukum perdata,³¹⁶ dimana menempatkan tanggung jawab di perusahaan penerbangan, walaupun begitu pihak ketiga juga bisa bertanggung jawab. Oleh karena itu, terdapat dua rezim hukum yang

³¹⁴Konvensi *Warsawa* adalah konvensi internasional yang mengatur pertanggungjawaban, jika terjadi kecelakaan, atas pengangkutan orang, bagasi atau barang internasional yang dilakukan dengan pesawat udara untuk mendapatkan imbalan. Ini adalah kerangka hukum komprehensif pertama yang mengatur penerbangan di tingkat internasional, memainkan peran penting dalam mendukung pengembangan sektor ini dan menetapkan serangkaian prinsip, yang sebagian besar masih efektif dan menjadi dasar hukum penerbangan modern. Konvensi ini mengamankan maskapai penerbangan untuk menerbitkan tiket penumpang; mewajibkan pengangkut untuk menerbitkan pemeriksaan bagasi untuk bagasi terdaftar; menciptakan jangka waktu pembatasan 2 tahun untuk mengajukan tuntutan; dan membatasi tanggung jawab pengangkut (maksimum 125.000 franc untuk cedera pribadi; 250 franc per kilogram untuk bagasi terdaftar dan kargo; 5.000 franc untuk tas tangan seorang pelancong). Jumlah tanggung jawab yang membatasi akan dianggap mengacu pada franc Perancis yang terdiri dari 65 miligram emas dengan kehalusan millesimal 900, yang dapat dikonversi ke mata uang nasional apa pun dalam angka bulat. Konvensi tahun 1929 mulai berlaku pada tanggal 13 Februari 1933.

³¹⁵S. Radosevic, "CJEU's Decision in Nelson and Others in light of the exclusivity of the Montreal Convention", *Air and Space Law Journal*, 38 (2), 2013, hlm. 97.

³¹⁶Brian F. Havel dan Gabriel S. Sanchez, *The Principle and Practice of International Aviation Law*, AS: Cambridge University Press, 2014, hlm. 47.

berbeda, Konvensi Warsawa mengandung sistem tanggung jawab terbatas untuk kesalahan yang disangkakan (*limited liability for presumed fault*),³¹⁷ sedangkan Konvensi Montreal mengandung *sistem strict liability for presumed fault*.³¹⁸ Sistem dua tingkat terdapat di dalam Konvensi Montreal.

Jika gugatan melebihi 13.100 Special Drawing Rights, maka perusahaan bertanggung jawab untuk membuktikan bahwa kerusakan bukan karena kelalaian dari perusahaan atau disebabkan oleh kelalaian pihak ketiga. Alasan dari sistem *strict liability* adalah untuk mengelakkan kesusahan yang dialami saat membuktikan kesalahan. Kebutuhan untuk memberikan batasan klaim adalah untuk menjamin bahwa perusahaan tidak akan bangkrut setelah terjadinya suatu tragedi kecelakaan.³¹⁹

1. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Akibat Kecelakaan

Di dalam kedua konvensi tersebut, tanggung jawab penerbangan secara hukum sama-sama dapat ditemukan di dalam Pasal 17 yang mana dalam Pasal 17 pada kedua Konvensi ini menentukan pengertian dari kecelakaan. Sehingga tidak semua kejadian yang menyebabkan adanya kerusakan dapat dimintakan ganti kerugian.³²⁰ Penggugat harus dapat membuktikan, bahwa benar terjadi sebuah kecelakaan.

³¹⁷Konvensi Warsawa, Pasal 25.

³¹⁸Konvensi Warsawa, Pasal 21.

³¹⁹T. Aherton, "Unlimited Liability for Air Passengers: The Position of Carriers, Passengers, Travel Agents and Tour Operators Under the IATA Passenger Liability Agreement Scheme" *Jurnal of Air and Commerce*, Vol. 63, 1997, hlm. 407.

³²⁰Lawrence B. Goldhirsch, *Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, 2nd Ed., Kluwer Law International, 2000, hlm. 80.

Dengan demikian untuk memenuhi syarat sebuah kecelakaan, harus disebabkan oleh kejadian yang tidak terduga dan tidak biasa atau terjadi, karena ada faktor eksternal bagi penumpang. Pembajakan pesawat dan juga serangan teroris, juga termasuk ke dalam pengertian yang terdapat di Pasal 17 Konvensi.³²¹

2. Perbedaan Sistem Tanggung Jawab dan Beban Pembuktian

Sebelum adanya Konvensi Warsawa, terdapat perbedaan secara substansial, di antara negara-negara di dunia termasuk Malaysia mengenai pengaturan yang mengatur mengenai transportasi udara, sehingga menciptakan ketidakpastian bagi penumpang dan juga perusahaan. Konvensi Warsawa berawal dari asumsi bahwa perusahaan penerbangan internasional bertanggung jawab atas kerusakan yang dapat menyebabkan kematian atau cedera pada penumpang, baik berupa kehancuran, kehilangan atau rusaknya barang bawaan atau barang dan kerusakan yang terjadi karena keterlambatan pesawat atau keterlambatan pada barang bawaan dan barang.³²²

Konvensi Warsawa memperkirakan kemungkinan untuk membebaskan perusahaan dari tanggung jawab hukum jika terbukti, bahwa perusahaan penerbangan sudah melakukan semua tindakan yang

³²¹Heinrich Pieter Wessels, "Liability Claims Under the Warsaw and Montreal Conventions: A Case Study of A Fictitious South African Passenger of Germanwings Flight 9525 of March 2015", University of Pretoria, 2016, hlm. 87.

³²²Slobodan Kastella, et al, A Contribution to Recognising Carrier's Liability in International Carriage By Air and Sea, *Promet-Traffic-Traffico*, Vol. 15, No. 4, 2003, hlm. 283.

perlu untuk menghindari kerusakan pada pesawat yang dapat menyebabkan kecelakaan atau jika tindakan tersebut tidak dilakukan.

Menurut ketentuan Konvensi Warsawa,³²³ perusahaan penerbangan bertanggung jawab sesuai dengan prinsip asumsi kesalahan. Selain itu, Konvensi Warsawa memiliki sistem tanggung jawab terbatas untuk kesalahan yang disangkakan yang dapat ditemukan baik di dalam Pasal 17 dan Pasal 22 Konvensi Warsawa yang menentukan: “In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability”. (Dalam pengangkutan penumpang, tanggung jawab pengangkut untuk setiap penumpang dibatasi sebesar 125.000 Franc. Jika, sesuai dengan hukum Pengadilan yang menangani kasus tersebut, ganti kerugian dapat diberikan dalam bentuk pembayaran berkala, nilai modal setara dari pembayaran tersebut tidak boleh melebihi 125.000 Franc (lebih kurang setara Rp.2.250.016.465/dua milyar, dua ratus lima puluh juta, enam belas ribu empat ratus enam puluh lima rupiah). Namun demikian,

³²³Bandingkan dengan ketentuan Pasal 22 Konvensi Warsawa, 1929.

melalui kontrak khusus, pengangkut dan penumpang dapat menyetujui batas tanggung jawab yang lebih tinggi.

Konvensi tersebut memberikan batasan pada jumlah tanggung jawab perusahaan untuk personal atau kerusakan material, akan tetapi membolehkan perusahaan penerbangan untuk membayar jumlah yang lebih sesuai dengan perjanjian dengan penumpang. Alasan dirumuskannya Konvensi Warsawa yakni dimungkinkannya perusahaan untuk menghindari konflik-konflik besar seperti: konflik hukum dan konflik yurisdiksi. Alasan yang kedua adalah untuk melindungi industri penerbangan dari banyaknya klaim yang dapat timbul dari potensi-potensi kecelakaan di masa depan. Unifikasi dan pembatasan peraturan mengenai tanggung jawab hukum, menyebabkan perusahaan penerbangan untuk menandatangani asuransi untuk melindungi diri dari klaim lainnya, apabila terjadi kecelakaan dan menciptakan bentuk awal dari manajemen risiko di dunia penerbangan.³²⁴

Dasar hukum tanggung jawab perusahaan penerbangan di Malaysia adalah kesalahan berdasarkan beban pembuktian terbalik, yaitu beban pembuktian terletak pada tergugat yakni perusahaan penerbangan. Alasan untuk membalikkan beban pembuktian adalah bahwa hampir tidak mungkin bagi penggugat yakni penumpang untuk mengamankan bukti kesalahan sebuah perusahaan penerbangan dalam hal terjadinya

³²⁴Michael Milde, "The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air", *Journal Annals of Air and Space Law*, Vol. XXIV, 1999, hlm. 159.

kecelakaan pesawat. Satu-satunya alasan yang tersedia bagi perusahaan penerbangan adalah adanya kontribusi kelalaian yang dilakukan kepada penumpang yang terluka atau bukti, bahwa mereka yang tidak terduga dan tidak biasa atau terjadi karena ada faktor eksternal bagi penumpang. Pembajakan pesawat dan juga serangan teroris, juga termasuk ke dalam pengertian yang terdapat di Pasal 17 Konvensi.

3. Perbedaan Beban Pembuktian dan Tanggung Jawab

Sebelum adanya Konvensi Warsawa, terdapat perbedaan secara substansial, di antara negara-negara di dunia mengenai pengaturan yang mengatur tentang transportasi udara, sehingga menciptakan ketidakpastian bagi penumpang dan juga perusahaan penerbangan. Konvensi Warsawa berawal dari asumsi, bahwa perusahaan penerbangan internasional bertanggung jawab atas kerusakan yang dapat menyebabkan kematian atau cedera pada penumpang, termasuk kehancuran, kehilangan atau rusaknya barang bawaan atau barang dan kerusakan yang terjadi karena keterlambatan pesawat atau keterlambatan pada barang bawaan dan barang.

Konvensi memperkirakan kemungkinan untuk membebaskan perusahaan penerbangan dari tanggung jawab hukum jika terbukti, bahwa perusahaan sudah melakukan semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerusakan pada pesawat yang dapat menyebabkan kecelakaan atau jika tindakan tersebut tidak dilakukan (*vis maior*).

Menurut ketentuan Konvensi Warsawa yang telah diratifikasi oleh Malaysia, perusahaan penerbangan bertanggung jawab sesuai dengan prinsip asumsi kesalahan. Konvensi Warsawa memiliki sistem tanggung jawab terbatas untuk kesalahan yang disangkakan yang dapat ditemukan baik di dalam Pasal 17 dan Pasal 22 Konvensi.

Konvensi ini memberikan batasan pada jumlah tanggung jawab perusahaan untuk personal atau kerusakan material, tapi membolehkan perusahaan membayar jumlah yang lebih sesuai dengan perjanjian dengan penumpang. Alasan dirumuskannya Konvensi Warsawa tersebut, yakni dimungkinkannya perusahaan untuk menghindari konflik-konflik besar seperti konflik hukum dan konflik yurisdiksi.³²⁵ Alasan yang kedua adalah untuk melindungi industri penerbangan dari banyaknya klaim yang dapat timbul dari potensi-potensi kecelakaan di masa depan. Unifikasi dan pembatasan peraturan mengenai tanggung jawab hukum, menyebabkan perusahaan menandatangani asuransi untuk melindungi diri dari klaim lainnya apabila terjadi kecelakaan dan menciptakan bentuk awal dari manajemen risiko di dunia penerbangan.

³²⁵Dalam situasi tertentu, perkembangan kasus yang paralel di yurisdiksi yang berbeda dapat membahayakan hasil investigasi, yang pada akhirnya mengakibatkan apa yang dikenal sebagai pelanggaran terhadap prinsip *ne bis in idem*, yang juga dikenal sebagai *bahaya ganda (double jeopardy)*. Prinsip tersebut merupakan hak fundamental, yang bertujuan untuk memastikan, bahwa tidak ada individu yang dituntut atas tindakan yang sama di Negara Anggota yang berbeda. Dalam situasi seperti ini, keputusan harus dibuat mengenai negara mana yang lebih baik untuk mengadili dan pada akhirnya membawa kasus tersebut ke pengadilan.

Dasar hukum tanggung jawab perusahaan adalah kesalahan berdasarkan beban pembuktian terbalik yaitu beban pembuktian terletak pada tergugat (perusahaan penerbangan). Alasan untuk membalikkan beban pembuktian adalah bahwa hampir tidak mungkin bagi penggugat (penumpang) untuk mengamankan bukti kesalahan sebuah perusahaan dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat. Satu-satunya alasan yang tersedia bagi perusahaan penerbangan adalah adanya kontribusi kelalaian yang dilakukan kepada penumpang yang terluka atau bukti bahwa mereka (perusahaan penerbangan) telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari kerusakan.

4. Implikasi Konvensi Montreal Terhadap Batasan Tanggung Jawab

Konvensi Montreal dibentuk pada tahun 1999, dibentuk berdasarkan Sistem Warsawa. Konvensi Montreal tidak memiliki batasan tanggung jawab, karena bagaimanapun juga bahwa keseragaman dalam tingkat kompensasi tidak akan pernah tercapai atau sangat sulit untuk diwujudkan. Oleh karena itu, tujuan ini awalnya dicari dalam Konvensi Warsawa dengan memiliki batas tanggung jawab yang terlalu rendah. Namun, keseragaman ini segera dihilangkan dengan menemukan cara-cara kreatif untuk menghindari batas, dan dengan membuat kontrak khusus kolektif.

Dengan adanya tanpa batas pertanggungjawaban, penggugat jelas akan mencari kompensasi yang lebih tinggi dan lebih menguntungkan.

Tujuan daripada Konvensi Montreal adalah untuk memperbarui dan memodernisasi ranah hukum perdata udara internasional dengan mengambil elemen-elemen yang dianggap bagus yang terdapat di dalam Sistem Warsawa dan dari kumpulan kontrak khusus, sehingga dapat digabungkan menjadi satu dokumen tunggal untuk mencapai keseragaman dan transparansi hukum.

Dijelaskan di dalam pembukaan daripada Konvensi Montreal, bahwa Konvensi ini tidak lagi melindungi perusahaan penerbangan, akan tetapi mengakui betapa pentingnya untuk melindungi kepentingan penumpang sebagai konsumen di dalam penerbangan internasional dan juga perlunya kompensasi yang adil berdasarkan prinsip restitusi. Perubahan paling signifikan terjadi sehubungan dengan kematian, cedera dan cedera tubuh lainnya yang dialami oleh penumpang, basis dari liability ini mewakili inovasi dari apa yang ada di dalam Konvensi Warsawa.

Konvensi Montreal ‘memasukkan’ IATA *Inter-carrier Agreement* tahun 1955, sehingga sekarang kita memiliki *two-tier liability system*. Perusahaan akan bertanggung jawab apabila Special Drawing Rights mencapai jumlah 100.000. Jika melebihi jumlah tersebut, pertanggungjawaban didasarkan pada kesalahan/kelalaian tetapi dengan

beban pembuktian terbalik.³²⁶ Meskipun Konvensi Montreal tidak memberikan batasan tanggung jawab, penumpang tidak bisa mengharapkan kompensasi yang banyak, karena harus diingat bahwa penggugat hanya akan dikompensasi untuk kerusakan yang sudah benar-benar terbukti. Konvensi tersebut secara khusus mengecualikan hukuman atau ganti kerugian non-kompensasi lainnya (Pasal 29).

Satu-satunya inovasi yang dirasa cukup besar dalam Konvensi Montreal ada di Pasal 50 yang menetapkan bahwa negara-negara harus mewajibkan para perusahaan penerbangan untuk memiliki asuransi yang memadai, dan setiap Negara Anggota dapat meminta bukti asuransi yang memadai dari perusahaan penerbangan yang akan beroperasi ke dalam wilayahnya. Konvensi Montreal menggunakan *strict liability for presumed fault* di dalam Pasal 17 dan Pasal 21:

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100,000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability. (*Untuk kerugian yang timbul berdasarkan Pasal 17 Ayat (1) yang tidak melebihi 100.000 Hak Penarikan Khusus untuk setiap penumpang, pengangkut tidak dapat mengecualikan atau membatasi tanggung jawabnya*).
2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100,000

³²⁶Irene Larsen, 'Regime of Liability in Private International Air Law-with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999', *Studenterafhandling 2, RETTID 2002*, hlm. 11.

Special Drawing Rights if the carrier proves that (*Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul berdasarkan ayat 1 Pasal 17 sepanjang kerugian tersebut melebihi 100.000 Hak Penarikan Khusus untuk setiap penumpang jika pengangkut membuktikan bahwa*):

- (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or (*kerusakan tersebut bukan disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah lainnya atau kelalaian dari pengangkut atau pegawai atau agennya*); atau
- (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party (*kerusakan tersebut semata-mata disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah lainnya atau kelalaian pihak ketiga*). Dari ketentuan tersebut dapat terlihat, bahwa Pasal 21 Ayat (1) merupakan tingkat pertama tanggung jawab, dimana dikatakan bahwa beban pembuktian ada di tangan penggugat untuk membuktikan adanya kecelakaan dan bahwa ada kerugian nyata yang telah diderita untuk melakukan klaim terhadap sejumlah uang yang terbatas.

Sedangkan Pasal 21 Ayat (2) merupakan tingkat kedua dari tanggung jawab, di mana beban pembuktian berpindah menjadi di tangan tergugat. Tergugat harus dapat membuktikan, bahwa dirinya terbebas dari dari isi

Pasal 21 Ayat (2) huruf a atau adanya isi dari Pasal 21 Ayat (2) huruf b. jika tidak, maka perusahaan penerbangan bertanggung jawab untuk membayar total dari seluruh kerusakan yang telah dibuktikan oleh penggugat tanpa adanya batasan.

3. Wilful Misconduct dan Wrongful Act (Perbuatan Jahat Yang Disengaja dan Perbuatan Salah):

a. Wilful misconduct (Konvensi Warsawa)

Pengertian wilful misconduct (*perbuatan jahat yang disengaja*), terdapat di dalam Pasal 25:

- 1). *The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seised of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.* (Pengangkut tidak berhak memanfaatkan ketentuan-ketentuan Konvensi ini yang mengecualikan atau membatasi tanggung jawabnya, jika kerugian disebabkan oleh kesalahan yang disengaja atau karena kelalaiannya, sesuai dengan hukum Pengadilan yang mengambil alih. kasus ini, dianggap setara dengan pelanggaran yang disengaja).
- 2). *Similarly, the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment* (Demikian

pula, pengangkut tidak berhak memanfaatkan ketentuan-ketentuan tersebut, jika kerugian tersebut disebabkan oleh agen pengangkut yang bertindak dalam lingkup pekerjaannya).

Penggugat akan menggunakan Pasal 25 untuk menghapuskan argumen yang ada di dalam Pasal 20, di sini penggugat harus membuktikan antara perusahaan penerbangan atau sang pilot yang memiliki niat untuk membunuh penumpang, atau melakukan suatu tindakan yang mengakibatkan terbunuhnya penumpang, atau terbunuhnya penumpang tidak dimaksudkan karena suatu kecelakaan, meskipun hal tersebut dapat diduga tetapi pelaku menerima adanya resiko tersebut.³²⁷

b. Wrongful Act (Konvensi Montreal)

Tindakan salah dapat ditemukan di dalam Pasal 21 (2) huruf a dan b dari Konvensi Montreal. Beban pembuktian ada di tangan tergugat untuk membuktikan, bahwa kerugian timbul bukan disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah lainnya atau ada tindakan salah atau campur tangan pihak ketiga. angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara”. Semakin diperjelas bahwa perusahaan penerbangan bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan.

³²⁷Pasal 20 (1) menentukan, bahwa ‘The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures (*Pengangkut tidak bertanggung jawab jika ia membuktikan bahwa ia dan agen-agenya telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari kerugian atau bahwa ia atau mereka tidak mungkin mengambil tindakan tersebut*).

Lebih lanjut ketentuan mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan ini selain telah diratifikasi oleh Malaysia dan Indonesia, di Indonesia diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang memberikan jaminan bahwa pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas penumpang dan barang yang dibawanya. Yang paling anyar adalah ratifikasi Konvensi Montreal 1999 ini telah diadopsi ke dalam peraturan nasional Indonesia melalui Peraturan Presiden RI Nomor 95 tahun 2016 tanggal 21 November 2016 tentang Pengesahan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional. Peraturan Presiden tersebut mulai berlaku sejak 23 November 2016.

Selain itu, tanggung jawab hukum merupakan tanggung jawab subjek hukum atau pelaku yang telah melakukan perbuatan melawan hukum atau perbuatan hukum untuk memikul biaya atau kerugian atau melaksanakan hukuman atas kesalahannya maupun karena kealpaannya. Dalam Bahasa Indonesia, kata tanggung jawab berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya).

Menanggung diartikan sebagai bersedia memikul biaya (mengurus, memelihara), menjamin, menyatakan keadaan kesediaan untuk melaksanakan kewajiban. Sehubungan dengan itu, menurut Hans Kelsen

dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan, bahwa: seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan. Lebih lanjut Hans Kelsen menyatakan bahwa: “Kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (*negligence*); dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (*culpa*), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi, karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan. Lebih lanjut Hans Kelsen menyatakan bahwa kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (*negligence*); dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (*culpa*), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan. Hans Kelsen selanjutnya membagi mengenai tanggung jawab terdiri dari:

1. Pertanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri.
2. Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain.

3. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena sengaja dan diperkirakan dengan tujuan menimbulkan kerugian.
4. Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.

Tanggung jawab dalam kamus hukum dapat diistilahkan sebagai liability dan responsibility, istilah liability menunjuk pada pertanggungjawaban hukum yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah responsibility menunjuk pada pertanggungjawaban politik. Teori tanggung jawab lebih menekankan pada makna tanggung jawab yang lahir dari ketentuan peraturan perundang-undangan, sehingga teori tanggung jawab dimaknai dalam arti liability, sebagai suatu konsep yang terkait dengan kewajiban hukum seseorang yang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan dengan hukum.

Dalam penyelenggaraan suatu negara dan pemerintahan, pertanggungjawaban itu melekat pada jabatan yang juga telah dilekati dengan kewenangan, dalam perspektif hukum publik, adanya kewenangan inilah yang memunculkan adanya pertanggungjawaban,

sejalan dengan prinsip umum; “*geenbevegedheid zonder verantwoordelijkheid; thereis no authority without responsibility*; (tidak ada kewenangan tanpa pertanggungjawaban). Sehingga menurut Abdulkadir Muhammad sehubungan dengan teori tanggung jawab ini dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu:

1. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intertional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
2. Tanggung jawab akibat perbuatanmelanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort lilability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).
3. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strick liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja.

Prinsip tanggung jawab hukum dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu:

1. *Liabibelity based on fault*, beban pembuktian yang memberatkan penderit. Ia baru memperoleh ganti kerugian apabila ia berhasil membuktikan adanya unsur kesalahan pada pihak tergugat, kesalahan

merupakan unsur yang menentukan pertanggung jawaban, yang berarti bila tidak terbukti adanya kesalahan, tidak ada kewajiban memberi ganti kerugian. Pasal 1865 KUH-Perdata yang menyatakan bahwa “barang siapa mengajukan peristiwa-peristiwa atas nama ia mendasarkan suatu hak, diwajibkan membuktikan peristiwa-peristiwa itu, sebaliknya barang siapa mengajukan peristiwa-peristiwa guna membantah hak orang lain, diwajibkan membuktikan peristiwa-peristiwa itu”.

2. *Strict liability* (tanggung jawab mutlak) yakni unsur kesalahan tidak perlu dibuktikan oleh pihak penggugat sebagai dasar pembayaran ganti kerugian.

Dalam sebuah perbuatan atau hubungan hukum yang dilakukan subyek hukum pasti akan menimbulkan tanggung jawab hukum,³²⁸ maka dengan adanya tanggung jawab hukum akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi subyek hukum. Oleh karena tanggung jawab hukum merupakan suatu prinsip yang ditimbulkan adanya hubungan hukum yang harus dilaksanakan.

³²⁸Sebagai contoh tindakan hukum (*rechtshandeling*) dan hubungan hukum (*rechtbetrekking*) antar subjek hukum pada akhir bulan Mei 2024 yang lalu, Maskapai Singapore Airlines juga telah mengubah sejumlah kebijakan pelayanan di dalam pesawat pasca insiden turbulensi. Manajemen maskapai memutuskan menanggukkan penyajian minuman panas serta berhenti menyajikan makanan ketika tanda sabuk pengaman menyala selama penerbangan berlangsung. Singapore Airlines dalam pernyataan tertulis, Kamis (23/5/2024) mengatakan, tindakan ini adalah bentuk kehati-hatian ketika terjadi kondisi yang tidak diinginkan, termasuk turbulensi, saat penerbangan. Pesawat Boeing 777-300ER milik Singapore Airlines nomor SQ321 tersebut terpaksa mendarat darurat di Bandar Udara Internasional Svarnabhumi, Bangkok, Thailand, Selasa (21/5/2024) petang, karena mengalami turbulensi di atas Laut Andaman dalam penerbangan dari London menuju Singapura.

Berdasarkan prespektif hukum, dalam kehidupan sehari-hari dikenal istilah pergaulan hukum (*rechtsverkeer*) yang di dalamnya mengisyaratkan adanya tindakan hukum (*rechtshandeling*) dan hubungan hukum (*rechtbetrekking*) antar subjek hukum. Pergaulan, tindakan, dan hubungan hukum adalah kondisi atau keadaan yang diatur oleh hukum dan/atau memiliki relevansi hukum. Dalam hal itu terjadi interaksi hak dan kewajiban antardua subjek hukum atau lebih, yang masing-masing diikat hak dan kewajiban (*rechten en plichten*). Hukum diciptakan untuk mengatur pergaulan hukum agar masing-masing subjek hukum menjalankan kewajibannya secara benar dan memperoleh haknya secara wajar. Di samping itu, hukum juga difungsikan sebagai instrumen perlindungan (*bescherming*) bagi subjek hukum.

Dengan kata lain, hukum diciptakan agar keadilan terimplementasi dalam pergaulan hukum. Ketika ada subjek hukum yang melalaikan kewajiban hukum yang seharusnya dijalankan atau melanggar hak itu dibebani tanggung jawab dan dituntut memulihkan atau mengembalikan hak yang sudah dilanggar tersebut. Beban tanggung jawab dan tuntutan ganti rugi atau hak itu ditunjukkan kepada setiap subjek hukum yang melanggar hukum, tidak peduli apakah subjek hukum itu seseorang, badan hukum, ataupun pemerintah.

Konsep tanggung jawab hukum berkaitan erat dengan konsep hak dan kewajiban. Konsep hak merupakan suatu konsep yang menekankan

pada pengertian hak yang berpasangan dengan pengertian kewajiban. Pendapat yang umum mengatakan bahwa hak pada seseorang senantiasa berkorelasi dengan kewajiban pada orang lain. Bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, artinya dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatannya bertentangan dengan peraturan yang berlaku.³²⁹ Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan. Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh di tuntutan, dipersalahkan, dan diperkarakan. Sedangkan, menurut Titik Triwulan pertanggung jawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban.

³²⁹Sebagai contoh: Penerbangan Qatar Airways dari Athena, Yunani menuju ke Doha mengalami penundaan selama lebih dari tiga jam di landasan bandara, pada Senin (10/6/2024). Banyak penumpang yang kepanasan, dan bahkan pingsan akibat pelarangan pesawat untuk terbang sementara tersebut. Insiden itu terjadi di tengah gelombang panas yang melanda Yunani dengan suhu mencapai 43 derajat celsius. Yang lebih parah lagi, AC di pesawat dilaporkan mati, sehingga memaksa beberapa penumpang pria untuk bertelanjang dada, sementara yang lain pingsan karena panas yang menyengat. *The Bangkok Post* pada Jumat (14/6/2024) melaporkan, para penumpang tidak bisa turun selama berjam-jam dan tidak ada penjelasan yang diberikan kepada mereka. Pesawat menjadi sangat panas sehingga beberapa penumpang mengalami mimisan, sementara yang lain bergantung pada masker oksigen untuk bernapas dan beberapa anak menangis, tambah surat kabar itu. Sumber: Athena, Beritasatu.com.

Untuk menindaklanjuti berbagai konvensi tersebut, maka di Malaysia juga relatif banyak Peraturan Perundang-undangan yang mengatur tentang tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang ini, antara lain:³³⁰ Undang-Undang Malaysia Akta 3 Tentang Akta Penerbangan Awam 1969, Undang-Undang Malaysia Akta 307 Tentang Akta Kesalahan-Kesalahan Penerbangan 1984, Undang-Undang Malaysia Akta 771 Tentang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015, Rang Undang-Undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2016, dan Undang-Undang Malaysia Akta A1559 Tentang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018.

Selain itu, sebagaimana sistem hukum pada umumnya, hukum udara Malaysia untuk kepentingan sistematika hukum, perlu diadakan pembagian atau pembedaan, yakni: hukum udara publik dan hukum udara perdata. Pembedaan kedua hal tersebut relatif sulit, karena hukum udara tidak ditentukan oleh sifat perhubungan hukum yang menguasai peraturan-peraturan hukum udara, melainkan ditentukan oleh obyeknya, yaitu udara. Hukum udara publik dibedakan menjadi hukum udara publik internasional yang mencakup konvensi-konvensi dan kebiasaan-kebiasaan mengenai penggunaan udara untuk kepentingan penerbangan yang berlaku untuk penerbangan antar negara dengan negara lain, dan hukum udara publik

³³⁰Bandingkan dengan Profesor A. Harding yang menulis bahwa "...Malaysia terwujud pada 16 September 1963...bukan oleh Konstitusi Federal yang baru, melainkan sekadar penambahan negeri anggota baru ke dalam yang sudah ada, tetapi mengubah nama Federasi berdasarkan Artikel 1 Konstitusi...", 2010, hlm. 22.

nasional yang mencakup peraturan-peraturan berdasarkan hukum nasional suatu negara untuk kepentingan penerbangan. Demikian juga dengan hukum udara perdata, terbagi ke dalam hukum udara perdata internasional yang memuat aturan mengenai hubungan hukum antar orang dengan orang atau dengan badan hukum yang lahir dari penyelenggaraan penerbangan.

Unifikasi hukum mengenai penerbangan sangat penting dalam berbagai penerbangan internasional, hal ini dikarenakan dalam penerbangan-penerbangan internasional akan melewati beberapa wilayah negara asing yang memiliki yurisdiksi maupun tidak memiliki yurisdiksi, kemudian penumpang di dalam pesawat juga memiliki kewarganegaraan yang beragam, sehingga dengan dilakukannya unifikasi hukum mengenai penerbangan sipil apabila sewaktu-waktu terjadi permasalahan.

Selain itu, pengaturan mengenai penyelenggaraan penerbangan sipil internasional telah diatur dalam berbagai Konvensi internasional. Dalam hukum udara internasional publik terdapat Konvensi Chicago tahun 1944 Tentang Unifikasi Beberapa Ketentuan Pengangkutan Udara Internasional yang merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional. Konvensi tersebut dijadikan sebagai tolok ukur dalam pembuatan hukum nasional bagi negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization*).

Selain itu, kerugian yang paling besar dapat dialami oleh individu dan/atau barang adalah kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan.

Kecelakaan maskapai penerbangan terutama pesawat udara komersil seringkali berakibat fatal terhadap pesawat itu sendiri dan daerah yang terkena dampak kecelakaan. Oleh karena itu, ketika kecelakaan terjadi, maka peran otoritas penerbangan dan pihak maskapai sangatlah menentukan. Hal ini menjadi tanggung jawab utama maskapai apabila maskapai dianggap lalai dalam hal terjadinya kecelakaan.³³¹

Tanggung jawab perusahaan penerbangan tidak hanya di sisi material saja, akan tetapi juga harus memikirkan kondisi psikologis korban dan keluarga yang terkena dampak kecelakaan tersebut. Karena kecelakaan bisa berdampak trauma panjang bahkan sampai bertahun-tahun setelah peristiwa kecelakaan tersebut terjadi. Akan tetapi, dunia tidak tinggal diam untuk mengatasi berbagai kecelakaan yang terjadi selama ini. Banyak hal yang dilakukan negara-negara di dunia untuk mencegah terjadinya kecelakaan, bahkan untuk melindungi pihak-pihak yang terkena dampak dari sebuah kecelakaan pesawat udara.

Dunia internasional menunjukkan aksi nyatanya dengan dibentuknya Konvensi Paris pada tahun 1919 dan Konvensi Warsawa untuk Unifikasi Peraturan-Peraturan Berkaitan dengan Perusahaan Penerbangan pada tahun 1929. Konvensi Warsawa tahun 1929 tersebut menjadi Konvensi yang paling banyak diratifikasi di antara Konvensi-Konvensi hukum perdata internasional lainnya, yaitu 152 negara menjadi pihaknya pada tahun

³³¹Dampak Kecelakaan Pesawat: Banyak Karyawan Maskapai Stres, Sakit dan Resign, diakses dari <https://www.flightzona.com/2016/03/22/dampak-kecelakaan-pesawat-banyak-karyawan-maskapai-stres-sakitdan-resign/amp/>, pada tanggal 17 Oktober 2022.

2017.³³² Pada perkembangannya Konvensi tersebut terus diperbarui oleh negara-negara di dunia sampai dengan terbentuklah Montreal Protocol Nomor 4 pada tahun 1999.

Sebelum terbentuknya Konvensi Warsawa, sangat banyak perbedaan substansial di dalam peraturan penerbangan yang dipakai oleh negara-negara di dunia yang membuat ketidakpastian hukum bagi perusahaan penerbangan maupun penumpang. Sedangkan perusahaan penerbangan sendiri adalah perusahaan yang sangat dinamis, sehingga menjadi alasan utama dibentuknya Konvensi Warsawa untuk menyatukan peraturan-peraturan di bisnis penerbangan. Hal tersebut dapat menghindari konflik hukum dan konflik yurisdiksi di kemudian harinya.

Sehingga dengan demikian, banyak ahli berpendapat, bahwa Konvensi Montreal,³³³ tahun 1999 adalah suksesor dari Konvensi Warsawa tahun 1929 dan Konvensi ini dibentuk untuk menggantikan Konvensi Warsawa dan instrument terkait lainnya untuk mengatasi kesemerawutan berbagai peraturan dan berbagai perjanjian yang ada. Konvensi Montreal,

³³²Christoffer Thallin, *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages-Article 17 of the Warsaw System and the New Montreal Convention*, (Swedia: University of Lund, 2022, hlm. 9.

³³³Konvensi Montreal 1999 ini berlaku sejak 4 November 2003 dan hingga saat ini telah diratifikasi oleh kurang lebih 125 negara-negara anggota ICAO (termasuk Indonesia). Kedepannya, Indonesia akan tetap berkomitmen untuk melakukan ratifikasi terhadap konvensi dan protokol lain yang telah diterbitkan oleh ICAO. Beberapa konvensi dan protokol ICAO yang telah menjadi program prioritas Ditjen. Perhubungan Udara pada tahun 2017, adalah protokol mengenai amandemen Pasal 50 (A) dan Pasal 56 Konvensi Penerbangan Sipil internasional yang mengatur mengenai penambahan keanggotaan Dewan ICAO dari 36 (tiga puluh enam) kursi keanggotaan menjadi 40 (empat puluh) kursi keanggotaan dan penambahan keanggotaan Air Navigation Commission (ANC) dari 19 (sembilan belas) menjadi 21 (dua puluh satu) kursi keanggotaan.

juga bertujuan untuk mengkonsolidasikan berbagai macam tanggung jawab dan melestarikan berbagai kerangka hukum yang ditafsirkan dan diterapkan dalam Konvensi Warsawa dan amandemennya.

Konvensi Montreal ini mulai efektif berlaku pada tanggal 8 November 2003. Meskipun Konvensi Montreal diperkenalkan sebagai sistem yang merubah secara fundamental tanggung jawab dari maskapai penerbangan internasional, akan tetapi dalam realitasnya atau secara praktek Konvensi Montreal ini dapat dikatakan relatif sangat terbatas berlakunya,³³⁴ karena belum diratifikasi secara komprehensif oleh mayoritas negara, termasuk Indonesia dan Malaysia yang belum meratifikasinya secara komprehensif. Sehingga dengan demikian beberapa perbedaannya dengan Indonesia adalah seperti terlihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1
Perbedaan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang
Dalam Perspektif Sistem Hukum Indonesia dan Sistem Hukum Malaysia

No.	Uraian	Indonesia	Malaysia	Ket.
1.	Sejarah Penerbangan	Pertama kali Penerbangan secara komersil pada tanggal 26 Januari 1949 dari Calcutta keRangoon.	Pertama kali Penerbangan secara komersil pada tahun 1930-an dari Subang Sah Alam ke Singapura (ketika itu masih bagian Malaysia).	

³³⁴Konvensi 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.

2.	Sistem Hukum	Berdasarkan Pancasila	Negara Islam yang berdasarkan al-Qur'an dan Sunnah	
3.	Sumber Hukum	Pancasila, UUD RI Tahun 1945, TAP MPR, UU/PerPu, PP, Perpres, Perda Provinsi dan Perda Kab/Kota.	Al-Qur'an dan Sunnah serta berbagai Enakmen/peraturan perundang-undangan pelaksana lainnya.	
4.	Flight Information Region (FIR)	CGK, UPG	KUL, BKI	
5.	Air Traffic Control (ATC)	CGK, UPG	KUL, BKI	
6.	Bentuk Tanggung Jawab ketika terjadi kecelakaan	Tanggung jawab Mutlak (<i>strict liability</i>), akan tetapi terbatas Rp. 500 juta sampai Rp. 1,25 milyar.	Tanggung Jawab Mutlak (<i>strict liability</i>), akan tetapi terbatas maksimal 125.000 Franc.	
7.	Bentuk tanggung jawab di luar kecelakaan, seperti: keterlambatan, kehilangan bagasi dll.	Tanggung jawab berdasarkan kesalahan (<i>fault liability, liability based on fault</i>).	Tanggung jawab berdasarkan kesalahan (<i>fault liability, liability based on fault</i>).	