



**TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG
PESAWAT UDARA AKIBAT *HIJACKING* MENURUT HUKUM INTERNASIONAL
(Studi Kasus Pesawat *Germanwings Flight 9525*)**

***THE RESPONSIBILITY OF THE AIRLINES AGAINST PASSENGER AIRCRAFT
DUE TO THE HIJACKING, ACCORDING TO THE INTERNATIONAL LAW
(Germanwings Aircraft Flight Case Study 9525)***

Rosmawati

Dosen Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh.
Jalan Putroe Phang No.1. Darussalam, Provinsi Aceh, 23111
e-mail: rosmawati@unsyiah.ac.id

Nonong Nadya Rizqa

Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh.
Jalan Putroe Phang No.1. Darussalam, Provinsi Aceh, 23111
e-mail: nadya.rizqa@yahoo.com

Diterima: 16/08/2018; Revisi: 03/09/2018; Disetujui: 15/09/2018

Abstrak - Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab pihak maskapai penerbangan terhadap keluarga korban pesawat *Germanwings Flight 9525* dan bentuk kendala-kendala yang dihadapi keluarga korban pesawat dalam menerima asuransi ganti rugi akibat *hijacking*. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan penelitian Kepustakaan, yaitu dengan mempelajari serta menganalisa konvensi, peraturan perundang-undangan, buku teks, surat kabar, tulisan ilmiah yang termuat dalam berbagai jurnal, dan literatur-literatur yang relevan dengan artikel ini. Hasil penelitian menunjukkan tanggung jawab pihak maskapai penerbangan yang sesuai dengan Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929 diberikan kepada keluarga korban dalam bentuk ganti rugi secara finansial dengan batas maksimum 113,100 SDR atau setara dengan US\$ 160,000. Pihak Lufthansa sebagai induk dari pesawat *Germanwings Flight 9525* memberikan santunan ganti rugi sebesar US\$ 50,000 untuk setiap korban. Kendala-kendala yang timbul dalam penerimaan ganti rugi disebabkan karena adanya proses pemberian ganti rugi tahap akhir yang dilaksanakan berdasarkan pengadilan tempat tinggal tetap korban. Karena perbedaan pengadilan yang dipilih, menyebabkan perbedaan besaran ganti rugi yang diterima setiap keluarga korban. Perbedaan ini menimbulkan adanya kendala berupa pelanggaran HAM dan timbulnya rasa ketidakadilan bagi keluarga korban. Disarankan dalam rangka pemenuhan tanggung jawab pihak penerbangan terhadap keluarga korban *hijacking*, dibentuk suatu kesepakatan untuk menentukan pengadilan yang sekiranya dapat memberikan putusan ganti rugi yang pantas diterima oleh seluruh keluarga korban *hijacking* pesawat *Germanwings Flight 9525*.

Kata Kunci: Tanggung Jawab, Maskapai Penerbangan, Penumpang, *Hijacking*, Hukum Internasional

Abstract - The purpose of this research is to understand the Airline responsibilities to the families of *Germanwings Flight 9525* victims and the form of constraints faced by families of aircraft victims in receiving compensation insurance due to *hijacking*. This research uses library research, by reading and analyzing conventions, legislations, law literatures, newspapers, journals and other relevant written legal materials. The results showed under Article 17 of Warsaw Convention 1929 the responsibility that the Airline provides to the victims' family in the form of financial compensation with maximum limit of 113,100 SDR or equivalent to US\$ 160,000. Lufthansa party as the parent of *Germanwings Flight 9525* provide compensation benefit of US\$ 50,000 for each victim. The constraints that appear in the receipt of compensation is due to the process of providing final compensation that is carried out under the court of permanent residence of the victim. Because the difference in the chosen of the court, caused the difference in the amount of compensation received by each victim's family. These difference inflict the constraints in the form of human rights violations and the emergence of a sense of injustice for the families of victims. It is recommended that in order to fulfill the responsibilities of the Airline to the families of the *hijacking* victims, an agreement is established to determine a court of justice

which may provide an appropriate compensation verdict received by the entire family of the hijacking victims of Germanwings Flight 9525.

Keywords: *Responsibility, Airlines, Passenger, Hijacking, International Law .*

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi penerbangan saat ini semakin pesat, kebutuhan terhadap transportasi (pesawat udara) ini sangat tinggi. Pesawat udara mempunyai fungsi strategis bagi setiap negara yang dapat kita lihat dalam berbagai aspek, seperti : aspek militer, ekonomi, angkutan penumpang, angkutan barang dan lain lain. Meskipun penggunaan Pesawat udara memiliki resiko kecelakaan yang tinggi, tetapi tetap menjadi satu-satunya alternatif sebagai transportasi yang cepat, efisien, dan ekonomis bagi masyarakat dunia, baik dalam penerbangan dalam maupun luar negeri.¹

Teknologi pada transportasi udara diciptakan untuk mempermudah masyarakat dunia dalam menjalankan kegiatannya. Berbagai upaya teknologi penerbangan diciptakan seperti penggunaan radio, radar dan alat-alat pengaman canggih lainnya yang terbukti telah mengurangi banyaknya angka kecelakaan pesawat udara pada abad ini, tetapi semuanya itu belumlah cukup meniadakan sama sekali adanya kecelakaan pesawat udara. Karena, secanggih apapun teknologi tersebut tidak akan menghilangkan resiko kecelakaan pesawat terbang baik yang bersifat kecil maupun fatal.²

Menurut lembaga administrasi penerbangan Federal Amerika Serikat, FAA (*Federal Aviation Administration*) menyebutkan sebagian besar penyebab kecelakaan penerbangan memang karena faktor manusia atau *human error*³, selebihnya karena faktor pesawat itu sendiri.⁴ Penyebab kecelakaan pesawat udara dapat diketahui dengan melakukan penelitian terhadap kotak hitam atau *black box* yang merekam semua percakapan diantara para penerbang serta antara penerbang dan menara kontrol 30 menit sebelum pesawat jatuh. Ditinjau dari pesawat itu sendiri, pesawat udara dapat juga mengalami kerapuhan mesin dan

¹ Rosmawati, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang atas Kerugian Akibat Kejahatan Penerbangan (Hijacking) Menurut Hukum Nasional dan Internasional*, Tesis Fakultas Hukum Universitas Padjajaran, hlm. 1-2.

² Berend J.H Crams, *The special Contrant: An Instrumen to Strict Liability Limit*, Air Jurnal, Volume XIV., No. 4/5., hlm.160.

³ Lihat Umesh Kumar, *Analysis of Fatal Human Error Aircraft Accidents in IAF*, Ind J Aeospace Med, Volume 47, No. 1, pg. 30-31.

Ada beberapa faktor hasil analisa yang menunjukkan terjadinya human error, yaitu umur pilot, jam terbang pilot, penilaian dan kategori pilot, cuti terakhir pilot, riwayat kecelakaan pilot dalam menerbangkan pesawat, kemampuan jarak penglihatan pilot, terkait kecakapan pilot.

⁴ K.Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa*, Bandung: CV. Mandar Maju, 1995, hlm. 146.

badan pesawat. Oleh sebab itu dari awal desain sampai pelaksanaan pemeliharaan, penyimpanan, dan pengoperasian pesawat udara harus sesuai dengan peraturan yang berlaku.⁵

Selain yang disebutkan oleh FAA tersebut, suatu faktor tambahan penyebab terjadinya kecelakaan pesawat adalah akibat pembajakan pesawat udara (*hijacking*). Pembajakan pesawat udara adalah pengambilan alih sebuah pesawat terbang, oleh satu orang atau berkelompok, yang umumnya bersenjata.⁶ Peristiwa pembajakan pesawat udara ini merupakan suatu perbuatan yang tidak dapat diprediksi oleh penumpang pesawat maupun oleh pihak maskapai penerbangan tersebut. Pembajakan pesawat udara dapat dilakukan oleh pihak penumpang pesawat itu sendiri maupun disebabkan oleh pihak maskapai penerbangan tersebut, seperti pembajakan pesawat udara yang dilakukan oleh pilot suatu maskapai penerbangan.

Salah satu peristiwa pembajakan pesawat yang terjadi ialah kasus pesawat *Germanwings Flight 9525*.⁷ Kasus dari pesawat *Germanwings Flight 9525* ini disebabkan oleh kopilot Andreas Lubitz yang sengaja menabrakkan pesawat *Germanwings Flight 9525* itu ke pegunungan Alpen. Pesawat *Germanwings Flight 9525* dengan tujuan penerbangan Barcelona menuju Bandara Dusseldorf menabrak pegunungan Alpen setelah menyelam curam dari ketinggian 1.500 meter di atas permukaan laut. Pesawat tersebut menuju titik terakhir radar pada tingkat 200 meter hanya dalam waktu delapan menit. Insiden pada 24 Maret 2015 ini menewaskan semua 144 penumpang dan 6 awak.

Dalam hal terjadinya pembajakan udara pada penerbangan *Germanwings Flight 9525* ini, menyebabkan adanya kerugian yang dialami oleh keluarga penumpang. Oleh sebab itu, diperlukan adanya tanggung jawab dari pihak maskapai penerbangan dalam mengatasi kerugian yang telah timbul tersebut dengan berdasarkan pada ketentuan Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929, yang menyatakan bahwa maskapai dapat bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang jika memenuhi syarat seperti : (1) Jika kerugian disebabkan oleh kecelakaan (*accident*), (2) Kecelakaan terjadi selama penumpang di dalam pesawat (*on board the aircraft*), (3) Kecelakaan terjadi pada waktu embarkasi dan debarkasi (*in the course of any of the operations of embarking or disembarking*).⁸

⁵ Febri Dermawan, *Perlindungan Hukum dan Tanggung Jawab Terhadap Penumpang Sipil Pada Kecelakaan Pesawat Udara Dalam Lingkup Hukum Internasional*, Jurnal, hlm. 2, tanpa tahun.

⁶ Bambang Marhijanti, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Surabaya, Terbit Terang, 1991, hlm.31.

⁷ m.metrotvnews.com/read/2015/03/26/377217/kronologis-pesawat-germanwings-yang-sengaja-dijatuhkan, diakses pada tanggal 06 Februari 2017, pukul 19.56 WIB.

⁸ Rosmawati, *Op.Cit*, hlm. 66

Bentuk tanggung jawab yang diberikan oleh pihak maskapai penerbangan *Germanwings* atas kerugian yang telah timbul adalah dengan memberikan santunan/ganti kerugian. Besaran santunan/ganti rugi yang diberikan tersebut, berdasarkan pada Pasal 21 ayat (1) Konvensi Montreal 1999 yang merupakan perubahan dari Konvensi Warsawa 1929. Namun, santunan/kerugian yang diberikan oleh pihak maskapai penerbangan *Germanwings* masih dianggap tidak adil bagi sebagian keluarga korban. Hal ini disebabkan karena adanya beberapa faktor yang timbul pada saat pemberian santunan/ganti kerugian tersebut. Adapun identifikasi masalah yang diteliti dan dibahas dalam penulisan ini adalah:

- 1) Bagaimanakah tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang pesawat udara akibat *hijacking*?
- 2) Apakah kendala-kendala yang dialami dalam pemenuhan hak penumpang pesawat udara untuk memperoleh asuransi atas kerugian yang diakibatkan oleh *hijacking*?

METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian dan Jenis Pendekatan

Penelitian Kepustakaan (*Library Research*), yaitu dengan cara mengumpulkan, membaca, mempelajari serta menganalisis konvensi, peraturan perundang-undangan, buku teks, jurnal ilmiah, surat kabar, juga tulisan-tulisan ilmiah dan literatur serta data dan artikel yang diperoleh dari internet yang berkaitan dengan masalah yang dibahas.⁹ Metode ini melakukan pengumpulan data melalui cara *Library Research* yaitu dengan mencari berbagai informasi baik berita, konsep-konsep hasil pemikiran para ahli yang dimuat dalam buku-buku, jurnal, dan tulisan karya ilmiah yang berkaitan dengan penelitian ini.

2. Tahap Penelitian dan Sumber Data

Sesuai dengan tipe penelitian yaitu penelitian hukum normatif di mana bahan kajian utamanya adalah data primer melalui pengkajian terhadap Konvensi-konvensi atau instrumen hukum internasional, buku-buku, dokumen resmi, publikasi dan hasil penelitian sebelumnya yang relevan dengan penelitian ini.

Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, yang terdiri dari:

- a. *Warsaw Convention 1929*;
- b. *The Haque Protocol 1955*;
- c. *Montreal Convention 1999*.

⁹ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006, hlm. 113-114.

Bahan hukum sekunder adalah bahan-bahan hukum yang dapat memberikan kejelasan terhadap bahan-bahan hukum primer, seperti literature, hasil-hasil penelitian, makalah-makalah dalam seminar, artikel-artikel berkaitan dengan pengaturan dan pelaksanaan tanggung jawab maskapai penerbangan yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri.

Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan hukum yang dapat memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder seperti berasal dari Kamus Hukum, Kamus Bahasa Indonesia, Ensiklopedia dan sebagainya yang terkait dengan tanggung jawab maskapai penerbangan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Dalam Kasus *Germanwings Flight 9525* Terhadap Penumpang Pesawat Udara Akibat *Hijacking*

Sejarah perkembangan prinsip tanggung jawab dapat dilihat dengan diterapkannya prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan, atau memiliki unsur kesalahan (*liability based on fault or negligence* atau *fault liability*). Prinsip ini merupakan reaksi dari prinsip *strict liability* yang berlaku pada masa masyarakat primitif. Saat itu masih berlaku pola “*a man acts at his peril*”, bahwa perbuatan apapun yang dilakukan oleh seseorang dan menimbulkan kerugian bagi orang lain, maka orang tersebut dapat dimintai pertanggung jawaban. Sehingga derita kerugian yang dialami orang lain harus mendapatkan santunan atau kompensasi tanpa melihat motivasi atau tujuan dari orang yang menyebabkan kerugian tersebut.¹⁰ Hal tersebut dapat dilihat pada putusan pengadilan Inggris pada tahun 1681 dalam perkara *Lambert v. Bessey*, sebagai berikut:

In all civil acts the law do not so much regard the intent of the actor as the loss and damage of the party suffering. If a man shoot at butts and hurt a man unawares an action lies.... If a man assault me and I lift up my staff to defend myself and in lifting it up hit another an action lies by that person, and yet I did a lawful thing. And the reason is because he that is damaged ought to recompensed. But otherwise it is criminal cases, for there' Action non facit reum, nisi mens sit rea.

Selanjutnya prinsip di atas mulai bergeser dengan mempertimbangkan hal-hal yang bersifat memaafkan (*exculpatory considerations*) dan pengakuan atas kesalahan (*moral culpability*) yang merupakan pengaruh dari *moral philosophy*. Di samping ajaran moral ini ada faktor lain yang menimbulkan perubahan sikap adalah adanya anggapan masyarakat,

¹⁰ E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Bandung, PT. Kiblat Buku Utama, 2008, hlm.68-69.

bahwa kerugian sebagai akibat dari suatu kesengajaan (*negligence*). Sehingga bentuk tanggung jawab moral (*moral responsibility*) bergeser menjadi tanggung jawab secara hukum (*legal liability*).

Hukum transportasi udara internasional mengenal prinsip *presumption of liability* atau *presumption of negligence or fault* yang berasal dari teori *based on fault liability* yang berlaku bagi segala macam pengangkutan baik bagi penumpang, bagasi tercatat dan kargo. Oleh Mankiewicz prinsip ini berlaku pula bagi bagasi tangan. Selain itu di dalam hukum transportasi udara internasional juga mengenal konsep bahwa seseorang harus bertanggungjawab meskipun ia tidak bersalah (*liability without fault*). Professor Roescoe Pound memberikan contoh bahwa dalam perundang-undangan modern tentang *liability without fault* ini pada pemberian santunan kepada *workmen's compensation* dan *employer's liability* menunjukkan kecenderungan penerapan prinsip tanggungjawab tanpa kesalahan atau dikenal juga dengan istilah tanggungjawab mutlak. Prinsip ini sepenuhnya memperhatikan kepentingan sosial dari mereka yang kurang mampu menanggung beban resiko akibat terjadinya kecelakaan. Selain itu Professor Roescoe Pound memberikan alasan lain untuk melanjutkan atau memberlakukan ketentuan lama¹¹ tentang tanggungjawab mutlak sehubungan dengan kegiatan-kegiatan berbahaya. Tergugat dapat dimintai tanggungjawab jika jenis kegiatan yang dilakukan bersifat luar biasa (*unusual*), dan abnormal, dan bahaya yang dapat mengancam orang lain.¹²

Namun, dalam praktiknya terdapat berbagai kesulitan dalam menentukan kapan pihak maskapai penerbangan harus bertanggung jawab, karena dalam Konvensi Warsawa 1929 tidak merumuskan secara jelas tentang kapan dan dalam hal apa maskapai harus bertanggung jawab. Selama ini penafsiran terhadap pasal 17 konvensi tersebut diserahkan pada pengadilan yang menangani perkara atau para sarjana (doktrin).

Teks Otentik Pasal 17 Konvensi dibuat dalam bahasa Perancis yang berbunyi : "*Les transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure au de toute autre lesion corporelle subie pas un voyageur lorsquer accident qui a cause le dommage s'est produit a board de Paeronef au cours de toutes operations d'embarquement et de*

¹¹ Penjelasan awal tentang lahirnya prinsip *liability without fault* sebagai warisan dari sistem kuno yang merupakan konsekuensi dari ajaran "*a man act at his peril*", atau "*he who breaks must pay*", mulanya ajaran ini sama sekali tidak memperhatikan masalah tanggungjawab moral atau unsur kesalahan dari pelaku, kemudian dikemukakan oleh Ames bahwa dengan berkembangnya kesadaran moral dari masyarakat, maka standar yang bersifat etika tentang perbuatan seseorang telah menggantikan standar yang tidak berdasarkan etika.

¹² E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm 94

debarquement".¹³ Berdasarkan ketentuan Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929, dapat diartikan bahwa maskapai dapat bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang jika memenuhi syarat seperti : (1) Jika kerugian disebabkan oleh kecelakaan (*accident*), (2) Kecelakaan terjadi selama penumpang di dalam pesawat (*on board the aircraft*), (3) Kecelakaan terjadi pada waktu embarkasi dan debarkasi (*in the course of any of the operations of embarking or disembarking*). Sehingga dapat dikatakan dalam suatu penerbangan internasional, penumpang pesawat udara dapat meminta tanggung jawab dari pihak maskapai penerbangan apabila cedera yang dialaminya diakibatkan oleh kelalaian dari pihak maskapai penerbangan tersebut. Hal ini dikarenakan, bagi penumpang yang melakukan penerbangan internasional akan berlaku suatu perjanjian yang disebut dengan Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999.¹⁴

Agar suatu kejadian (*incident*) dalam penerbangan dapat dikualifikasikan sebagai *Accident* sebagaimana yang dicantumkan dalam Pasal 17 Konvensi, maka kejadian tersebut haruslah merupakan kejadian yang *unusual* atau tidak dapat diperkirakan sebelumnya (*unexpected*), sebagaimana yang dikemukakan oleh Mankiewicz (ahli hukum) bahwa kejadian yang dapat dikualifikasikan sebagai *accident* antara lain:

1. Terjadinya penguasaan pesawat udara secara tidak sah (*hijacking*) dan adanya sabotase oleh pihak tertentu selama penerbangan berlangsung;
2. Kerusakan atau kurang beres dalam sistem tekanan udara dalam pesawat;
3. Suara yang memekakkan telinga;
4. Suatu pendaratan darurat;
5. Keadaan cuaca buruk dan badai;
6. Adanya serangan oleh pesawat udara militer;
7. Adanya kegaduhan, kepanikan dan kekacauan (*pandemonium*) akibat dari suatu pendaratan darurat, pesawat turun dengan cepat disertai dengan kegagalan memelihara keseimbangan tekanan udara di dalam kabin.

Apabila dikaitkan dengan kasus *hijacking Germanwings Flight 9525* dalam rute penerbangan Barcelona menuju Bandara Dusseldorf Jerman yang merupakan penerbangan internasional terjadwal munculnya kecelakaan pesawat diakibatkan adanya penguasaan

¹³ Terjemahan teks dalam bahasa Inggris : "The carrier shall be liable for damage sustained in the event of death, wounding or any other bodily injury by a passenger if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking"

¹⁴ Mike Danko, *An Airline's Liability for In-flight Injuries to International Travelers*, Aviation Law Monitor, posted on July 6, 2012, < www.aviationlawmonitor.com>, diakses 08/06/2017.

pesawat secara tidak sah (*hijacking*) dan masuk ke dalam kualifikasi di atas, maka pihak maskapai penerbangan dalam hal ini *Germanwings* harus bertanggung jawab secara mutlak terhadap para penumpang, sehingga prinsip yang digunakan adalah prinsip *strict liability*. Dalam prinsip *strict liability*, pihak maskapai penerbangan *Germanwings* harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang pesawat tanpa harus membuktikan adanya kesalahan dari pihak maskapai penerbangan. Dengan diterapkannya prinsip *strict liability*, maka akan lebih memudahkan bagi penumpang atau ahli warisnya untuk memperoleh santunan dengan proses yang lebih cepat, efisien dan efektif.

Menurut Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929, pihak maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab sepenuhnya apabila cedera yang dialami oleh penumpang tersebut diakibatkan oleh kecelakaan (*accident*).¹⁵ Dalam kasus pesawat *Germanwings Flight 9525*, ditemukan bahwa pesawat tersebut mengalami pembajakan pesawat udara (*hijacking*) oleh kopilot Andreas Lubitz. Pembajakan pesawat udara yang dilakukan oleh kopilot Andreas Lubitz telah mengakibatkan suatu kecelakaan, di mana kopilot Andreas Lubitz menabrakkan pesawat *Germanwings Flight 9525* ke pegunungan Alpen sehingga menewaskan seluruh penumpang yang berada di dalam pesawat tersebut. Karena *hijacking* termasuk dalam suatu *accident*¹⁶, maka kasus pesawat *Germanwing Flight 9525* ini dapat diberlakukan Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999.

Pihak maskapai penerbangan dapat dimintai pertanggung jawaban atas kerugian yang diderita apabila kematian atau luka penumpang yang menimbulkan kerugian tersebut terjadi akibat kecelakaan yang berlangsung selama proses penerbangan pesawat udara atau selama proses embarkasi atau debarkasi penumpang.¹⁷ Dan dalam kasus pesawat *Germanwings Flight 9525* masuk dalam kondisi *In Flight*, karena kecelakaan terjadi masih dalam perjalanan menuju tujuan penerbangan. Dalam hal ini tidak terdapat batasan tanggung jawab bagi maskapai karena pihak maskapai terbukti bertindak secara sengaja (*wilful misconduct*), yaitu ko pilot Andreas Lubitz menabrakkan pesawat *Germanwings Flight 9525* ke pegunungan Alpen. Dipertegas dalam Pasal 25 Konvensi Warsawa 1929 : “*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*

¹⁵ Rosmawati, *Op.Cit*, hlm. 120-122

¹⁶ *Ibid*, hlm.69-73. Pendapat ini didasarkan pada pendapat para ahli dan praktek negara (putusan pengadilan suatu negara).

¹⁷ K.Martono, *Op.Cit*, hlm 179

wilful misconduct.” Maskapai penerbangan dapat digugat tanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*)

Professor Bin Cheng memberikan gambaran secara skematis mengenai *civil Liability*, antara lain :¹⁸

Tabel. 1

CIVIL LIABILITY			
PERSON LIABLE		DEFENCES	
<i>Liability based on fault (responsabilite subjective; responsabilite fondee sur la faute)</i>		<i>Usual defences, e.g. contributory negligence, act of God, act of third party)</i>	
<i>No- Fault liability</i>	<i>Strict liability (responsabilite ocjective; responsabilite objective simple; gewohnliche kausalhaftung)</i>	<i>Author of act-causing damage</i>	<i>Usual defences, except those directed to proving absence of fault</i>
<i>(responsabiliti te objective; responsabilite; sans faute)</i>	<i>Absolute liability* (responsabilite objective, responsabilite objective pro-prement dite; responsabilite: absolute; reine Kausalhaftung; shaftung)</i>	<i>Person in prescribed relationship to specified circumstance, such causing damage.</i>	<i>Only those provided for, usual defences not available</i>
<i>*Absolute liability does not mean liability open absolutely to no defence</i>			

Dalam pemberian ganti rugi kepada para korban oleh pihak maskapai penerbang *Germanwings*, menggunakan ketentuan dari Konvensi Montreal 1999. Hal ini disebabkan Konvensi Montreal 1999 merupakan perubahan dari Konvensi Warsawa 1929. Berdasarkan Pasal 21 Ayat (1) Konvensi Montreal 1999, jumlah ganti rugi bagi para korban *hijacking* ini tidak lebih dari 100,000 *Special Drawing Rights* (SDR) atau setara dengan US \$140,000.

¹⁸ Bin Cheng ‘*A Reply to Charges of Having Inter Alia Misuse the Term Absolute Liability in Relation to the 1966 Montreal Inter-Carrier Agreement in My Plea for an Integrated System of Aviation Liability*’, 1981, 6 *Annals of Air and Space Law*, hlm.3 et. seq

Jumlah tersebut bukan berarti bahwa pihak maskapai penerbangan *Germanwings* harus membayar ganti rugi kepada para ahli waris korban sebesar 100,000 SDR, akan tetapi itu merupakan batas maksimum jumlah ganti rugi yang dapat diterima oleh pihak ahli waris korban atas kasus *hijacking* tersebut.¹⁹

Seiring dengan perkembangan zaman, jumlah ganti rugi yang tercantum dalam Konvensi Montreal 1999 akan ditinjau setiap 5 tahun sekali. Hal ini dikarenakan adanya pertimbangan besar ganti kerugian yang layak diterima oleh para korban yang memberlakukan Konvensi Montreal 1999 ini sebagai landasan hukum untuk mendapat keadilan. Oleh karena itu, dalam kasus *Germanwings Flight 9525* ini, jumlah ganti rugi yang harus dibayar oleh pihak maskapai penerbangan *Germanwings* adalah sebesar 113,100 *Special Drawing Rights* (SDR) atau setara dengan US\$ 160,000.²⁰

Lufthansa sebagai maskapai induk dari *Germanwings*, harus memberikan ganti rugi kepada keluarga korban dengan sejumlah uang atas meninggalnya 150 penumpang pesawat dan awak pesawat sesuai dengan ketentuan Pasal 21 Ayat (1) Konvensi Montreal 1999. Bentuk tanggung jawab atas ganti rugi yang diberikan pihak *Lufthansa* dalam bentuk uang kepada keluarga korban ini, diharapkan dapat memberikan dukungan ekonomi terhadap keluarga korban meskipun pemberian ganti rugi ini tidak dapat mengembalikan korban kepada keluarganya.

Pihak asuransi juga akan terlibat dalam kasus seperti ini. Namun, pihak asuransi dapat menolak untuk membayar jika terbukti dengan jelas bahwa pilot atau karyawan tersebut bertindak dengan sengaja terhadap suatu hal dan pihak maskapai penerbangan dapat mencegah terjadinya kejadian tersebut.²¹ Hal ini terlihat jelas, bahwa pihak maskapai penerbangan *Germanwings* telah lalai dalam menjalankan tugasnya dengan mengizinkan kopilot Andreas Lubitz untuk tetap bekerja tanpa memeriksa kesehatan dari kopilot itu sendiri. Meskipun begitu, pihak maskapai penerbangan tetap bertanggungjawab dengan atau tidak adanya bantuan dari pihak asuransi.

Konsep tanggung jawab yang digunakan dalam Konvensi Warsawa 1929 adalah konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*). Dalam konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) tersebut, maskapai penerbangan

¹⁹ K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011, hlm. 202-203.

²⁰ Mike Danko, *Compensating the Families of Germanwings Flight 4U 9525*, *Aviation Law Monitor*, posted on March 26, 2015, <www.aviationlawmonitor.com>, diakses 10/06/2017.

²¹ Bill Neely and Andy Eckard, *Germanwings Crash: Airline Pledges \$54,450 Per Victim For Families*, *NBC NEWS*, posted in March 28, 2015, <www.nbcnews.com>, diakses 10/06/2017.

demikian hukum bertanggung jawab, tanpa dibuktikan lebih dahulu kesalahannya, tetapi tanggung jawab maskapai penerbangan terbatas seperti yang tercantum dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929. Bahwa tanggung jawab maskapai penerbangan sekitar 125,000.00 (seratus dua puluh lima ribu) Gold Franc, kira-kira senilai US\$ 10,000.00 (sepuluh ribu) dollar Amerika Serikat untuk penumpang meninggal dunia, sedangkan ganti kerugian untuk bagasi tercatat sebesar 250 francs. Maskapai penerbangan dapat dimintai pertanggungjawabannya atas kerugian yang diderita apabila kematian atau luka penumpang tersebut berlangsung selama proses embarkasi dan debarkasi penumpang.

Batasan tanggung jawab maskapai penerbangan tersebut tidak berlaku apabila penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan, karyawan, pegawai, agen, atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan berbuat kesalahan yang disengaja (*wilful misconduct*) atau perbuatan tersebut dapat dikategorikan sebagai kesengajaan.²²

2. Kendala-Kendala yang Dialami dalam Pemenuhan Hak Penumpang Pesawat Udara untuk Memperoleh Asuransi atas Kerugian yang Diakibatkan oleh Hijacking

Berdasarkan Pasal 21 Ayat (1) Konvensi Montreal 1999, pihak maskapai penerbangan memiliki kewajiban untuk melakukan pembayaran ganti kerugian kepada keluarga korban dengan maksimum pembayaran sebesar 113,100 SDR atau setara dengan US\$ 160,000 untuk setiap penumpang dalam jangka waktu 15 hari. Untuk mendapatkan ganti kerugian tersebut, pihak keluarga korban dapat mengajukan tuntutan kepada maskapai penerbangan melalui salah satu pengadilan di negara anggota Konvensi Montreal 1999 yang memiliki kantor pusat, cabang serta perwakilan, di tempat kecelakaan pesawat udara terjadi, tempat tinggal tetap penumpang, atau dimana perusahaan penerbangan memberi pelayanan jasa transportasi.²³

Dalam kasus ini, sistem *unification jurisdiction* tidak dapat diterapkan karena Germanwings Flight 9525 ini merupakan pesawat dengan penerbangan internasional, sehingga muncul *conflict of jurisdiction*, semua negara korban merasa berhak menerapkan perlindungan hukum bagi warga negaranya, disatu sisi ini memudahkan pihak keluarga korban dalam menuntut ganti kerugian ke pihak maskapai, mereka tidak perlu menghabiskan biaya dan waktu untuk menuntut ke negara dimana pesawat tersebut di daftarkan. Namun

²² K. Martono, *Op.Cit.*, hlm.179-180

²³ *Ibid*, hlm. 205.

muncul persoalan baru terkait besaran putusan kompensasi yang diberikan masing-masing pengadilan dalam memutuskan perkara terhadap kerugian yang dituntut oleh keluarga korban berbeda-beda.

Sikap ini merujuk pada Pasal 28, 29 dan 30 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 27 apabila terjadi kematian orang maka gugatan dapat diajukan kepada pengadilan di tempat perusahaan penerbangan itu berada (atau kantor perwakilan yang ada di negara tersebut). Sementara di dalam Pasal 28 gugatan atas kerugian dapat diajukan atas dasar pilihan dari pihak penggugat (*plaintif*) disalah satu negara anggota konvensi atau negara yang telah meratifikasi konvensi, atau di pengadilan (negara) dimana perusahaan penerbangan berdiri, di pengadilan dimana negara tempat pembelian tiketnya atau pengadilan negara yang mempunyai yurisdiksi di tempat tujuan (*destination place*).

Konvensi Warsawa 1929 yang berjudul *Convention for the Unification of Certain Rules to International by Air* yang ditandatangani tanggal 12 Oktober 1929 tersebut bermaksud mengatur keseragaman (*unification*) dokumen pengangkutan dan tanggung jawab hukum, dalam praktiknya terjadi diunifikasi dengan lahirnya *Protocol The Hague 1955*, Konvensi Guadalajara 1961, Protokol Guatemala City 1971, Protokol Tambahan No.1,2,3 dan 4 Montreal 1975.

Pemberian ganti rugi kepada keluarga korban dilakukan dalam 2 (dua) tahap, yaitu pemberian ganti rugi awal dan pemberian ganti rugi akhir. Pemberian ganti rugi awal dalam bentuk finansial, berasal dari pihak Lufthansa dengan memberikan sekitar US\$ 50,000 untuk setiap korban. Pemberian ganti rugi awal ini dimaksudkan sebagai pemenuhan kebutuhan sehari-hari terhadap keluarga korban. Sedangkan untuk pemberian ganti rugi akhir, akan dilaksanakan pada pengadilan tempat tinggal tetap setiap penumpang.

Sistem pengadilan di setiap negara berbeda-beda, termasuk dalam hal menetapkan jumlah ganti rugi. Mengenai hal ini, pengacara penerbangan Amerika Serikat, Mike Danko mengungkapkan karena sebagian pengadilan akan menentukan jumlah ganti rugi yang pantas diterima berdasarkan pada nasionalitas, umur, mapun status dari pekerjaan korban. Misalnya, beberapa pengadilan di Eropa akan memutuskan untuk memberikan ganti rugi yang rendah bagi korban tanpa penghasilan atau yang masih dalam tanggungan (seperti anak-anak di bawah umur).²⁴

²⁴ Alanna Peotroff, *Germanwings crash compensation: What we know*, CNN Money, posted on March 27, 2015, <www.money.cnn.com>, diakses 10/06/2017.

Adanya perbedaan sistem pengadilan tiap negara dalam memutuskan besaran tuntutan ganti rugi yang diterima oleh keluarga korban, telah menimbulkan kendala tersendiri. Kendala yang ditimbulkan tersebut berupa perbedaan pengadilan-pengadilan yang dipilih untuk menetapkan besaran ganti rugi yang layak diterima oleh keluarga korban. Dalam kasus ini korban terbanyak berasal dari Jerman, namun pemberian ganti rugi kepada keluarga korban sangat sedikit. Paul Degott menyatakan hal ini disebabkan karena dalam hukum Jerman, besar ganti rugi atas kematian yang akan diterima oleh keluarga korban hanya didasarkan pada durasi penderitaan yang dialami korban. Jika penderitaan yang dialami korban berlangsung hanya beberapa menit, maka Pengadilan Negeri Jerman akan memberikan ganti rugi jauh di bawah EUR 5,000. Hal ini terjadi karena sistem pemerintahan Jerman yang selalu berada dalam kontroversi selama bertahun-tahun antara dua partai besar yang membentuk pemerintahan Jerman saat ini. Sehingga di Jerman tidak memiliki konsep ganti rugi dukacita.²⁵

Paul Degott juga menyatakan dengan berlakunya sistem pembayaran ganti rugi yang bergantung pada pengadilan-pengadilan tertentu, akan memberikan dampak kerugian yang sangat besar bagi keluarga korban apabila korban tersebut masih berstatus pelajar. Keluarga korban setidaknya akan menerima pembayaran ganti rugi sebesar \$100,000. Sebaliknya, bagi korban yang telah memiliki pekerjaan maka keluarga korban bisa menerima lebih dari \$1 juta per korban.²⁶

Berikut adalah perbedaan ganti rugi/santunan yang diterima keluarga korban yang berasal dari Jerman, Spanyol, Inggris dan Amerika Serikat:²⁷

Tabel. 2.
Perbedaan Ganti Rugi yang diterima Keluarga Korban *Germanwings Flight 9525*

No	Negara	Jumlah Korban	Jumlah Ganti Rugi	
			Lufthansa	Pengadilan Negara
1.	Jerman	72 orang	\$50,000/korban	≥\$100,000/korban
2.	Spanyol	51 orang	\$50,000/korban	>\$250,000/korban
3.	Inggris	3 orang	\$50,000/korban	\$1juta-2juta/korban
4.	Amerika Serikat	3 orang	\$50,000/korban	±\$4,5juta/korban

Sumber: CNN Money

²⁵ Dagmar Breitenbach, *Lufthansa Settlement Offer is 'Relatively Generous', Legal Expert Says*, Deutsche Welle, posted on July 21, 2015, <www.dw.com>, diakses pada 11/06/2017.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Alanna Peotroff, *Op.Cit.*

Dikarenakan adanya kendala berupa perbedaan pengadilan yang dipilih oleh setiap keluarga korban dalam menetapkan besaran ganti rugi yang layak diperoleh, ternyata juga menimbulkan efek lainnya yang dirasakan oleh sebagian keluarga korban. Efek tersebut berupa adanya pelanggaran Hak Asasi Manusia dan timbulnya rasa ketidakadilan yang dirasakan oleh sebagian keluarga korban tersebut.

Sesuai dengan Pasal 14 Konvensi Hak-hak Asasi Manusia 1966 mengatakan bahwa setiap orang berhak untuk meminta perlindungan kepada negara mana pun yang dianggap mampu memberi perlindungan. Namun hal ini tidak dirasakan oleh keluarga korban yang berasal dari Jerman. Mereka tidak merasakan adanya perlindungan dari negara mereka karena sistem pengadilan Jerman hanya akan memberikan ganti rugi yang besar kepada keluarga korban yang dianggap telah mengabdikan kepada negaranya, misalnya bagi korban yang sudah memiliki pekerjaan. Hal seperti ini tidak seharusnya dirasakan oleh warga negara Jerman yang keluarganya telah menjadi korban dalam kasus *Germanwings Flight 9525*.

Tidak hanya pelanggaran Hak Asasi Manusia, adanya penerimaan ganti rugi yang berbeda-beda juga menimbulkan ketidakadilan bagi keluarga korban lainnya. Hal ini timbul karena setiap penumpang pesawat udara akan mendapatkan keamanan dan kenyamanan selama menggunakan suatu maskapai penerbangan tertentu, apabila penumpang tersebut tiba ditempat tujuan dengan selamat. Namun, rasa keamanan dan kenyamanan ini juga seharusnya didapatkan oleh penumpang pesawat yang telah menjadi korban dalam kasus *Germanwings Flight 9525*. Salah satu bentuk keadilan yang dapat diberikan oleh pihak maskapai maupun dari pihak pengadilan berupa pemberian jumlah ganti rugi yang pantas diterima oleh setiap keluarga korban, tanpa harus membanding-bandingkan status dari korban tersebut.

KESIMPULAN

Tanggung jawab maskapai penerbangan yang dimaksud disini adalah bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang pesawat udara sebagai akibat dari pihak maskapai penerbangan itu sendiri dengan menerapkan prinsip *strict liability*. Kerugian yang diderita oleh penumpang pesawat udara dalam kasus *Germanwings Flight 9525* ini adalah hilangnya nyawa para penumpang. Pemberian ganti rugi kepada keluarga korban dilakukan dalam 2 (dua) tahap. Bentuk tanggung jawab yang dilakukan oleh pihak maskapai penerbangan adalah pemberian ganti rugi tahap awal, yaitu dengan memberikan pembayaran ganti rugi kepada keluarga korban sebagai ahli waris dari korban dalam bentuk finansial.

Kendala yang timbul dalam pemberian ganti rugi bagi keluarga korban berupa perbedaan dalam menetapkan pengadilan untuk menentukan jumlah ganti rugi tahap akhir yang layak diterima oleh keluarga korban. Dalam Konvensi Montreal 1999 sudah dicantumkan bahwa tuntutan ganti rugi dapat dilakukan di salah satu pengadilan di negara anggota Konvensi Montreal 1999 yang memiliki kantor pusat, cabang serta perwakilan. Namun, akan sedikit keluarga korban yang akan mengajukan tuntutan di Amerika Serikat (dimana pembayaran ganti rugi cenderung lebih besar). Ini disebabkan karena kasus *Germanwings Flight 9525* terjadi dalam kawasan Eropa serta hampir keseluruhan korban juga berasal dari Eropa. Hal ini juga menimbulkan efek lainnya bagi sebagian keluarga korban, yaitu adanya pelanggaran Hak Asasi Manusia dan rasa ketidakadilan yang dirasakan oleh sebagian keluarga korban.

Dengan adanya kasus *Germanwings Flight 9525*, diharapkan kepada setiap maskapai penerbangan agar pengawasan yang diterapkan terhadap para pilot yang akan diperbolehkan melakukan penerbangan untuk lebih ditingkatkan lagi. Karena kesehatan pilot juga mejadi kunci utama dalam melakukan suatu penerbangan, sehingga para penumpang yang akan melakukan penerbangan dapat sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Hal ini juga untuk menghindari adanya korban dalam suatu penerbangan.

Menciptakan unifikasi hukum dalam menetapkan besaran ganti kerugian terhadap keluarga korban *Germanwings Flight 9525* agar tidak timbul perbedaan pada jumlah ganti rugi yang diterima keluarga korban. Dan Pihak maskapai juga harus memfasilitasi pihak korban untuk memilih yurisdiksi pengadilan dimana pesawat tersebut didaftarkan agar adanya keseragaman bagi seluruh keluarga korban dalam melakukan tuntutan ganti rugi. Hal ini diharapkan agar besaran ganti kerugian yang diterima sesuai dan tidak ada masalah perbedaan besar atau kecil pembayaran ganti rugi yang diterima oleh seluruh keluarga korban serta untuk menghindari adanya pelanggaran.

DAFTAR PUSTAKA

Alanna Peotroff, *Germanwings crash compensation: What we know*, CNN Money, posted on March 27, 2015, <www.money.cnn.com>, diakses 10/06/2017.

Bambang Marhijanti, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Surabaya: Terbit Terang, 1991.

Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006.

Berend J.H Crams, *The Special Contrant: An Instrumen to Strict Liability Limit*, Air Jurnal, Volume XIV, No. 4/5.

Bill Neely and Andy Eckard, *Germanwings Crash: Airline Pledges \$54,450 Per Victim For Families*, NBC NEWS, posted in March 28, 2015, <www.nbcnews.com>, diakses 10/06/2017.

Dagmar Breitenbach, *Lufthansa Settlement Offer is 'Relatively Generous', Legal Expert Says*, Deutsche Welle, posted on July 21, 2015, <www.dw.com>, diakses pada 11/06/2017.

E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Bandung, PT. Kiblat Buku Utama, 2008.

Febri Dermawan, *Perlindungan Hukum dan Tanggung Jawab Terhadap Penumpang Sipil pada Kecelakaan Pesawat Udara dalam Lingkup Hukum Internasional*, Jurnal Hukum, tanpa tahun.

Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa*, Bandung: CV. Mandar Maju, 1995.

_____, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007.

m.metrotvnews.com/read/2015/03/26/377217/kronologis-pesawat-germanwings-yang-sengaja-dijatuhkan, diakses pada tanggal 06 Februari 2017, pukul 19.56 WIB.

Mike Danko, *An Airline's Liability for In-flight Injuries to International Travelers*, Aviation Law Monitor, posted on July 6, 2012, < www.aviationlawmonitor.com>, diakses 08/06/2017.

Mike Danko, *Compensating the Families of Germanwings Flight 4U 9525*, Aviation Law Monitor, posted on March 26, 2015, <www.aviationlawmonitor.com>, diakses 10/06/2017.

Rosmawati, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang atas Kerugian Akibat Kejahatan Penerbangan (Hijacking) Menurut Hukum Nasional dan Internasional*, Tesis Fakultas Hukum Universitas Padjajaran, Bandung, 2013

Umesh Kumar, *Analysis of Fatal Human Error Aircraft Accidents in IAF*, Ind J Aeospace Med, Volume 47, No. 1.