

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam era globalisasi kontemporer, industri penerbangan telah bertransformasi menjadi tulang punggung konektivitas global yang tidak tergantikan. Transportasi udara, dengan segala efisiensi dan kecepatannya, memegang peranan vital dalam memobilisasi manusia dan barang melintasi batas-batas yurisdiksi negara. Namun, di balik kemajuan teknologi aerodinamika dan sistem navigasi yang semakin canggih, penerbangan tetap merupakan kegiatan yang mengandung risiko tinggi (*high risk activity*). Karakteristik inheren ini menempatkan keselamatan penerbangan sebagai prioritas utama, di mana kegagalan sekecil apapun dapat berujung pada katastrofe yang mengakibatkan kerugian masif, baik berupa hilangnya nyawa manusia (*death*), cedera fisik (*bodily injury*), maupun kerugian harta benda. (Muhammad, 2013, pp. 1–2)

Korporasi penerbangan, sebagai entitas bisnis yang mengoperasikan jasa angkutan udara, memikul beban tanggung jawab hukum yang berat. Hubungan hukum antara maskapai penerbangan (*air carrier*) dan penumpang tidak sekadar hubungan kontraktual jual-beli jasa, melainkan hubungan yang sarat dengan kewajiban perlindungan keselamatan. Ketika terjadi kecelakaan pesawat, terutama di ruang udara internasional (*international airspace*), kompleksitas hukum meningkat secara eksponensial. Ruang udara internasional, yang sering kali berada di luar yurisdiksi teritorial eksklusif

suatu negara, atau melibatkan penerbangan lintas negara, memicu pertanyaan mendasar mengenai rezim hukum mana yang berlaku dan bagaimana bentuk pertanggungjawaban korporasi tersebut. (Martono & Sudiro, 2019, pp. 4–5)

Menurut lembaga administrasi penerbangan Federal Amerika Serikat, FAA (*Federal Aviation Administration*) menyebutkan sebagian besar penyebab kecelakaan penerbangan memang karena faktor manusia atau *human error*. Selebihnya karena faktor pesawat itu sendiri. (Martono & Sudiro, 2019) 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 body pesawat. Oleh sebab itu dari awal desain sampai pelaksanaan pemeliharaan, penyimpanan, dan pengoperasian pesawat udara harus sesuai dengan peraturan yang berlaku. Berdasarkan kesimpulan Asosiasi Maskapai Sipil Internasional (IATA)

Tragedi penerbangan seperti jatuhnya Malaysia Airlines MH17 yang ditembak di perbatasan Ukraina dan Rusia atau hilangnya MH370 di Samudra Hindia, serta kecelakaan fatal yang melibatkan cacat desain produk seperti pada kasus Lion Air JT-610 (Boeing 737 MAX), telah membuka diskursus hukum baru. Kasus-kasus ini tidak hanya melibatkan aspek teknis operasional, tetapi juga menuntut penafsiran ulang terhadap doktrin tanggung jawab korporasi. Apakah maskapai penerbangan dapat berlindung di balik

alasan *force majeure* atau tindakan pihak ketiga (seperti aksi militer atau cacat pabrikan)? Atau, apakah hukum internasional membebankan tanggung jawab mutlak (*strict liability*) kepada mereka demi melindungi konsumen yang berada dalam posisi tawar yang lebih lemah?

Pergeseran paradigma hukum pengangkutan udara dari prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault-based liability*) menuju prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) merupakan respons dunia internasional terhadap kebutuhan perlindungan korban. Konvensi Montreal 1999 menjadi instrumen monumental yang mengubah lanskap ini dengan memperkenalkan sistem tanggung jawab dua tingkat (*two-tier liability system*). Di sisi lain, hukum nasional Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga telah mengadopsi prinsip-prinsip serupa, meskipun terdapat tantangan harmonisasi dalam implementasinya. (Mangku & Radiasta, 2019, pp. 25–26)

Adanya hukum internasional adalah untuk mengatur tentang subjek hukum-hukum internasional atau subjek hukum lain yang bukan negara, karena merupakan suatu kebutuhan agar adanya suatu tatanan dunia yang tertib, tatanan dunia yang adanya keadilan dan juga untuk kehidupan dunia yang aman dan damai. (Syafrialdi, 2006, p. 58)

Dalam skripsi yang akan saya ambil dan jelaskan mengenai kasus kecelakaan pesawat yang berada di luar udara Internasional, apakah tanggung jawab korporasi telah sesuai dengan aturan yang ada pada hukum

internasional tentang angkutan udara. Penelitian ini bertujuan untuk membedah secara mendalam konstruksi yuridis tanggung jawab korporasi dalam kasus kecelakaan pesawat di ruang udara internasional. Fokus utama diletakkan pada penerapan teori strict liability berdasarkan konvensi montreal 1999, dan mekanisme pembayaran ganti rugi oleh perusahaan asuransi terkait batas tanggung jawab finansial yang terus berkembang seiring revisi ICAO (termasuk revisi terbaru 2024), serta membahas mengenai kedudukan hukum ICAO dalam melakukan investigasi guna tanggung jawab. Berikut ini merupakan penelitian sebelumnya yang relevan dengan penelitian yang dibuat oleh penulis:

No	Judul	Lembaga	Tahun	Perbedaan
1	Tanggung Jawab Negara Terhadap Penembakan Pesawat MH17 berdasarkan Hukum Internasional	Pandecta Research Law Journal	2019	Dalam penelitian ini penulis menjelaskan penelitian hanya tentang tanggung jawab dari sebuah negara terhadap kecelakaan pesawat di ruang udara Internasional sedangkan dalam penelitian yang saya bahas lebih luas

				membahas mengenai Tanggungjawab korporasinya ketika terjadi kecelakaan pesawat di ruang udara internasional
2	Pertanggungjawaban Negara Uni Soviet atas Penembakan Pesawat Korea Air Lines Ditinjau Dari Perspektif Hukum Udara Internasional	eJournal Komunitas Yustisia Universitas Pendidikan Ganesha Jurusan Ilmu Hukum (Volume 1 Nomor 2 Tahun 2016)	2016	Dalam penelitian ini penulis menjelaskan penelitian hanya tentang tanggung jawab dari sebuah negara terhadap kecelakaan pesawat di ruang udara Internasional sedangkan dalam penelitian yang saya bahas lebih luas membahas mengenai Tanggung jawab Korporasi terhadap keluarga korban kecelakaan pesawat di

				ruang udara internasional
3.	Tanggung jawab iran terhadap penembakan pesawat sipil ukraina ditinjau dari hukum udara internasional	Uti Possidetis: Journal of International Law	2020	Dalam penelitian ini penulis menjelaskan penelitian hanya tentang tanggung jawab dari sebuah negara terhadap kecelakaan pesawat di ruang udara Internasional sedangkan dalam penelitian yang saya bahas lebih luas membahas mengenai Tanggung jawab Korporasi terhadap keluarga korban kecelakaan pesawat di ruang udara internasional

Maka dari itu, penulis meneliti sebuah tanggung jawab yang mengatur

perlindungan terhadap penumpang oleh maskapai yang dalam fakta dilapangan belum ada kesesuaian dengan aturan yang mengaturnya, nampak terlihat hal-hal yang sangat penting untuk dibahas lebih lanjut mengenai bentuk pertanggungjawaban negara selaku negara yang berdaulat terhadap ruang udara, serta bentuk ganti rugi yang diberikan maskapai penerbangan terhadap penumpang. oleh karena itu penulis membuat karya ilmiah dengan judul **“Analisis Hukum Terhadap Tanggung Jawab Korporasi Malaysia Airlines System Dalam Kasus Kecelakaan Pesawat Di Ruang Udara Internasional”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan diatas, maka dengan itu penulis mengambil rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Korporasi MAS dikatakan lalai terhadap potensi bahaya hingga dianggap ikut bertanggungjawab atas kasus MH17?
2. Bagaimana konsep tanggung jawab korporasi berdasarkan teori *strict liability* di bawah Konvensi Montreal 1999 yang diterapkan pada kasus MAS MH17?
3. Bagaimana mekanisme klaim polis asuransi penerbangan global bekerja secara konkret untuk menjamin kompensasi korban MH17, mengingat adanya klausul pengecualian perang (*war exclusion clauses*)?

C. Tujuan Penelitian

Dalam pengertian terdapat beberapa tujuan dan manfaat yang ingin dicapai, yaitu untuk:

1. Untuk mengkaji dan menganalisis mengenai bentuk pertanggungjawaban yang diberikan oleh Negara terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat di ruang udara internasional menurut hukum internasional.
2. Untuk mengkaji dan menganalisis bentuk Kerjasama Internasional terhadap kecelakaan pesawat di ruang udara Internasional
3. Untuk mengkaji dan menganalisis Solusi dalam negara memberikan pertanggungjawaban terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat.

D. Kegunaan Penelitian

Dalam Hasil Penelitian skripsi ini diharapkan dapat memberikan kegunaan dan pemahaman sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan masukan atas penyelesaian hukum terhadap tanggung jawab negara dalam kecelakaan pesawat di ruang udara internasional.

2. Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan untuk pemerintah Indonesia terkait penegakan hukum di Negara Indonesia terhadap kecelakaan pesawat yang terjadi di ruang udara Internasional agar menjadi semakin baik dalam menangani kasus kecelakaan yang terjadi di ruang udara Internasional.

E. Kerangka Pemikiran

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh fenomena industri penerbangan kontemporer yang telah menjadi tulang punggung konektivitas global namun tetap merupakan kegiatan yang mengandung risiko tinggi atau *high risk activity*. Karakteristik inheren ini menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama karena kegagalan sekecil apa pun dapat berujung pada bencana besar yang mengakibatkan hilangnya nyawa manusia, cedera fisik, maupun kerugian harta benda. Kasus jatuhnya Malaysia Airlines MH17 yang ditembak di perbatasan Ukraina dan Rusia serta hilangnya MH370 di Samudra Hindia telah membuka diskursus hukum baru mengenai kompleksitas pertanggungjawaban di ruang udara internasional yang berada di luar yurisdiksi teritorial eksklusif suatu negara. Fenomena ini memicu pertanyaan mendasar apakah maskapai dapat berlindung di balik alasan tindakan pihak ketiga atau aksi militer, ataukah hukum internasional membebankan tanggung jawab mutlak demi melindungi konsumen yang berada dalam posisi tawar lebih lemah.

Dasar hukum yang digunakan dalam penelitian ini mencakup instrumen hukum internasional dan nasional yang saling berkaitan. Secara internasional, navigasi udara mengacu pada Konvensi Chicago 1944 yang menetapkan prinsip kedaulatan utuh dan eksklusif negara atas ruang udaranya. Terkait tanggung jawab perdata maskapai, instrumen utamanya adalah Konvensi Montreal 1999 yang memperkenalkan sistem tanggung jawab dua tingkat. Dalam konteks Malaysia, Konvensi Montreal tersebut diberikan kekuatan hukum penuh melalui *Carriage by Air Act 1974* atau Akta 148, khususnya pada

Pasal 11A dan Lampiran Kelima yang telah mengadopsi prinsip serupa.

Teori hukum yang diterapkan dalam penelitian ini berfokus pada teori tanggung jawab mutlak atau *strict liability* (Dixon, 2013, pp. 342–345)., di mana maskapai memikul beban tanggung jawab tanpa memandang unsur kesalahan hingga batas moneter tertentu. Hal ini dipertajam dengan penggunaan teori *two-tier liability* dari Konvensi Montreal 1999 yang membagi ganti rugi menjadi tingkat pertama yang bersifat mutlak dan tingkat kedua yang berdasarkan kesalahan atau *fault-based liability*. Penelitian ini juga menggunakan teori korporasi seperti *Vicarious Liability* (Giliker, 2010, pp. 25–30). Untuk menentukan sejauh mana tindakan pegawai dapat dianggap sebagai tindakan langsung dari korporasi itu sendiri. Selain itu, prinsip *Restitutio in Integrum* dari Hugo Grotius digunakan untuk mendefinisikan ganti rugi sebagai upaya memulihkan keadaan korban ke posisi semula, serta teori asuransi sebagai alat pengalihan risiko kolektif bagi kerugian individu. (Muhammad, 2011, p. 56)

Hal baru atau kebaruan dalam penelitian ini dibandingkan dengan penelitian sebelumnya terletak pada pergeseran fokus dari tanggung jawab negara menjadi tanggung jawab korporasi secara spesifik. Jika penelitian terdahulu mayoritas hanya membahas aspek penembakan oleh negara, penelitian ini membedah mekanisme internal korporasi Malaysia Airlines System (MAS) dan peran Allianz sebagai *Lead Reinsurer* dalam menangani klaim melalui klausul perluasan AVN52 untuk risiko perang. Kebaruan lainnya adalah dimasukkannya analisis terhadap perkembangan terkini hingga tahun 2024 dan

2025, termasuk revisi batas tanggung jawab moneter ICAO serta keputusan Dewan ICAO tahun 2025 terkait sengketa Rusia. Penelitian ini juga meredefinisi doktrin *duty of care* pasca-MH17, yang menuntut maskapai untuk melakukan penilaian risiko geopolitik secara mandiri dan proaktif tanpa hanya bergantung pada status ruang udara yang dinyatakan terbuka oleh suatu negara. (Margo, 2014, p. 453)

F. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah cara mencatat sesuatu dengan langkah-langkah yang sistematis. Langkah-langkah penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah:

1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian dalam penulisan hukum ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian hukum Deskriptif-analitis, yaitu penelitian dengan menuliskan fakta-fakta secara keseluruhan dan memperoleh gambaran tentang ketentuan hukum yang dikaitkan dengan teori hukum dalam pelaksanaannya mengenai permasalahan yang diteliti.

2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, yaitu pendekatan yang mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku. (Benuf & Azhar, 2020, p. 25) Oleh karena itu, penelitian ini akan mencakup teori hukum, konsep hukum, asas hukum,

dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan Tanggung Jawab korporasi penerbangan

3. Tahap Penelitian

Dalam pengumpulan data yang di perlukan, berikut tahapan penelitian yang dilakukan yaitu Penelitian Kepustakaan (*Library Research*). Penelitian kepustakaan ini yaitu dilakukan dengan pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan informasi dari berbagai literatur dan aturan yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas. Adapun bahan hukum yang digunakan sebagai berikut:

- a. Bahan Hukum *Primer*, merupakan bahan hukum utama dan mempunyai kekuatan yang mengikat seperti peraturan Perundang-undangan dan segala dokumen resmi yang memuat peraturan hukum (Suardita, 2017, p. 2) yaitu:
 1. Konvensi Chicago tahun 1944 tentang penerbangan sipil. Yang telah dijelaskan dalam aspek keselamatan penerbangan.
 2. Konvensi Montreal tahun 1999 tentang tanggung jawab maskapai penerbangan, yang menjelaskan terkait kewajiban ganti rugi.
- b. Bahan Hukum *Sekunder*, merupakan dokumen pendukung yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti artikel, buku, jurnal, makalah dan sebagainya yang mempunyai kaitan dengan permasalahan yang diambil,

- c. Bahan Hukum *Tersier*, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum Primer dan Sekunder seperti kamus hukum dan ensiklopedia,
- d. Terknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini digunakan dengan cara melakukan Studi Kepustakaan yaitu membaca dan memahami secara mendalam dokumen- dokumen yang memiliki kaitan erat dengan perlindungan penerbangan berupa konvensi, peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal ilmiah, hasil penelitian dan literatur lainnya.

5. Alat Perngumpulan Data

Alat pengumpulan data yang digunakan oleh penulis untuk penelitian ini dilakukan dengan cara membuat catatan tertulis dengan alat tulis dan kemudian menggunakan media elektronik untuk mengetik dan Menyusun bahan-bahan yang telah di peroleh dari penelitian kepustakaan primer, sekunder dan tersier.

6. Analisis Data

Analisis data yang digunakan penulis adalah yuridis kualitatif yaitu penyusunan data secara kualitatif untuk memperoleh kejelasan tentang permasalahan yang dibahas. Data yang diperoleh dengan dukungan peraturan terkait yang berasal dari studi kepustakaan yang disusun secara

sistematis dan tidak menggunakan data untuk rumus statistic, tapi berupa uraian yang dianalisis secara sistematis untuk menjawab permasalahan.

7. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang dilakukan penulis dalam penyusunan penulis hukum ini berlokasi di tempat yang memiliki keterkaitan dengan masalah yang sedang dikaji oleh penulis seperti mencari sumber untuk menyelesaikan masalahnya dengan melakukan Penelitian Kepustakaan (*Library Research*). Penelitian ini dilakukan di salah satu Perpustakaan yaitu Perpustakaan Saleh Adwinata Fakultas Hukum Universitas Pasundan yang beralamat di JL. Lengkorng Dalam No. 17, Kota Bandung dan Perpustakaan Mochtar Kusumaatmadja UNPAD yang beralamat di Jl, Dipatiukur No. 35, Kota Bandung