

PERLINDUNGAN HUKUM PERDATA DALAM PENANGANAN PENEMBAKAN PESAWAT SIPIL: STUDI KASUS DAN IMPLIKASI HUKUM

Supri Abu¹, Sudarto², Selamat Lumban Gaol³

Faculty Of Law, Dirgantara Marsekal Suryadarma University

Email : supriabu@unsurya.ac.id¹, sudarto@unsurya.ac.id², selamatlg@unsurya.ac.id³

Citation: Supri Abu., Sudarto., Selamat Lumban Gaol. Perlindungan Hukum Perdata Dalam Penanganan Penembakan Pesawat Sipil: Studi Kasus Dan Implikasi Hukum. *LEX LAGUENS: Jurnal Kajian Hukum dan Keadilan* 3.1.2025. 153-170

Submitted: 01-10-2024 **Revised:**11-12-2024 **Accepted:**01-01-2024

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perlindungan hukum perdata dalam penanganan penembakan pesawat sipil dan penyelesaian sengketa hukum perdata antara negara, maskapai, dan korban, baik berdasarkan hukum internasional maupun nasional. Kasus penembakan pesawat sipil menimbulkan kompleksitas hukum yang memerlukan perlindungan yang efektif terhadap korban dan penyelesaian sengketa yang adil. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), konseptual (*conceptual approach*), dan kasus (*case approach*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun terdapat peraturan internasional seperti Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Montreal 1999, serta Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan di Indonesia, pelaksanaan perlindungan hukum masih menghadapi tantangan, terutama dalam konteks yurisdiksi dan hambatan politik. Penyelesaian sengketa hukum perdata dalam kasus penembakan pesawat sipil dapat dilakukan melalui jalur litigasi internasional, arbitrase, mediasi dan penyelesaian melalui asuransi dan dana ganti rugi. Penelitian ini merekomendasikan penguatan regulasi, perbaikan mekanisme penyelesaian sengketa, serta peningkatan koordinasi antara hukum nasional dan internasional untuk menciptakan perlindungan hukum yang lebih baik bagi korban.

Kata Kunci : Perlindungan Hukum Perdata, Penembakan Pesawat Sipil, Penyelesaian Sengketa

Abstract

This study aims to analyze civil legal protection in handling civil aircraft shootings and the settlement of civil legal disputes between the state, airlines, and victims, both based on international and national law. Civil aircraft shooting cases raise legal complexities that require effective protection for victims and fair dispute resolution. This study uses a normative juridical legal research method with a statute approach, conceptual approach, and case approach. The results of the study indicate that although there are international regulations such as the 1944 Chicago Convention and the 1999 Montreal Convention, as well as Law Number 1 of 2009 concerning Aviation in Indonesia, the implementation of legal protection still faces challenges, especially in the context of jurisdiction and political obstacles. Settlement of civil legal disputes in civil aircraft shooting cases can be done through international litigation, arbitration, mediation and settlement through insurance and compensation funds. This study recommends strengthening regulations, improving dispute resolution mechanisms, and increasing coordination between national and international laws to create better legal protection for victims.

Keywords: Civil Law Protection, Civil Aircraft Shootdown, Dispute Resolution

A. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau, membentang luas dari Sabang di ujung barat hingga Merauke di ujung timur. Dengan wilayah yang sangat luas dan penyebaran penduduk yang beragam, peran serta fungsi transportasi di Indonesia menjadi aspek vital dalam mendukung berbagai sektor. Transportasi memiliki pengaruh yang signifikan, tidak hanya dalam memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional, tetapi juga

dalam kehidupan sosial-budaya, perekonomian, administrasi pemerintahan, serta pertahanan dan keamanan negara.¹

Secara umum, transportasi adalah aktivitas perpindahan, baik itu perpindahan orang maupun barang, yang bertujuan untuk meningkatkan manfaat dan efisiensi.² Kemajuan teknologi telah membawa transformasi besar dalam sistem transportasi, menghasilkan metode dan sarana yang lebih modern dibandingkan dengan masa lalu. Perkembangan ini memberikan dampak positif, terutama bagi pengguna jasa transportasi, berupa kemudahan, kenyamanan, dan efisiensi dalam melakukan mobilitas dari satu lokasi ke lokasi lainnya.³

Sarana transportasi yang dimaksud meliputi berbagai moda, termasuk transportasi udara seperti pesawat terbang, yang menawarkan kecepatan dan aksesibilitas tinggi. Kemajuan dalam sektor transportasi ini tidak hanya mempermudah kehidupan sehari-hari, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi, mempererat koneksi antarwilayah, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan.

Meskipun transportasi udara menawarkan banyak manfaat, seperti meningkatkan mobilitas dan memperkuat perekonomian global, insiden penembakan pesawat sipil dapat mengancam pencapaian-pencapaian tersebut dan menimbulkan dampak yang sangat merugikan. Kejadian seperti ini tidak hanya mengganggu keselamatan penerbangan dan merenggut nyawa penumpang serta kru pesawat, tetapi juga menciptakan ketidakpastian dan ketakutan yang meluas di kalangan masyarakat internasional. Hal ini dapat menyebabkan penurunan permintaan terhadap layanan penerbangan, merusak reputasi maskapai, dan meningkatkan biaya operasional karena perlunya peningkatan sistem keamanan.

Insiden penembakan pesawat sipil merupakan ancaman serius yang dapat mempengaruhi keselamatan penerbangan global. Kejadian-kejadian semacam ini tidak hanya berdampak pada keselamatan penumpang dan kru pesawat, tetapi juga menimbulkan dampak yang jauh lebih luas, termasuk mengganggu hubungan internasional dan merusak kepercayaan publik terhadap sistem keselamatan transportasi udara secara keseluruhan. Salah satu kasus yang paling mencolok dan terkenal adalah tragedi penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17 di Ukraina pada tahun 2014.

Pesawat tersebut ditembak jatuh oleh misil permukaan-ke-udara, yang mengakibatkan tewasnya 298 orang, sebagian besar di antaranya adalah warga negara Belanda. Kejadian tragis

¹ Adji, Sution Usman. *Hukum Pengangkutan Udara*. Jakarta: PT Rineka, 2005, p.1.

² Asikin, H. Z. *Hukum Dagang*. PT RajaGrafindo Persada, 2016.

³ Pasaribu, M. "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara." *Jurnal Mercatoria* 9(1), 2016, p. 35-53.

ini memicu krisis internasional yang mengundang kecaman global dari berbagai negara dan organisasi internasional. Selain itu, insiden ini menyoroti kekurangan dalam perlindungan pesawat sipil, terutama di wilayah yang tengah terlibat dalam konflik bersenjata. Tragedi ini membuka mata dunia akan kerentanannya sektor penerbangan terhadap ancaman luar, seperti serangan militer atau terorisme, yang dapat merusak industri penerbangan secara keseluruhan.⁴

Kasus penembakan MH17 juga memunculkan berbagai tantangan hukum yang kompleks. Negara-negara yang terlibat dalam konflik, maskapai penerbangan yang menjadi pihak terkait, serta keluarga korban menghadapi berbagai dimensi hukum yang harus dihadapi. Dalam hal ini, tidak hanya tanggung jawab negara yang berperang yang dipertanyakan, tetapi juga bagaimana hukum internasional, termasuk Konvensi Montreal dan Konvensi Chicago, dapat diterapkan untuk memberikan perlindungan terhadap pesawat sipil dan korban dari insiden semacam itu.

Penembakan pesawat sipil memunculkan tantangan besar dalam penegakan hukum perdata, terutama dalam memberikan perlindungan yang tepat bagi korban. Dalam hukum perdata, perlindungan ini mencakup pemberian hak-hak kepada korban, termasuk hak untuk mendapatkan ganti rugi, serta penentuan pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat insiden tersebut. Penegakan hukum perdata berperan penting dalam memastikan bahwa para korban, baik penumpang maupun keluarga, mendapatkan kompensasi yang layak untuk kerugian yang mereka alami.

Di tingkat internasional, perlindungan hukum terhadap penumpang pesawat sipil diatur oleh berbagai instrumen hukum internasional, seperti Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Montreal 1999. Kedua konvensi ini menekankan pentingnya keselamatan penerbangan dan menetapkan tanggung jawab maskapai penerbangan atas insiden yang terjadi selama penerbangan, termasuk dalam hal kecelakaan atau penembakan pesawat. Konvensi ini memberikan kerangka hukum yang jelas mengenai kompensasi bagi korban dan kewajiban pengangkut untuk bertanggung jawab atas kerusakan atau kerugian yang disebabkan oleh insiden tersebut.⁵

Namun, masalah hukum yang kompleks muncul ketika insiden penembakan pesawat sipil terjadi di wilayah yang tengah dilanda konflik atau ketegangan internasional, seperti yang terjadi pada kasus MH17. Ketika pesawat ditembak jatuh di luar wilayah yang berada di bawah

⁴ Manuhutu, I. "Analisis Kasus Jatuhnya Pesawat Malaysia Airlines MH-17." *Jurnal Education and Development* 7(4), 2019, p. 60

⁵ Mumek, R. W., & Sondakh, M. K. "Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Udara Niaga Menurut Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan." *Lex Crimen* 12(3), 2023.

kendali negara sipil, atau jika pihak yang bertanggung jawab tidak jelas, penegakan hukum perdata menjadi sangat rumit. Dalam insiden MH17, meskipun banyak pihak yang diyakini terlibat dalam penembakan, penyelesaian sengketa hukum yang adil bagi korban dan keluarga mereka menghadapi berbagai hambatan, baik di tingkat nasional maupun internasional.⁶

Penyelesaian sengketa hukum perdata terkait penembakan pesawat sipil melibatkan berbagai pihak yang memiliki peran dan tanggung jawab yang berbeda, termasuk negara yang terlibat dalam konflik, maskapai penerbangan, dan korban atau keluarga korban. Dalam konteks hukum internasional, negara memiliki kewajiban untuk menjamin keamanan wilayah udara dan perlindungan terhadap penerbangan sipil, sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944. Konvensi ini menetapkan bahwa negara bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah udaranya, termasuk mencegah tindakan yang dapat membahayakan pesawat sipil. Di sisi lain, maskapai penerbangan juga memiliki tanggung jawab untuk memastikan keselamatan penerbangan, mengelola risiko, dan menjaga keamanan penumpang sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh hukum penerbangan internasional dan nasional.

Dalam hal ini, hukum perdata memainkan peranan penting dalam menentukan pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat insiden penembakan pesawat, serta mengatur mekanisme penyelesaian sengketa dan pemberian ganti rugi kepada korban. Hukum perdata memberikan dasar bagi korban atau keluarga korban untuk mengajukan klaim ganti rugi terhadap pihak yang dianggap bertanggung jawab, baik itu negara yang terlibat dalam konflik maupun maskapai penerbangan.

Namun, penyelesaian sengketa hukum perdata dalam konteks penembakan pesawat tidak selalu berjalan mulus. Proses hukum seringkali terhambat oleh sejumlah kendala, seperti masalah yurisdiksi, politik, dan diplomasi. Kendala yurisdiksi muncul ketika insiden terjadi di luar wilayah yang jelas berada di bawah kendali satu negara atau pihak tertentu, sehingga menentukan pengadilan yang berwenang menjadi rumit. Selain itu, faktor politik dan diplomasi juga dapat memperburuk penyelesaian sengketa, karena seringkali ada kepentingan negara yang saling bertentangan, baik terkait dengan tanggung jawab hukum maupun dengan upaya untuk melindungi kepentingan diplomatik.

Sebagai contoh, dalam kasus MH17, meskipun ada upaya dari negara-negara terkait dan lembaga internasional untuk menuntut pertanggungjawaban dan memastikan adanya

⁶ *Ibid*

keadilan bagi korban, terdapat kendala besar dalam hal investigasi yang transparan dan pemberian ganti rugi yang memadai kepada keluarga korban. Ketidakjelasan dalam penentuan pihak yang bertanggung jawab, serta hambatan politik, telah memperlambat proses penyelesaian sengketa dan menciptakan ketidakpastian hukum yang merugikan para korban dan keluarga mereka.

Di samping itu, salah satu kendala utama dalam penegakan hukum perdata di tingkat internasional adalah masalah yurisdiksi internasional yang kompleks. Penyelesaian sengketa antara negara dan maskapai penerbangan dalam kasus penembakan pesawat sipil memerlukan penentuan yurisdiksi yang tepat, yaitu pengadilan mana yang berwenang untuk menangani sengketa tersebut, dan apakah hukum suatu negara dapat diterapkan dalam kasus yang melibatkan insiden di wilayah udara negara lain.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengangkat judul “Perlindungan Hukum Perdata Dalam Penanganan Penembakan Pesawat Sipil: Studi Kasus Dan Implikasi Hukum”.

B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian hukum yuridis normatif. Pendekatan penelitian hukum (*approach*) yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Jenis Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dimana data sekunder adalah sekumpulan informasi yang telah ada sebelumnya dan digunakan sebagai pelengkap kebutuhan data penelitian. Untuk memperoleh informasi atau data yang diperlukan guna menjawab rumusan masalah penelitian, Peneliti menggunakan metode atau teknik pengumpulan data dengan Penelitian Kepustakaan (*Library Research*). Metode analisis data yang dipergunakan adalah analisis data kualitatif, yaitu proses penyusunan, mengkatagorikan data kualitatif, mencari pola atau tema dengan maksud memahami maknanya.

C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Perlindungan Hukum Perdata Dalam Penanganan Penembakan Pesawat Sipil Berdasarkan Hukum Internasional Dan Nasional

Penembakan pesawat sipil memang menuntut perlindungan hukum yang komprehensif, yang mencakup aspek hukum internasional maupun nasional. Dalam konteks ini, perlindungan

hukum perdata sangat penting untuk memberikan hak-hak yang jelas dan memadai bagi korban, termasuk keluarga mereka, serta pihak-pihak lain yang terlibat dalam insiden tersebut, seperti maskapai penerbangan dan negara yang terlibat dalam kasus tersebut.

Dari perspektif hukum perdata, perlindungan ini lebih fokus pada pemberian hak-hak korban, seperti hak untuk mendapatkan ganti rugi atas kerugian yang ditimbulkan oleh insiden tersebut. Hukum perdata berperan penting dalam menetapkan siapa yang bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi dan bagaimana proses klaim ganti rugi dilaksanakan. Misalnya, dalam kasus penembakan pesawat, korban dapat mengajukan klaim ganti rugi terhadap pihak yang dianggap bertanggung jawab, baik itu maskapai penerbangan yang gagal memastikan keselamatan penerbangan atau negara yang tidak dapat menjaga keamanan wilayah udaranya.

Namun, perlindungan hukum perdata tidak hanya terbatas pada hak ganti rugi, tetapi juga mencakup aspek lain seperti penentuan tanggung jawab pihak-pihak terkait. Maskapai penerbangan memiliki kewajiban untuk memastikan keselamatan penerbangan, termasuk perlindungan terhadap penumpang dan awak pesawat. Dalam hal ini, pengangkut harus memastikan bahwa penerbangan dilakukan sesuai dengan prosedur keselamatan yang ditetapkan dan bertanggung jawab atas insiden yang terjadi selama penerbangan, termasuk penembakan pesawat.

Di sisi lain, negara juga memiliki tanggung jawab untuk melindungi keselamatan penerbangan sipil di wilayah udaranya. Hal ini diatur dalam berbagai instrumen hukum internasional, seperti Konvensi Chicago 1944, yang menyatakan bahwa setiap negara bertanggung jawab atas keamanan wilayah udaranya dan harus memastikan bahwa pesawat sipil yang melintasi wilayah tersebut tidak menghadapi ancaman bahaya, termasuk tindakan penembakan.

Secara historis, Konvensi Chicago 1944 yang merupakan gabungan Konvensi Paris 1919 (*Convention Relating to The Regulation of Aerial Navigation*) yang ditandatangani oleh 27 negara dan Konvensi Liberia Amerika 1929 yang merupakan perjanjian antar negara Amerika Latin merupakan dasar hukum dapat dilakukannya penuntutan terhadap maskapai apabila terjadi kecelakaan pengangkutan udara. Selain itu, adanya Konvensi Warsawa 1929 telah menjadi titik munculnya prinsip *presumption of liability dan limitation of liability* dalam hukum pengangkutan udara, yang pada prinsipnya mengatur bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, kecuali penumpang tersebut dapat membuktikan sebaliknya, yaitu kerugian yang dideritanya bukanlah disebabkan oleh

kesalahannya.⁷ Konvensi Montreal 1999 menjadi konvensi yang memberikan penyempurnaan konvensi-konvensi yang telah ada sebelumnya, konvensi tersebut bertujuan mengonsolidasi tanggung jawab dan kerangka hukum dari Konvensi Warsawa dan amandemennya.⁸

Maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab yang sangat besar dalam memastikan keselamatan penumpang selama penerbangan, dan hal ini diatur dalam berbagai instrumen hukum internasional dan nasional. Dalam hal penembakan pesawat, seperti dalam kasus MH17, tanggung jawab maskapai dapat dilihat dari dua aspek utama:

1) Keamanan Penerbangan

Maskapai penerbangan wajib memastikan bahwa penerbangan dilakukan dengan prosedur keselamatan yang memadai, yang meliputi perawatan pesawat, pelatihan awak pesawat, dan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan yang berlaku, baik di tingkat nasional maupun internasional. Ketika penembakan pesawat terjadi, maskapai memiliki kewajiban untuk bekerja sama dengan pihak berwenang dalam penyelidikan untuk mengungkap penyebab insiden tersebut.

2) Tanggung Jawab Ganti Rugi

Berdasarkan ketentuan dalam Konvensi Montreal 1999, maskapai penerbangan diwajibkan untuk memberikan kompensasi kepada penumpang atau keluarga korban atas kerugian yang terjadi selama penerbangan. Namun, dalam kasus penembakan pesawat, tanggung jawab maskapai bisa menjadi lebih kompleks, karena insiden tersebut sering kali melibatkan faktor eksternal yang tidak dapat dikendalikan oleh maskapai, seperti ketegangan politik atau konflik militer.

Menurut ketentuan *Article 17* Konvensi Warsawa tahun 1929: "*The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any operations of embarking or disembarking.*" Dapat diartikan bahwa apabila dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut, maskapai penerbangan dapat bertanggungjawab terhadap kerugian yang penumpang terima:

- a. Jika kerugian itu disebabkan oleh suatu kecelakaan.
- b. Kecelakaan terjadi pada saat penumpang berada di dalam pesawat.

⁷ Pasaribu, Mangara. "Perlindungan Hukum terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang dalam Jasa Pengangkutan Udara." *Mercatoria* Vol. 9 No. 1, 2016, p. 36.

⁸ Banino, Bartholomew J., et al. "Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention." *The Brief*, Amerika Serikat, 2009, p. 22.

c. Kecelakaan terjadi pada saat embarkasi dan debarkasi.

Meskipun demikian, Konvensi Montreal 1999 memberikan batasan mengenai tanggung jawab maskapai terhadap ganti rugi dalam kejadian yang melibatkan kecelakaan penerbangan, termasuk penembakan. Dalam kasus yang melibatkan pihak ketiga, seperti dalam penembakan pesawat, maskapai masih berkewajiban untuk memberikan kompensasi kepada korban atau keluarganya, tetapi dalam beberapa situasi, pengadilan internasional atau pihak berwenang mungkin harus menentukan sejauh mana tanggung jawab maskapai, terutama jika insiden tersebut terjadi di luar wilayah udara yang berada di bawah kendali negara atau pihak maskapai.

Konvensi Chicago 1944 memberikan kerangka hukum internasional yang jelas mengenai tanggung jawab negara terkait keselamatan penerbangan di wilayah udaranya. Dalam pasal-pasal konvensi ini, negara memiliki kewajiban untuk menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan, termasuk pencegahan ancaman terhadap pesawat sipil. Ini mencakup tanggung jawab negara untuk melindungi pesawat dari potensi bahaya, baik dari serangan langsung maupun dari ancaman lain yang bisa mempengaruhi keselamatan penerbangan.

Dalam hukum transportasi udara internasional mengakui prinsip "*presumption of liability*" berdasar teori "*based on fault liability*". Teori tersebut berlaku untuk semua jenis pengangkutan baik penumpang, bagasi dan kargo. Konvensi Warsawa merupakan konvensi yang menerapkan prinsip "*rebuttable presumption of liability*" (tanggung jawab berdasar praduga), yang berarti maskapai penerbangan sebagai penyedia jasa pengangkutan dianggap harus selalu bertanggungjawab, sehingga beban verifikasi atau pembuktian dialihkan dari korban (penggugat) ke maskapai penerbangan sebagai pengangkut (tergugat) untuk melindungi maskapai penerbangan. Dalam Konvensi Warsawa mengatur juga mengenai ganti rugi yang akan didapatkan penumpang jika mengalami kecelakaan yang menyebabkan luka, cacat maupun meninggal dunia, hal ini diatur di dalam Article 22 (1) Konvensi Warsawa tahun 1929

"1. 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."

Dikatakan pada Pasal 22 (1) bahwa setiap penumpang yang mengalami kecelakaan atau meninggal dunia pengangkut bertanggung jawab sebesar 125,000 franc (mata uang Negara Swiss yang apabila dikonversi ke dalam mata uang indonesia, yaitu rupiah sebesar

Rp.119.171.400,-). untuk penumpang yang meninggal dunia, Konvensi Warsawa pun telah mengatur pemberian ganti ruginya yang diatur di dalam Article 27 Konvensi Warsawa 1929 “*In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his estate.*”⁹ Untuk penumpang yang meninggal dunia, maka pemberian ganti rugi akan diserahkan kepada ahli waris yang berhak untuk menerimanya. Sedangkan Perjanjian Montreal 1966 merupakan perjanjian yang dibuat perusahaan-perusahaan secara sukarela untuk tunduk terhadap sistem “*absolute liability*”.

Dalam konteks insiden penembakan pesawat sipil, peran negara menjadi sangat krusial. Berikut adalah beberapa poin penting terkait peran negara dalam hal ini:

1) Tanggung Jawab Negara atas Keamanan Wilayah Udara

Berdasarkan Konvensi Chicago 1944, negara memiliki kewajiban untuk menjamin keselamatan penerbangan yang melintasi wilayah udaranya. Jika terjadi penembakan pesawat sipil di wilayah udara suatu negara, negara tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban atas gagal menjaga keselamatan penerbangan di wilayahnya. Hal ini termasuk dalam memastikan bahwa wilayah udara bebas dari potensi ancaman terhadap penerbangan sipil.

Negara harus mengatur dan mengawasi ruang udara untuk mencegah setiap bentuk serangan yang dapat membahayakan pesawat sipil, serta mengambil tindakan untuk melindungi penerbangan yang melintasi wilayah udaranya.

2) Peran Negara dalam Penyelidikan dan Pertanggungjawaban

Ketika terjadi insiden penembakan pesawat sipil, negara yang wilayah udaranya terlibat dalam insiden tersebut wajib melakukan penyelidikan untuk mengungkap penyebab kejadian dan mencari siapa yang bertanggung jawab atas penembakan tersebut. Negara tersebut juga harus bekerja sama dengan negara lain yang terlibat, seperti negara asal maskapai penerbangan atau negara asal korban, untuk memastikan proses penyelidikan yang transparan dan objektif.

Jika pesawat ditembak jatuh di wilayah udara yang sedang berada dalam konflik, penyelidikan bisa menjadi lebih kompleks karena melibatkan berbagai pihak dan kepentingan. Namun, prinsip utama yang ditegaskan dalam Konvensi Chicago adalah bahwa negara tetap memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa insiden semacam

⁹ Rahma, N. E., & Maharani, N. A. "Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Meninggal Dunia di Angkutan Udara." *Jurnal Hukum Lex Generalis* 4(1), 2023, p. 86-101.

ini diselidiki secara menyeluruh dan bahwa korban serta keluarga mereka mendapatkan perlindungan hukum yang layak.

3) Pertanggungjawaban Negara dalam Kasus Penembakan Pesawat Sipil

Jika terbukti bahwa suatu negara terlibat dalam atau gagal mencegah penembakan pesawat sipil di wilayah udaranya, negara tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban berdasarkan hukum internasional. Dalam hal ini, negara tersebut bisa diminta untuk memberikan kompensasi atau ganti rugi kepada keluarga korban, serta untuk mengambil langkah-langkah preventif untuk mencegah insiden serupa di masa depan.

Sebagai contoh, dalam insiden MH17, penyelidikan mengidentifikasi bahwa pesawat tersebut ditembak jatuh dengan misil yang berasal dari wilayah yang dikendalikan oleh pihak yang terlibat dalam konflik di Ukraina. Meskipun negara yang terlibat dalam konflik tersebut tidak secara langsung bertanggung jawab atas tindakan individu atau kelompok yang menembak pesawat, namun tetap ada implikasi hukum bagi negara terkait dalam hal tanggung jawab atas keselamatan penerbangan di wilayah udaranya.

Pada tingkat internasional, terdapat beberapa instrumen hukum yang memberikan landasan hukum yang jelas terkait tanggung jawab negara dan maskapai penerbangan dalam menjaga keselamatan penerbangan sipil. Dua di antaranya adalah Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Montreal 1999, yang mengatur kewajiban negara dan maskapai penerbangan terkait perlindungan keselamatan penerbangan dan hak-hak penumpang.

1) Konvensi Chicago 1944

Konvensi Chicago adalah perjanjian internasional yang mengatur tentang keselamatan penerbangan sipil internasional. Dalam konvensi ini, negara yang meratifikasi berkewajiban untuk menjaga keselamatan penerbangan di wilayah udaranya. Negara harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mengatur ruang udara mereka, mencegah ancaman terhadap pesawat sipil, dan bekerja sama dengan negara-negara lain untuk memastikan standar keselamatan internasional dipatuhi.

Jika terjadi insiden penembakan pesawat sipil di wilayah udara negara yang bersangkutan, negara tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban atas gagal menjaga keselamatan penerbangan di ruang udaranya. Konvensi ini juga memberikan pedoman untuk penyelidikan insiden penerbangan yang melibatkan kerusakan atau kecelakaan pesawat sipil.

2) Konvensi Montreal 1999

Konvensi Montreal mengatur tanggung jawab maskapai penerbangan dalam insiden yang terjadi selama penerbangan, termasuk kecelakaan, keterlambatan, atau kerusakan barang. Konvensi ini memberi hak kepada penumpang untuk mengajukan klaim ganti rugi, dengan pembatasan tertentu terhadap jumlah kompensasi yang dapat diberikan tergantung pada sifat insiden.

Dalam konteks insiden penembakan pesawat sipil, seperti MH17, Konvensi Montreal memberikan dasar hukum bagi korban untuk mengajukan klaim ganti rugi kepada maskapai penerbangan, meskipun faktor eksternal seperti penembakan atau serangan dapat mengarah pada kompleksitas hukum dalam penentuan pertanggungjawaban.

Secara nasional, setiap negara juga dapat memiliki peraturan tambahan yang lebih spesifik dalam mengatur perlindungan korban dalam insiden penerbangan. Di Indonesia, sebagai contoh, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur kewajiban maskapai penerbangan dan hak-hak penumpang, termasuk dalam hal tanggung jawab maskapai atas kecelakaan penerbangan, keterlambatan, dan kerusakan barang.¹⁰ Dalam hal insiden penembakan, negara juga bisa menerapkan peraturan yang lebih ketat dan memberikan jaminan perlindungan lebih bagi korban dan keluarga korban.

Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sudah menentukan terkait tanggungjawab angkutan udara. Menurut Pasal tersebut, tanggungjawab yang timbul adalah yang kerugian tersebut berasal dari kesalahan operasional angkutan udara, kerugian tersebut adalah termasuk di dalamnya ganti rugi cacat, kematian, hilangnya barang dan rusaknya barang. Berdasarkan konsep tanggungjawab mutlak, dalam transportasi udara, pengangkut bertanggungjawab atas kerugian mutlak, dan korban tidak perlu mengungkapkan bukti adanya kesalahan dari pihak maskapai, namun secara otomatis mendapat ganti rugi. Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang diderita penumpang dimulai sebelum, selama dan setelah penerbangan.¹¹

Secara keseluruhan, instrumen hukum internasional dan peraturan nasional memberikan kerangka hukum yang cukup kuat untuk memastikan bahwa hak-hak korban terlindungi, baik itu dalam konteks klaim ganti rugi maupun dalam penegakan tanggung jawab atas insiden yang terjadi selama penerbangan. Namun, penerapan hukum ini dapat menjadi

¹⁰ Sahara, Wahyuni. "Munir dan Wabup Sangihe Helmud Hontong, Mereka Meninggal di Udara..." *Kompas*. Diakses pada 01 Januari 2025, pukul 11.45 WIB

¹¹ Majid, Suhartato Abdul, dan Warpani, Eko Probo D. *Ground Handling: Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*. Jakarta: Penerbit Rajawali Pers, 2009, p. 78.

lebih kompleks ketika insiden terjadi di wilayah yang berada dalam konflik atau ketegangan internasional, yang memerlukan kerjasama antara negara dan lembaga internasional untuk menyelesaikan sengketa dengan adil.

2. Penyelesaian Sengketa Hukum Perdata Antar Negara, Maskapai, Dan Korban Dalam Kasus Penembakan Pesawat Sipil

Penyelesaian sengketa hukum perdata dalam insiden penembakan pesawat sipil melibatkan berbagai pihak, termasuk negara yang terlibat dalam konflik, maskapai penerbangan, dan korban atau keluarga korban. Beberapa mekanisme yang dapat digunakan dalam penyelesaian sengketa ini adalah:

1) Litigasi Pengadilan Internasional

Kasus-kasus yang melibatkan negara, seperti dalam penembakan pesawat sipil di wilayah konflik, sering kali diajukan ke pengadilan internasional. Misalnya, sengketa yang melibatkan negara Ukraina dan negara-negara terkait dalam kasus MH17 dapat diproses melalui Pengadilan Internasional atau pengadilan internasional lainnya. Dalam hal ini, pengadilan internasional akan mengkaji tanggung jawab negara dan memberikan ganti rugi kepada korban. Namun, mekanisme ini sering kali memakan waktu lama dan dapat dipengaruhi oleh faktor politik.

2) Arbitrase Internasional

Alternatif lain untuk penyelesaian sengketa internasional adalah arbitrase. Arbitrase internasional memungkinkan pihak-pihak yang terlibat (negara, maskapai, atau korban) untuk menyelesaikan sengketa di luar pengadilan dengan melibatkan pihak ketiga yang netral. Proses arbitrase ini lebih cepat dibandingkan litigasi pengadilan, meskipun tetap mengharuskan pihak yang terlibat untuk mematuhi keputusan yang diambil oleh lembaga arbitrase.

3) Penyelesaian Sengketa Melalui Mediasi

Selain litigasi dan arbitrase, mediasi juga bisa menjadi salah satu alternatif dalam penyelesaian sengketa. Dalam konteks penembakan pesawat sipil, mediasi antara negara yang terlibat dalam konflik dan keluarga korban atau antara maskapai dan pihak yang dirugikan dapat dilakukan untuk mencapai kesepakatan ganti rugi tanpa melalui jalur pengadilan.

4) Penyelesaian Melalui Asuransi Dan Dana Ganti Rugi

Maskapai penerbangan sering kali memiliki asuransi yang dapat digunakan untuk membayar ganti rugi kepada korban atau keluarga korban dalam insiden penerbangan.

Asuransi ini sering kali mencakup kerugian yang timbul akibat insiden yang tidak dapat diprediksi, termasuk penembakan pesawat. Namun, ada potensi bahwa penyelesaian melalui asuransi ini tidak sepenuhnya memadai, terutama jika pihak yang bertanggung jawab atas penembakan pesawat sipil tidak teridentifikasi atau tidak ada kesepakatan antara pihak terkait.

Berikut adalah beberapa fakta kejadian penembakan pesawat sipil dan penyelesaiannya sebelum tahun 1984 :

1) 29 April 1952 - Pesawat Sipil Air France (Frankfurt ke Berlin Barat)

Pada tanggal 29 April 1952, pesawat sipil Air France terbang dari Frankfurt menuju Berlin Barat. Dalam perjalanan tersebut, pesawat diserang oleh pesawat tempur Rusia karena memasuki wilayah udara Rusia tanpa otorisasi. Insiden ini menunjukkan betapa sulitnya mengelola keselamatan penerbangan internasional ketika melibatkan zona yang penuh ketegangan politik. Meskipun tidak ada detail lebih lanjut mengenai penyelesaian hukum, insiden ini menambah tekanan diplomatik antara negara-negara terkait.¹²

2) Juli 1954 - Pesawat Sipil Cathay Pacific (Bangkok ke Hong Kong)

Pada Juli 1954, pesawat sipil Cathay Pacific terbang dari Bangkok menuju Hong Kong dan ditembak oleh pesawat tempur China di luar koridor internasional yang diizinkan dari Pulau Hainan. Kejadian ini mengakibatkan dua penumpang meninggal. China mengakui tanggung jawabnya dan memberikan kompensasi kepada keluarga korban sebagai langkah awal penyelesaian hukum. Proses ini menyoroti bagaimana negara dapat bertanggung jawab atas insiden yang terjadi di wilayah udara yang diklaimnya.¹³

3) 27 Juli 1955 - Pesawat Sipil Israel (Vienna ke Lydda)

Insiden tragis lainnya terjadi pada 27 Juli 1955, ketika pesawat sipil Israel terbang dari Vienna menuju Lydda. Pesawat tersebut ditembak jatuh oleh pesawat militer Bulgaria, mengakibatkan tujuh awak dan 51 penumpang tewas. Setelah negosiasi yang panjang, Bulgaria akhirnya membayar \$195.000 kepada keluarga korban. Namun, ganti rugi ini tidak mencakup kompensasi atas kerusakan pesawat yang hancur akibat serangan tersebut.¹⁴

4) 21 Februari 1973 - Pesawat Sipil Libya (Sinai)

¹² Abu, Supri. Seminar dengan tema *Perlindungan Hukum Pengangkutan Udara dalam Perspektif Hukum Pidana dan Hukum Perdata*.

¹³ *Ibid*

¹⁴ *Ibid*

Pada 21 Februari 1973, pesawat sipil Libya Boeing 727 ditembak jatuh oleh pesawat militer Israel di wilayah Sinai setelah pilot tidak mengindahkan peringatan untuk mendarat. Insiden ini mengakibatkan 106 penumpang tewas. Keputusan akhir dari Assembly ICAO melalui Resolusi No. A19-1 menyalahkan tindakan Israel, meskipun penyelesaian hukum yang lebih konkret tidak diungkapkan secara rinci.¹⁵

5) April 1978 - Korean Airlines (Paris ke Seoul)

Pada April 1978, Korean Airlines Boeing 707 terbang dari Paris menuju Seoul. Pesawat dipaksa mendarat oleh pesawat tempur Rusia, namun setelah penolakan untuk mendarat, pesawat ditembak jatuh. Setelah insiden ini, Rusia memulangkan seluruh penumpang dan awak ke Korea Selatan. Proses penyelesaian sengketa internasional ini menunjukkan kompleksitas yang meningkat dalam menyelesaikan insiden penembakan pesawat sipil dengan melibatkan yurisdiksi internasional.¹⁶

Berikut adalah beberapa fakta kejadian penembakan pesawat sipil dan penyelesaiannya setelah tahun 1984 :

1) 3 Juli 1988 - Pesawat Sipil Iran Airbus A300 Flight 655 (Bandara Abbas Iran ke Dubai)

Pada 3 Juli 1988, pesawat sipil Iran Airbus A300, dalam penerbangan dari Bandara Abbas Iran menuju Dubai, ditembak jatuh oleh kapal perang Amerika Serikat USS Vincennes di Selat Hormuz. Insiden ini terjadi akibat kesalahan identifikasi yang membedakan pesawat sipil dengan pesawat militer. Akibat serangan tersebut, 248 orang di dalam pesawat tewas. Amerika Serikat menyatakan tidak ada kewajiban hukum untuk membayar kompensasi kepada korban, namun mereka berkomitmen untuk memberikan ganti rugi atas dasar kemanusiaan sebagai bentuk tanggung jawab moral terhadap tragedi tersebut.¹⁷

2) 24 Februari 1996 - Pesawat Sipil Brothers to the Rescue (Selat Florida, memasuki wilayah udara Kuba)

Pada 24 Februari 1996, pesawat sipil milik organisasi Brothers to the Rescue yang sedang melakukan misi di Selat Florida memasuki wilayah udara Kuba. Pesawat-pesawat tempur Kuba menembak pesawat tersebut. Insiden ini menjadi salah satu contoh ketegangan politik di wilayah udara yang berbatasan antara dua negara yang memiliki hubungan diplomatik yang buruk. Kejadian ini menyebabkan kematian sejumlah orang,

¹⁵ *Ibid*

¹⁶ *Ibid*

¹⁷ *Ibid*

dan meskipun insiden tersebut dipandang sebagai akibat dari ketegangan politik, penyelesaian hukum yang lebih rinci tidak banyak terungkap.¹⁸

3) 29 Agustus 1999 - Pesawat Sipil Eritrean (Naples, Italia ke Johannesburg, Afrika Selatan)

Pada 29 Agustus 1999, pesawat sipil Eritrean dalam penerbangan dari Naples, Italia, menuju Johannesburg, Afrika Selatan, memasuki wilayah udara Ethiopia tanpa izin. Pesawat militer Ethiopia menembak pesawat sipil tersebut tanpa memberikan peringatan. Hal ini menunjukkan pentingnya pengaturan komunikasi yang tepat dalam perbatasan udara internasional, terutama di wilayah yang rawan konflik. Kejadian ini menambah panjang daftar insiden serupa yang melibatkan ketegangan wilayah udara antara negara yang memiliki hubungan politik yang buruk.¹⁹

4) 24 Mei 2001 - Pesawat Sipil Cessna 152 (Lebanon ke Israel)

Pada 24 Mei 2001, pesawat sipil Cessna 152 yang diterbangkan oleh seorang siswa pilot memasuki wilayah udara Israel tanpa izin. Pesawat militer Israel memberikan tembakan peringatan di depan pesawat, namun tidak ada respons dari pilot, dan pesawat tersebut menolak untuk keluar dari wilayah udara yang terlarang. Akhirnya, pesawat tersebut ditembak jatuh oleh pesawat militer Israel. Insiden ini menyoroti ketegangan yang sering terjadi di wilayah udara yang disengketakan dan pentingnya komunikasi yang efektif di antara pihak berwenang.²⁰

5) 4 Oktober 2001 - Pesawat Sipil Tupolev Tu-154 (Tel Aviv, Israel ke Siberia)

Pada 4 Oktober 2001, pesawat sipil Tupolev Tu-154 dalam penerbangan dari Tel Aviv, Israel, menuju Siberia meledak dan jatuh di Laut Hitam, menewaskan 66 penumpang dan 12 awak pesawat. Pada awalnya, Ukraina tidak mengakui keterlibatannya dalam insiden ini. Namun, setelah penyelidikan lebih lanjut, Ukraina akhirnya membayar ganti rugi senilai \$15,6 juta antara tahun 2003 hingga 2005 kepada keluarga korban melalui perjanjian dengan pemerintah Israel. Insiden ini juga menunjukkan betapa pentingnya transparansi dan pertanggungjawaban dalam penyelesaian sengketa internasional yang melibatkan negara-negara besar.²¹

6) 17 Juli 2014 - Pesawat Sipil Malaysia MH17 (Amsterdam ke Kuala Lumpur)

Pada 17 Juli 2014, pesawat sipil Malaysia Airlines MH17 dalam penerbangan dari Amsterdam ke Kuala Lumpur ditembak jatuh oleh misil darat di atas wilayah Ukraina.

¹⁸ *Ibid*

¹⁹ *Ibid*

²⁰ *Ibid*

²¹ *Ibid*

Insiden ini mengakibatkan tewasnya 298 orang di dalam pesawat, sebagian besar merupakan warga negara Belanda. Pada September 2016, tim investigasi kriminal internasional mengungkapkan bahwa misil yang digunakan untuk menembak jatuh pesawat berasal dari Rusia, yang ditembakkan dari wilayah Ukraina yang dikuasai oleh pemberontak yang didukung oleh Rusia. Penyelesaian hukum yang lebih jauh dalam kasus ini mencakup tantangan besar di tingkat internasional, dengan perdebatan yang melibatkan hubungan diplomatik antara Rusia dan negara-negara terkait serta pengadilan internasional.²²

Adapun implikasi hukum terhadap pihak yang terlibat antara lain :

1) Tanggung Jawab Negara dan Maskapai

Dalam insiden penembakan pesawat sipil, negara yang terlibat dapat dimintai pertanggungjawaban berdasarkan prinsip tanggung jawab internasional. Maskapai penerbangan juga memiliki tanggung jawab hukum terhadap korban sesuai dengan hukum internasional dan ketentuan dalam Konvensi Montreal 1999. Tanggung jawab ini tidak hanya terbatas pada ganti rugi finansial, tetapi juga pada tindakan preventif untuk mencegah kejadian serupa terjadi di masa depan.

2) Dampak terhadap Korban dan Keluarga Korban

Bagi korban dan keluarga korban, perlindungan hukum perdata harus memastikan bahwa mereka mendapatkan hak yang sesuai, termasuk kompensasi yang layak. Ini juga mencakup perhatian pada hak-hak yang lebih luas, seperti pemenuhan hak asasi manusia korban dalam proses penyelesaian sengketa. Implikasi hukum terhadap korban juga mencakup perlindungan dalam hal psikologis dan sosial pasca-insiden.

D. SIMPULAN

Perlindungan Hukum Perdata dalam Penanganan Penembakan Pesawat Sipil Insiden penembakan pesawat sipil, seperti kasus MH17, menunjukkan adanya celah serius dalam sistem perlindungan hukum perdata, termasuk di Indonesia. Maskapai penerbangan dan negara memiliki tanggung jawab besar dalam menjamin keselamatan penerbangan sipil. Di Indonesia, perlindungan hukum terhadap penumpang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang memuat ketentuan terkait tanggung jawab maskapai atas keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penumpang. Selain itu, Peraturan Menteri

²² *Ibid*

Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 mengatur ganti rugi bagi penumpang dalam hal kecelakaan atau insiden penerbangan lainnya.

Penyelesaian sengketa hukum perdata antara negara, maskapai, dan korban membutuhkan mekanisme yang efektif. Litigasi internasional, arbitrase, dan mediasi adalah beberapa jalur yang dapat diambil, namun masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan. Penyelesaian sengketa secara cepat dan adil sering kali terkendala oleh faktor politik, yurisdiksi internasional, dan dinamika hubungan antarnegara yang terlibat. Dalam konteks ini, penting bagi negara-negara dan maskapai penerbangan untuk lebih mengutamakan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil serta menyusun prosedur yang lebih efektif untuk menangani sengketa hukum yang timbul akibat penembakan pesawat sipil.

E. SARAN

Perlu disusun protokol internasional yang mengatur langkah preventif dan responsif dalam kasus penembakan pesawat sipil, termasuk prosedur ganti rugi bagi korban.

Diperlukan peningkatan mekanisme arbitrase, mediasi, dan litigasi yang cepat dan adil, baik di tingkat nasional maupun internasional, untuk menyelesaikan sengketa antara negara, maskapai, dan korban.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Adji, Sution Usman. *Hukum Pengangkutan Udara*. Jakarta: PT Rineka, 2005.

Asikin, H. Z.. *Hukum Dagang*. PT RajaGrafindo Persada, 2016.

Banino, Bartholomew J., et al.. "Recent Developments in Air Carrier Liability under the Montreal Convention." *The Brief*, Amerika Serikat, 2009.

Majid, Suhartato Abdul, dan Warpani, Eko Probo D.. *Ground Handling: Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*. Jakarta: Penerbit Rajawali Pers, 2009.

Jurnal, Skripsi, Tesis Disertasi :

Pasaribu, M. "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara." *Jurnal Mercatoria*, Vol. 9 No. 1, 2016.

Manuhutu, I. "Analisis Kasus Jatuhnya Pesawat Malaysia Airlines MH-17." *Jurnal Education and Development*, Vol. 7 No. 4, 2019.

Mumek, R. W., & Sondakh, M. K. "Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Udara Niaga Menurut Konvensi Montreal 1999 dan Undang–Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan." *Lex Crimen*, Vol. 12 No. 3, 2023.

Pasaribu, Mangara. "Perlindungan Hukum terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang dalam Jasa Pengangkutan Udara." *Mercatoria*, Vol. 9 No. 1, 2016.

Rahma, N. E., & Maharani, N. A. "Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Meninggal Dunia di Angkutan Udara." *Jurnal Hukum Lex Generalis*, Vol. 4 No. 1, 2023.

Internet :

Abu, Supri. Seminar dengan tema *Perlindungan Hukum Pengangkutan Udara dalam Perspektif Hukum Pidana dan Hukum Perdata*.

Sahara, Wahyuni. "Munir dan Wabup Sangihe Helmud Hontong, Mereka Meninggal di Udara..." *Kompas*

Peraturan Perundang-Undangan :

Konvensi Chicago 1944

Konvensi Montreal 1999

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan