

**PENGATURAN PERTANGGUNGJAWABAN PENGANGKUT  
TERHADAP PENUMPANG PESAWAT MENURUT KONVENSI  
MONTREAL 1999 DAN IMPLEMENTASINYA PADA PESAWAT  
ETHIOPIAN AIRLINES FLIGHT ET302 PADA TAHUN 2019**

***EXECUTIVE SUMMARY***

**Dhani Putra Vadyza  
1810012111338**



**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM**

**PROGRAM SARJANA**

**UNIVERSITAS BUNG HATTA**

**2022**

**Reg. No. 14/II/02/II-2022**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS BUNG HATTA**

**PERSETUJUAN EXECUTIVE SUMMARY**

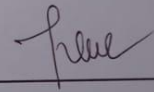
No.Reg : 14/HI/02/II-2022

Nama : **Dhani Putra Vadyza**  
Nomor : **1810012111338**  
Program Kekhususan : **Hukum Internasional**  
Judul Skripsi : **Pengaturan Pertanggungjawaban Pengangkut Terhadap Penumpang Pesawat Menurut Konvensi Montreal 1999 Dan Implementasinya Pada Pesawat Ethiopian Airlines Flight ET302 Pada Tahun 2019.**

Telah dikonsultasikan dan disetujui oleh Pembimbing untuk di *upload* ke *website*.

Dwi Astuti Palupi S.H., M.Hum.

(Pembimbing)



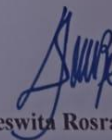
Mengetahui:

Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Bung Hatta



(Dr. Uning Pratimaratri, S.H., M.Hum.)

Ketua Bagian  
Hukum Internasional



(Deswita Rosra, S.H., M.H.)

# PENGATURAN PERTANGGUNGJAWABAN PENGANGKUT TERHADAP PENUMPANG PESAWAT MENURUT KONVENSI MONTREAL 1999 DAN IMPLEMENTASINYA PADA PESAWAT ETHIOPIAN AIRLINES FLIGHT ET302 PADA TAHUN 2019

Dhani Putra Vadyza<sup>1)</sup>, Dwi Astuti Palupi<sup>2)</sup>

Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bung Hatta

Email : [ghaniputrav@gmail.com](mailto:ghaniputrav@gmail.com)

## ABSTRACT

*Ethiopian Airlines flight ET302 was an international flight from Addis to Nairobi that killed 157 people. Based on define procedures for air carrier liability for aircraft crash victims and compensation for injured air carrier based on MC99. In this study, the normative research method is used, which means that the author analyzes primary and secondary legal materials related to the regulation of carrier liability to passengers. According to the results of the study, the airline bears full responsibility for the ET302 accident and will pay compensation to the deceased passenger up to 100,000 SDR, or about 140,000 USD.*

**Keywords : Liability, 1999 Montreal Convention, Carrier's Liability**

## PENDAHULUAN

Transportasi dapat menjadi kebutuhan bagi setiap makhluk dalam melakukan kegiatan untuk memenuhi kehidupan setiap transportasi nasional dan internasional. <sup>1</sup> Penerbangan ET302 adalah penerbangan penumpang internasional terjadwal dari Addis Ababa ke Nairobi. Pesawat Boeing 737 MAX 8 yang mengoperasikan penerbangan ini mengangkut 149 penumpang dan 8 awak. Kecelakaan Ethiopian Airlines Penerbangan ET320 diklaim memiliki kejadian serupa dengan kecelakaan Lion Air JT610, dimana pilot penerbangan memiliki gangguan saat terbang untuk mencapai ketinggian tertentu.<sup>2</sup>

Hal ini juga dipicu oleh kesalahan MCAS dalam membaca dan menganalisa situasi, dimana pilot menaikkan pesawat terbang untuk mencapai ketinggian namun MCAS membaca bahwa ketinggian tersebut dapat menyebabkan stall sehingga secara otomatis pilot menurunkan sudut hidung pesawat.<sup>3</sup>

Penelitian ini mengenai pengaturan tanggung jawab pengangkut yaitu maskapai Ethiopian Airlines

terhadap korban kecelakaan pesawat berdasarkan Konvensi Montreal 1999. Dalam kecelakaan udara pada penerbangan Ethiopian Airlines ini, terdapat kerugian yang dialami oleh keluarga penumpang. Dalam memberi ganti rugi kepada pihak korban oleh pihak pengangkut Ethiopian Airlines, menggunakan ketentuan dari Konvensi Montreal 1999. Dalam Pasal 17 ayat (1), Pengangkut dapat bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang jika memenuhi syarat seperti :

- 1) *accident*
- 2) *on board the aircraft*
- 3) *in the course of any of the operations of embarking or disembarking*<sup>4</sup>

## METODE

### A. Jenis Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif, yaitu penelitian yang dilakukan berdasarkan pada studi kepustakaan atau data sekunder.

<sup>1</sup> Azmani, Muhammad Usma Syahrizul, 2019, 'Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan Penerbangan Dalam Memperoleh Ganti Rugi' *Jurnal Negara dan Keadilan*, Volume 8 No. 2 2019, hlm. 1-2.

<sup>2</sup> Safronov AN, 2019, *Aviation Meteorology at Several Plane Crash Sites*. Atmosphere. Volume 2, Oktober, 2019.

<sup>3</sup> Simon, 2019, *The New York Times*, Ethiopian Report On 737 Max Crash Blames Boeing 9 Maret

2019, <https://www.nytimes.com/2020/03/09/world/africa/ethiopia-crash-boeing.html>

<sup>4</sup> Rosmawati, Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang atas Kerugian Akibat Kejahatan Penerbangan (*Hijacking*) Menurut Hukum Nasional dan Internasional, *Tesis Fakultas Hukum Universitas Padjajaran*, hlm 66

## B. Sumber Data

Data yang diperlukan untuk penelitian ini akan diperoleh melalui penelitian kepustakaan, berupa:

1. Bahan hukum primer, atau bahan hukum yang mengikat berupa peraturan perundang-undangan dan perjanjian internasional, diantaranya :
  - a. Konvensi Warsawa Tahun 1929
  - b. Protokol Den Haag Tahun 1955
  - c. Montreal Agreement Tahun 1966
  - d. Konvensi Guadalajara Tahun 1961
  - e. Protokol Guatemala City Tahun 1971
  - f. Konvensi Montreal Tahun 1999.
2. Bahan hukum sekunder, atau bahan yang dapat membantu menganalisa bahan hukum primer, seperti artikel, makalah, jurnal, atau pendapat para ahli hukum, dan lainnya mengenai hukum ruang udara internasional.
3. Bahan hukum tersier, atau bahan yang memberikan petunjuk, informasi, ataupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus, ensiklopedia, dan lainnya.

## C. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Peneliti akan melakukan studi kepustakaan untuk mengkaji data sekunder berupa bahan-bahan hukum yang berkaitan dengan masalah yang peneliti angkat untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini dan untuk mengkaji permasalahan yang diteliti.

## D. Analisa Data

Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam penelitian ini diolah dan dianalisis menggunakan metode analisis kualitatif normatif, yang merupakan suatu metode penelitian yang bersumber atau bertitik tolak dari hukum positif atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Pengaturan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang menurut Konvensi Montreal 1999

Pertanggungjawaban berarti kewajiban memberikan jawaban yang merupakan perhitungan

atas suatu hal yang terjadi, dan kewajiban untuk memberikan pemulihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkannya.<sup>5</sup>

Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang meninggal dan luka-luka diatur dalam pasal 17 ayat (1) Konvensi Montreal 1999. Pada Pasal 17 ayat (1) ini memuat mengenai hal-hal apa saja dan yang bagaimana yang merupakan tanggung jawab pihak pengangkut terhadap penumpang. Pasal ini berbunyi :

*“The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”.*

Dari pasal di atas dapat disimpulkan bahwa pihak pengangkut dapat bertanggung jawab jika:<sup>6</sup>

- 1) Adanya suatu kejadian
- 2) Yang dapat mengakibatkan meninggal atau luka tubuh
- 3) Ketika penumpang berada di pesawat (angkutan udara) atau selama proses menaikkan atau menurunkan muatan/barang.

Konvensi Montreal 1999 merupakan instrument hukum yang mengatur tanggung jawab hukum bagi pengangkut dalam penerbangan internasional. Menurut konsep tanggung jawab hukum (*legal liability concept*), pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami pengguna jasa angkutan udara internasional.

### B. Bentuk ganti rugi terhadap korban dalam kecelakaan Pesawat Boeing 737 berdasarkan Konvensi Montreal 1999

Besar ganti rugi yang diberikan terhadap penumpang diatas diatur dalam Pasal 21 ayat (1) Konvensi Montreal 1999 sebagai berikut:

*“For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100.000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability”.*

Dalam hal kerugian yang timbul akibat kecelakaan tersebut tidak melebihi 100.000 *Special*

<sup>5</sup> Sefriani. 2016. Hukum Internasional Suatu Pengantar Edisi Kedua. Jakarta: Rajawali Pers.

<sup>6</sup> Milde, Michael, “Liability in International Carriage by Air The New Montreal Convention of 28 May 1999”, Vol. 4, No. 4, 1999, hlm 600

*Drawing Rights* (SDR) per penumpang, pengangkut tidak dapat mengecualikan atau membatasi tanggung jawabnya. Konvensi Montreal 1999 menggunakan dua macam konsep pertanggung jawaban hukum terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang yang meninggal atau luka-luka.<sup>7</sup>

Kerugian yang dibawah 100.000 SDR berlaku konsep tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Dalam Pasal 21 Konvensi Montreal 1999, pengangkut bertanggung jawab secara mutlak (*strict liability* atau *absolute liability*) sampai 100.000 SDR (*Special drawing Rights*), atau kira-kira USD\$140.000 kepada penumpang yang meninggal atau luka-luka.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Tanggungjawab hukum yang dianut Konvensi Montreal 1999 terhadap penumpang yang meninggal dan luka-luka, bagasi tercatat, kargo adalah tanggung jawab hukum mutlak (*strict liability*). Sehingga pihak pengangkutlah yang bertanggungjawab atas kecelakaan yang terjadi. Dalam pengimplementasiannya terhadap kasus Ethiopian Airlines ET302, Konvensi Montreal 1999 belum bisa menyelesaikan permasalahan pertanggungjawaban dikarenakan belum adanya pasal yang jelas dan spesifik mengatur pertanggungjawaban apabila kecelakaan disebabkan karena kesalahan pihak pembuat pesawat bukan pihak pengangkut. Pengaturan ganti rugi di dunia Internasional sudah diatur dalam Konvensi Montreal 1999. Pengangkut memberi ganti rugi sampai 100.000 SDR (*Special drawing Rights*), atau kira-kira US\$140.000 kepada penumpang yang meninggal atau luka-luka dalam Pasal 21 Konvensi Montreal 1999.

Sampai saat ini masih belum ada pembaharuan mengenai peraturan mengenai pertanggungjawaban penerbangan. Sebaiknya tidak hanya pengangkut yang bertanggung jawab sepenuhnya terhadap penumpang yang mengalami kerugian. Diharapkan adanya pasal yang secara jelas dan spesifik mengatur terkait kewajiban pihak perusahaan pembuat pesawat terlibat dalam pertanggungjawaban terhadap terjadinya kecelakaan pesawat terbang.

## DAFTAR PUSTAKA

### Jurnal

Azmani, Muhammad Usma Syahrizul, 2019, 'Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan

Penerbangan Dalam Memperoleh Ganti Rugi' Jurnal Negara dan Keadilan, Volume 8 No. 2 2019.

Bahreisy, B., Hidayat, H., & Saputra, F. Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keselamatan Penerbangan Sipil bagi Bahan dan Barang Berbahaya Dalam Pesawat Udara. DE LEGA LATA: Jurnal Ilmu Hukum, 7(1)

Riung, Chrisai Marselino, 2017, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Asuransi Pengguna Jasa Angkutan Udara Indonesia." Lex Administratum. Volume 5, Nomor 4, Juni 2017.

Safronov AN, 2019, Aviation Meteorology at Several Plane Crash Sites. Atmosphere. Volume 2, Oktober, 2019.

### Buku

Sefriani. 2016. Hukum Internasional Suatu Pengantar Edisi Kedua. Jakarta, Rajawali Pers.

T. Bambang Widarto, Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar (Dalam Perspektif Hukum Intenasional Dan Nasional, Pusat Studi Hukum Milier, Jakarta, 2015.

### Website

Simon, 2019, The New York Times, Ethiopian Report On 737 Max Crash Blames Boeing 9 Maret 2019, <https://www.nytimes.com/2020/03/09/world/afri-ca/ethiopia-crash-boeing.html>

---

<sup>7</sup> T. Bambang Widarto, Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar (Dalam Perspektif Hukum

Intenasional Dan Nasional, Pusat Studi Hukum Milier, Jakarta, 2015, hlm. 203