

IMPLEMENTASI KONVENSI MONTREAL 1999 TENTANG TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN PADA KORBAN KECELAKAAN PESAWAT (STUDI KASUS LION AIR JT-610)¹

Oleh :

Ayu Regina Teresa Kawatu²

Imelda Amelia Tangkere³

Thor Bangsaradja Sinaga⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami regulasi dalam Konvensi Montreal 1999 mengenai tanggung jawab Maskapai terhadap korban kecelakaan pesawat dan untuk mengetahui dan memahami bagaimana Implementasi tanggung jawab maskapai berdasarkan Konvensi Montreal 1999 terhadap korban kecelakaan Lion Air JT 610.

Dengan menggunakan metode penelitian normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Pengaturan – pengaturan yang ada dalam Konvensi Montreal 1999 adalah berdasarkan prinsip tanggung jawab hukum yang memberikan perlindungan hukum bagi pengangkut dan penumpang, sehingga tidak ada ketimpangan antara posisi keduanya. Besaran ganti rugi dalam konvensi ini juga selalu disesuaikan dengan perkembangan ekonomi dan sektor penerbangan, sehingga penerapan Konvensi ini secara optimal akan memberikan perlindungan hukum yang lebih baik bagi pihak-pihak yang terlibat dalam angkutan udara di Indonesia. Sejak tanggal 1 Januari 2010, ICAO Council yang ke 188 menetapkan ganti kerugian menjadi 113.000 SDR (*Special Drawing Rights*). 2. Meskipun konvensi ini telah diratifikasi, belum ada pembaharuan atau peraturan baru dari pemerintah Indonesia yang sesuai dengan ketentuan konvensi tersebut, terutama terkait pertanggungjawaban ganti rugi dan perlindungan bagi pengangkut dan penumpang. Akibatnya, implementasi Konvensi Montreal 1999 terhadap korban kecelakaan angkutan udara di Indonesia belum memberikan kompensasi yang memadai. Dalam kasus ini, nominal yang diberikan pihak Lion Air sebesar Rp. 1.300.000.000,00 (satu miliar tiga ratus juta rupiah)

Kata Kunci : *konvensi montreal, studi kasus lion air JT-610*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pesawat terbang merupakan transportasi udara yang digunakan untuk mengangkut penumpang lintas daerah dengan jarak yang jauh. Era globalisasi saat ini menjadikan transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi yang esensial dalam kehidupan masyarakat dunia. Sebagai alternatif transportasi yang paling efisien dalam perjalanan antar daerah dengan jarak yang jauh, transportasi udara disebut sebagai transportasi yang paling teratur.⁵

Seiring dengan perkembangan masyarakat dan meningkatnya kompleksitas hubungan antar negara, mobilitas dari satu daerah ke daerah lainnya menjadi sangat tinggi guna menunjang berbagai aktivitas, baik menyangkut perekonomian dunia, layanan jasa transportasi bahkan juga dalam hal diplomasi internasional. Dalam hal ini, Pesawat udara menjadi sarana penghubung yang cepat dan efektif, sehingga moda transportasi udara ini menjadi pilihan yang pertama dalam hal berpergian jarak jauh di era ini. Pesawat udara mempunyai keistimewaan tersendiri diantaranya sanggup mencapai destinasi tujuan batas suatu negara dengan durasi waktu yang cukup cepat dan memanfaatkan teknologi canggih⁶.

Jika ditinjau dari segi penyelenggaraan penerbangan, terdapat dua jenis penerbangan, yakni penerbangan komersial dan penerbangan non komersial. Penerbangan komersial adalah bentuk penerbangan yang dilakukan oleh masyarakat luas, dimana penerbangan ini merupakan bentuk transportasi udara terjadwal yang menyediakan jasa angkutan terhadap penggunaannya, dengan berbagai jaminan keamanan bahkan kenyamanan yang disediakan oleh Maskapai sebagai penyelenggara pengangkutannya. Transportasi udara komersial ini memegang peran penting dalam memenuhi kebutuhan mobilitas baik orang maupun barang dalam skala dalam negeri maupun luar negeri. Penerbangan komersial ini juga menjadi salah satu faktor utama dalam perkembangan daerah sehingga memerlukan jaminan keamanan yang optimal.

⁵ Dewi, N. M. T. (2021). *Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Jika Terjadi Keterlambatan Jadwal Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Kertha Wicaksana, 15(2), 122-129

⁶ Prajogo, A. F., & Martono, H. K. (2019). *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Yang Tidak Terdaftar Dalam Manifes (Studi Kasus Jatuhnya Pesawat Lion Air JT 610 Di Karawang)*. *Jurnal Hukum Adigama*, 2(2), 1070-1088.

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 20071101757

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

Walaupun pesawat merupakan salah satu moda transportasi yang terbilang cukup aman, tidak serta - merta menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan. Ada banyak faktor terjadinya kecelakaan, yakni; kerusakan mesin atau sistem, hilangnya sinyal, kekurangan bahan bakar atau juga adanya faktor kelalaian dari pilot. Oleh karena itu, untuk melakukan aktivitas penerbangan, wajib untuk memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, dan fasilitas penunjang serta fasilitas umum lainnya⁷.

Dengan masifnya penggunaan transportasi udara ini, semakin besar pula kemungkinan terjadinya kecelakaan yang kemudian mengakibatkan kerugian baik secara finansial maupun nyawa penumpangnya. Kecelakaan transportasi, terutama kecelakaan pesawat, merupakan kejadian yang memberikan dampak serius bagi negara baik dari segi materiil maupun imateriil. Menurut data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada tahun 2021, Indonesia ada 210 investigasi kecelakaan penerbangan selama 2015 sampai 2020, selanjutnya disebutkan juga Indonesia merupakan salah satu negara dengan rekor penerbangan sipil terburuk di Asia⁸. Angka ini mencerminkan kerugian yang signifikan bagi masyarakat dan pihak terkait, menggarisbawahi perlunya kajian mendalam terkait tanggung jawab hukum dan pemberian ganti rugi kepada korban kecelakaan pesawat di Indonesia.

Sebagai sebuah negara yang terus berkembang dalam sektor penerbangan, Indonesia memiliki tanggung jawab besar untuk memastikan bahwa perlindungan hukum dan tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap korban kecelakaan pesawat diatur dan dilaksanakan dengan baik. Moda transportasi udara sendiri telah lama menjadi bagian kehidupan masyarakat Indonesia. Setelah kemerdekaan, Indonesia telah memiliki industri pesawat terbang sendiri, bahkan Indonesia merupakan negara pertama se-Asia Tenggara yang memiliki industri pesawat terbang sendiri⁹.

Pada tanggal 20 Oktober 2018, terjadi sebuah kecelakaan transportasi udara yang dialami oleh salah satu pesawat Lion Air. Pesawat Lion Air Boeing 737 MAX 8 dengan nomor penerbangan JT610 dilaporkan jatuh di perairan Karawang¹⁰. Pesawat tersebut dinyatakan hilang kontak hanya beberapa saat setelah lepas landas. Dengan kronologi sebagai berikut, Pada tanggal 29 Oktober 2018, pukul 06.21 WIB, pesawat Lion Air dengan nomor penerbangan JT 610 PK-LPQ lepas landas dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang, Banten. Awal penerbangan berjalan normal tanpa kendala. Namun, beberapa saat setelah mengudara, pilot pesawat meminta izin kepada menara kontrol untuk kembali ke bandara (*return to base*).

Permintaan ini biasanya dilakukan apabila ada masalah teknis atau kebutuhan mendesak untuk kembali ke bandara asal. Komunikasi antara pilot dan menara kontrol masih berlangsung ketika tiba-tiba pada pukul 06.33 WIB, kontak dengan pesawat terputus secara mendadak, dan pesawat dinyatakan hilang kontak. Tak lama setelah kejadian tersebut, Kementerian Perhubungan segera merilis pernyataan resmi yang memastikan bahwa pesawat Lion Air JT 610 telah hilang kontak pada pukul 06.33 WIB. Bersamaan dengan itu, Badan SAR Nasional (Basarnas) juga menyatakan kabar serupa, yakni bahwa pesawat tersebut tidak dapat dihubungi lagi. Dugaan bahwa pesawat jatuh di perairan Karawang, Jawa Barat, semakin menguat berdasarkan berbagai laporan, termasuk dari masyarakat yang berada di sekitar area kejadian.

Menanggapi hal tersebut, tim pencari gabungan dari berbagai instansi segera dikerahkan menuju lokasi yang diduga menjadi tempat jatuhnya pesawat. Sekitar pukul 10.00 WIB, tim pencari menemukan sejumlah puing yang diduga berasal dari pesawat Lion Air JT 610. Pada pukul 11.00 WIB, Lion Air sebagai operator penerbangan tersebut akhirnya memberikan konfirmasi resmi bahwa pesawat mereka mengalami kecelakaan. Pesawat tersebut jatuh setelah mengudara selama 13 menit. Lokasi jatuhnya pesawat berada di koordinat S5°49.052" E107°06.628", yang terletak di sekitar perairan Karawang, Jawa Barat. Dalam penerbangan tersebut, pesawat membawa 178 penumpang dewasa, satu anak-anak, dan dua bayi. Selain

⁷ Widiyanto, S., Rumani, D. D., & Masita, M. (2023). Implementasi Hukum Udara Internasional Sebagai Upaya Peningkatan Keselamatan Penerbangan: Studi Kasus Kecelakaan Pesawat Udara LION AIR JT 610. *Indonesian Journal of Legality of Law*, 6(1), 18-23.

⁸ Mahfirah, S. M., Mohammad, M. F. M., Al Hakim, D., & Rahman, A. S. (2021). Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan atas Kecelakaan Pesawat Udara Dalam Perspektif Teori Perlindungan Hukum. *Jurnal Education and Development*, 9(1), 641.

⁹ Prastyawan, A. D. (2017). *Dinamika Industri Pesawat Terbang Indonesia Tahun 1966-1998*. Volume 5, No. 1, Maret 2017

¹⁰ Nur Fitriatus Shalihah & Sari Hardiyanto "Hari Ini dalam Sejarah: Kecelakaan Pesawat Lion Air JT-610, 189 Orang Meninggal", <https://www.kompas.com/tren/read/2020/10/29/143000465/hari-ini-dalam-sejarah--kecelakaan-pesawat-lion-air-jt-610-189-orang?page=all>. , (Diakses pada tanggal 31 Januari 2024 pukul 17.40)

penumpang, pesawat juga mengangkut tiga pramugari yang sedang menjalani pelatihan dan satu teknisi.

Penerbangan itu dipimpin oleh Kapten Bhavye Suneja sebagai pilot utama, bersama Kopilot Harvino, serta dibantu oleh enam awak kabin yang terdiri dari pramugari dan pramugara. Selanjutnya dalam rapat dengar pendapat yang diadakan oleh DPR pada 23 November 2018, Kepala BMKG, Dwikorita Karnawati, dalam penjelasannya kepada anggota DPR menyatakan bahwa kondisi cuaca pada saat itu bukanlah faktor penyebab kecelakaan pesawat Lion Air JT 610. Ia menjelaskan bahwa segera setelah menerima informasi tentang kejadian tersebut, BMKG melakukan analisis terhadap citra satelit dari pukul 06.00 hingga 07.00 WIB.

Berdasarkan hasil analisis diatas, kondisi awan di sekitar lokasi kejadian didominasi oleh awan jenis Cumulus Congestus dan awan tinggi, yang umumnya tidak berbahaya bagi penerbangan. Selain itu, hasil observasi dari Stasiun Meteorologi Soekarno-Hatta pada hari dan waktu yang sama menunjukkan bahwa cuaca di sekitar bandara dalam kondisi berawan dengan kecepatan angin berkisar antara 4 hingga 7 km/jam, dengan arah angin dari Selatan yang bervariasi. Penjelasan ini diberikan untuk mengklarifikasi bahwa cuaca bukanlah faktor utama yang menyebabkan jatuhnya pesawat Lion Air JT 610¹¹.

Dalam sejarah penerbangan Indonesia, kecelakaan yang melibatkan maskapai Lion Air ini bukanlah kali pertama terjadi. Maskapai Lion Air sendiri tercatat telah mengalami 11 kecelakaan besar (major accident). Sejak 2002, Lion Air telah mengalami total loss (kecelakaan yang menyebabkan pesawat tidak bisa dipakai lagi) sebanyak 5 pesawat, 5 kecelakaan dengan kerusakan besar, dan 1 minor loss.¹²

Walaupun merupakan maskapai yang memiliki banyak keluhan dari para penumpangnya, Lion Air merupakan salah satu pilihan maskapai yang paling banyak digunakan. Persaingan dalam jasa penerbangan saat ini dapat dikatakan cukup ketat dengan munculnya maskapai penerbangan berbiaya murah atau disebut dengan istilah *low-cost carrier*. Konsep berbiaya rendah atau *low-cost carrier* yang

diterapkan Lion Air menimbulkan kesuksesan dalam memimpin bisnis transportasi udara di Indonesia.¹³ Berkat menerapkan *low-cost carrier*, Lion Air seringkali dijadikan mayoritas dalam pilihan penumpang sebagai transportasi udara karena memiliki harga yang terjangkau.

Kecelakaan Lion Air JT610 tahun 2018 ini merupakan kecelakaan terparah kedua sepanjang sejarah penerbangan Indonesia dalam hal jumlah korban yang ditimbulkan¹⁴. Diketahui Pesawat yang rencananya akan menuju Pangkal Pinang ini, hilang kontak dan tidak terdeteksi radar selang 13 menit setelah lepas landas. Lion Air kemudian menyatakan pesawat tersebut mengalami kecelakaan yakni terjatuh di perairan. Kecelakaan tersebut menewaskan seluruh penumpang beserta awak pesawat, sejumlah 189 orang secara keseluruhan yang terbagi atas 179 penumpang dewasa, 1 balita, 2 bayi beserta 5 kru kabin, 1 pilot dan 1 co-pilot¹⁵.

Dalam hal keamanan penerbangan, transportasi udara wajib memberikan perlindungan agar terhindar dari tindakan melawan hukum dan membahayakan penumpang melalui keterpaduan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur keamanan dan penerbangan¹⁶. Dalam hukum pengangkutan, ditegaskan bahwa kewajiban pengangkut yakni mengangkut penumpang dan/atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai jadwal yang telah ditetapkan dan lain – lain¹⁷.

Konvensi Montreal 1999, yang dalam dunia internasional dikenal sebagai "*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*" merupakan sebuah perjanjian internasional yang ditetapkan untuk memperbarui serta menyederhanakan peraturan-peraturan

¹¹ Murni Kemala Dewi, RDP Jatuhnya Pesawat Lion Air JT 610, diterima dari <https://www.bmkg.go.id/berita/?p=rdp-jatuhnya-pesawat-lion-air-jt-610&lang=ID&tag=beritautama> diakses pada 30 Agustus 2024

¹² Amali, M. T. (2019). Strategi Komunikasi Krisis Public Relations PT. Lion Mentari Airlines Dalam Merespon Kasus Kecelakaan Pesawat Lion Air JT610. Jurnal Audience: Jurnal Ilmu Komunikasi, 2(2), 116-134.

¹³ Darmawan, S. A., & Abdurrahman, M. S. (2020). Pengaruh Public Relations Terhadap Keputusan Pembelian Lion Air Di Kalangan Mahasiswa Bandung Raya (Studi Kuantitatif Deskriptif Kecelakaan Pesawat Lion Air JT-610). eProceedings of Management, 7(1).

¹⁴ Reska K. Nistanto & Oik Yusuf "Lion Air JT 610, Kecelakaan Pesawat Terparah di Indonesia Sejak 1997", <https://tekno.kompas.com/read/2018/10/31/11070037/lion-air-jt-610-kecelakaan-pesawat-terparah-di-indonesia-sejak-1997>. (Diakses pada tanggal 31 Januari 2024 pukul 15.37)

¹⁵ Dhani Irawan "Lion Air yang Jatuh Angkut 188 Orang, Ada 2 Bayi" selengkapnya <https://news.detik.com/berita/d-4277556/lion-air-yang-jatuh-angkut-188-orang-ada-2-bayi>. (Diakses pada tanggal 31 Januari 2024 pukul 18.17)

¹⁶ Abeyratne, R. I. (2018). *Aviation security: Legal and regulatory aspects*. Routledge.

¹⁷ Pohajow, R. (2016). *Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Lex Privatium, 4(6).

mengenai angkutan udara internasional. Perjanjian ini disetujui pada tanggal 28 Mei 1999 di Montreal, Kanada, dan mulai berlaku secara internasional pada 4 November 2003. Indonesia, sebagai anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), secara resmi meratifikasi konvensi ini melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 95 Tahun 2016, yang diundangkan pada 21 November 2016. Indonesia sebenarnya tidak terlibat langsung dalam proses perundingan konvensi tersebut, sehingga harus melalui prosedur formalitas untuk menjadi pihak dalam perjanjian ini. Prosedur tersebut termasuk penyerahan piagam aksesi kepada Sekretaris Jenderal ICAO pada 20 Maret 2017, yang dilakukan di kantor pusat ICAO yang terletak di Montreal, Kanada.

Setelah penyerahan piagam aksesi ini, Konvensi Montreal 1999 mulai diterapkan di Indonesia pada tanggal 19 Mei 2017, yang merupakan 60 hari setelah tanggal penyerahan piagam aksesi. Pengumuman mengenai ratifikasi ini disampaikan oleh Kepala Bagian Kerjasama dan Humas Setditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Indonesia, Agoes Soebagio, pada 27 Juli 2017 di Yogyakarta¹⁸.

Konvensi Montreal 1999 lebih lanjut merupakan konvensi yang mengatur mengenai angkutan udara sipil yang didalamnya menyangkut asuransi penumpang dan bagaimana teknisnya, konvensi ini mengatur asuransi penumpang lebih dalam dibanding dengan Konvensi Warsawa 1929.

Dengan diratifikasinya Konvensi Montreal 1999 oleh pemerintah Indonesia maka secara resmi telah ada sistem regulasi penerbangan di Indonesia terutama dalam hal pertanggungjawaban ganti kerugian yang ditimbulkan dalam kecelakaan pesawat udara.

Dalam sistem pengangkutan udara, terdapat berbagai risiko yang dapat dialami oleh penumpang maupun pengirim barang. Penumpang bisa menghadapi sejumlah situasi yang tidak menyenangkan, seperti keterlambatan penerbangan, kerusakan atau hilangnya bagasi, hingga kemungkinan terburuk seperti mengalami kecelakaan yang bisa menyebabkan cedera atau bahkan kematian. Bagi pengirim barang, risiko yang dihadapi meliputi hilangnya barang, keterlambatan pengiriman, serta kerusakan pada barang yang dikirim, baik itu sebagian atau seluruhnya. Selain itu, pengangkut juga dapat menghadapi risiko besar, seperti kehilangan pesawatnya, serta harus menanggung tanggung

jawab atas berbagai kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, maupun pihak ketiga lainnya.

Pada hakikatnya, risiko-risiko yang dialami oleh penumpang atau pengirim barang ini dapat dialihkan kepada pihak pengangkut, sehingga pengangkut bertanggung jawab penuh atas kejadian-kejadian yang merugikan tersebut. Oleh karena itu, aspek tanggung jawab pengangkut menjadi isu yang sangat krusial dan mendasar dalam dunia pengangkutan udara. Kejelasan mengenai tanggung jawab ini sangat penting agar semua pihak yang terlibat memahami hak dan kewajiban mereka, terutama dalam mengatasi kerugian atau insiden yang terjadi selama proses pengangkutan.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah regulasi Konvensi Montreal 1999 mengenai tanggung jawab Maskapai terhadap korban kecelakaan pesawat?
2. Bagaimana implementasi tanggung jawab maskapai berdasarkan Konvensi Montreal 1999 terhadap korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 tahun 2018?

C. Metode Penulisan

Metode yang digunakan oleh penulis adalah metode Yuridis Normatif.

PEMBAHASAN

A. Regulasi Konvensi Montreal 1999 mengenai Tanggung Jawab Maskapai terhadap Korban Kecelakaan Pesawat

Dalam hal tanggung jawab keamanan penerbangan, transportasi udara harus secara mutlak memberikan perlindungan untuk memastikan bahwa penumpang terhindar dari segala bentuk tindakan yang melanggar hukum serta membahayakan keselamatan. Hal ini tidak dapat dicapai tanpa adanya sinergi yang baik antara sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur keamanan yang sudah diterapkan di sektor penerbangan. Keterpaduan ini mencakup pengawasan yang ketat terhadap segala aspek yang terkait dengan keamanan penerbangan, mulai dari pemeriksaan penumpang dan barang bawaan, hingga penerapan prosedur operasional standar yang memastikan pesawat terbang dalam kondisi aman dan layak terbang.

Peran dan kewajiban pengangkut (maskapai) dijabarkan dengan jelas, yakni yang mencakup tanggung jawab untuk mengangkut penumpang maupun barang dengan aman dan utuh hingga sampai ke tempat tujuan. Hal ini berarti bahwa maskapai berkewajiban untuk memastikan keselamatan penumpang selama perjalanan, baik

¹⁸ Inaca.or.id, Konvensi motreal 1999 yang sudah diratifikasi Indonesia,2018, (online) di akses pada tanggal 2 agustus 2024.

dalam aspek teknis pesawat, keamanan penerbangan, maupun pelayanan yang diberikan selama penerbangan berlangsung. Maskapai juga bertanggung jawab untuk mengganti kerugian jika terjadi kehilangan, kerusakan barang, atau kecelakaan yang menimpa penumpang.

Selanjutnya, Konvensi Montreal 1999, yang resmi dikenal sebagai Konvensi untuk Persatuan dan Penyempurnaan Beberapa Aturan Internasional tentang Pengangkutan Udara Internasional, adalah instrumen hukum internasional yang menetapkan standar baru dalam hal tanggung jawab maskapai penerbangan terkait kecelakaan pesawat. Lebih lanjut mengenai Konvensi Montreal 1999, yang dalam dunia internasional dikenal sebagai "*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*" merupakan sebuah perjanjian internasional yang ditetapkan untuk memperbarui serta menyederhanakan peraturan-peraturan mengenai angkutan udara internasional.

Perjanjian ini disetujui pada tanggal 28 Mei 1999 di Montreal, Kanada, dan mulai berlaku secara internasional pada 4 November 2003. Indonesia, sebagai anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), secara resmi meratifikasi konvensi ini melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 95 Tahun 2016, yang diundangkan pada 21 November 2016. Indonesia sebenarnya tidak terlibat langsung dalam proses perundingan konvensi tersebut, sehingga harus melalui prosedur formalitas untuk menjadi pihak dalam perjanjian ini. Prosedur tersebut termasuk penyerahan piagam aksesi kepada Sekretaris Jenderal ICAO pada 20 Maret 2017, yang dilakukan di kantor pusat ICAO yang terletak di Montreal, Kanada. Setelah penyerahan piagam aksesi ini, Konvensi Montreal 1999 mulai mengikat Indonesia pada tanggal 19 Mei 2017, yang merupakan 60 hari setelah tanggal penyerahan piagam aksesi¹⁹.

Ratifikasi ini juga merupakan langkah penting bagi Indonesia untuk mematuhi aturan-aturan baru yang ditetapkan oleh Konvensi Montreal 1999, yang bertujuan untuk memberikan perlindungan hukum yang lebih baik bagi penumpang dan barang dalam perjalanan udara internasional. Dalam situasi terjadinya kecelakaan pesawat udara yang menyebabkan kerugian kepada para penumpang, telah diatur bentuk – bentuk kerugian yang dapat diberikan kompensasi atau santunan berdasarkan pasal 17 Konvensi Montreal 1999 yakni:

- Kerugian yang diderita dalam hal penumpang meninggal dunia.
- Kerugian yang diderita dalam hal penumpang mengalami luka-luka.
- Kerugian yang diderita dalam hal penumpang mengalami penderitaan badan lainnya. dimuat dalam ayat 1 yang 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.*” Yang artinya : pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan yang diderita jika terjadi kematian atau cedera tubuh penumpang dengan syarat hanya bahwa kecelakaan yang menyebabkan kematian atau cedera tersebut terjadi di dalam pesawat atau selama operasi naik atau turun pesawat.
- Kerugian yang diderita akibat musnahnya harta benda penumpang pesawat udara.

Pada intinya, pasal 17 ini menyatakan bahwa maskapai penerbangan bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kematian atau cedera tubuh penumpang jika kecelakaan terjadi di pesawat atau selama proses naik atau turun dari pesawat.

Pasal 17 ini pula menetapkan bahwa maskapai penerbangan tidak dapat menghindari tanggung jawab ini kecuali apabila dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penumpang sendiri atau oleh keadaan yang tidak dapat dihindari.

Berdasarkan ketentuan diatas dapat dikatakan bahwa pihak Lion Air tidak bisa mengecualikan dirinya seluruhnya atau sebagian walaupun pada faktanya kecelakaan tersebut tidak sepenuhnya kesalahan dari pihak Lion Air, kecelakaan tersebut juga terjadi akibat kelalaian atau *wrongfull act* atau omission dari pihak ketiga yang dalam hal ini adalah Produsen Manufaktur Pesawat terbang yaitu The Boeing Company karena dari hasil investigasi resmi dikatakan bahwa faktor teknis penyebab kecelakaan yang terungkap adalah sensor penting yang salah dikalibrasi oleh bengkel pesawat di Florida. Padahal, sensor tersebut tergolong penting, karena memberikan data kepada sistem anti-stall B737 MAX (MCAS).

Konsep pembuktian terbalik yang diterapkan ini pula akibat kontrak antara penumpang dan maskapai yang bersifat kontrak konsumen yang bersifat baku disajikan oleh maskapai hanya untuk

¹⁹ Inaca.or.id, Konvensi motreal 1999 yang sudah diratifikasi Indonesia,2018,(online) di akses pada tanggal 2 agustus 2024.

disetujui oleh penumpang dan tidak untuk dinegosiasikan (*as is clause*)²⁰.

Keadaan tersebut menyebabkan adanya kesulitan bagi penumpang untuk membuktikan adanya kesalahan maskapai mengingat adanya keterbatasan kemampuan penumpang yang berkaitan dengan teknis penerbangan. Sehingga Konvensi Montreal memberikan penyeimbangan posisi antara penumpang dan maskapai. Akibatnya, beban pembuktian dalam proses klaim ganti rugi terhadap maskapai menjadi terbalik. Dalam hal ini, penumpang hanya perlu menunjukkan adanya kerugian yang dialaminya akibat kecelakaan. Sebaliknya, maskapai penerbangan memiliki kewajiban untuk membuktikan bahwa mereka tidak melakukan kesalahan atau kelalaian yang menyebabkan kerugian tersebut.

Berdasarkan penjelasan diatas, penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan maskapai secara langsung; mereka hanya perlu membuktikan bahwa kerugian tersebut terjadi. Sebaliknya, maskapai harus memberikan bukti bahwa kecelakaan yang terjadi bukan akibat dari kelalaian atau pelanggaran tanggung jawab mereka²¹.

Berbeda halnya apabila dibandingkan dengan konsep tanggung jawab yang ada dalam UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal 143 UU Penerbangan telah mengatur bahwa pengangkut tidak bertanggung gugat atas kerugian dalam bentuk hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Sehingga dapat disimpulkan bahwa untuk tanggung gugat atas kerugian dalam bentuk kehilangan atau kerusakan bagasi terdapat tiga elemen yang perlu dipenuhi secara kumulatif yakni sebagai berikut:

- (1) adanya kesalahan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya;
- (2) adanya kerugian;
- (3) adanya hubungan kausalitas antara kekhilafan dan kerugian tersebut. Penumpang wajib membuktikan ketiga element tersebut dalam gugatannya. Konsep ini sebenarnya sulit untuk diterapkan karena kedudukan penumpang dan pengangkut tidak berimbang.

Dalam Konvensi Montreal mengatur tentang perlindungan hukum yang lebih menekankan

mengenai prinsip pertanggungjawaban dalam kecelakaan angkutan udara, mengenai jumlah kompensasi ganti rugi dalam kasus kematian atau luka-luka yang menimpa penumpang diatur dalam pasal 21²². Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 tentang Ganti Rugi atas Kematian atau Luka pada Penumpang, menyatakan:

1. Untuk kerugian yang terjadi berdasarkan pasal 17 ayat 1, tidak melebihi 100.000 SDR bagi setiap penumpang, pengangkut tidak dapat melepaskan atau membatasi tanggung jawabnya.
2. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari Pasal 17 ayat 1 yang melebihi 100.000 SDR untuk tiap penumpang bila pengangkut membuktikan bahwa (a) kerugian tersebut tidak disebabkan kelalaian/tindakan salah lain/kealpaan dari pengangkut/pegawai/agennya; atau (b) kerugian tersebut semata-mata terjadi akibat kelalaian, kealpaan, atau tindakan salah dari pihak ketiga.

Selanjutnya dalam Konvensi Montreal 1999 ini juga mewajibkan seluruh maskapai untuk memiliki asuransi. Sehingga apabila terjadi kerugian oleh penumpang dan diajukan klaim, terdapat jaminan pertanggung jawaban dari pihak maskapai.

Ketentuan mengenai pengadaan asuransi ini dimuat dalam Pasal 50 Konvensi Montreal yang berbunyi: "*states parties shall require their carries to maintain adequate insurance covering their liability under this convention. A carries may be required by the state party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this convention*". Apabila diterjemahkan ke Bahasa Indonesia, Pasal 50 menyatakan "Negara pihak harus meminta pengangkut untuk membiayai asuransi yang cukup guna menutupi tanggung jawabnya berdasarkan Konvensi ini. Pengangkut dapat disyaratkan oleh negara pihak tempat beroperasinya pengangkut untuk memberikan bukti bahwa pengangkut memiliki asuransi yang cukup untuk menutup tanggung jawabnya berdasarkan Konvensi ini."

Pasal ini menyatakan bahwa negara-negara pihak harus mewajibkan pengangkut mereka untuk memelihara asuransi yang memadai yang menanggung kewajiban mereka berdasarkan konvensi ini. Pengangkut wajib memberikan konfirmasi kepada negara pihak di mana pengangkut beroperasi untuk memberikan bukti bahwa pengangkut memelihara asuransi yang

²⁰ Agus Yudha Hernoko, Hukum Perjanjian: Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial, Jakarta, Kencana Prenada Group, 2009.[2]

²¹ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Opened for Signature 28 Juli 1999, 2242 UNTS 309 (entered into force 4 November 2003) Art. 20, ps. 21(2)

²² Maria ayu, *Indonesian journal of international law*, International Law Making, Vol. 3 No. 2.

memadai yang mencakup kewajibannya berdasarkan konvensi ini.

Dalam peraturan nasional juga sebenarnya diatur terkait tanggung jawab pengangkut yang diwajibkan untuk memiliki asuransi sebagaimana tertulis dalam Pasal 179 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi:

“Pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo yang diangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 146.” Tanggung jawab sebagaimana yang dimaksud pada pasal 179 tersebut adalah sebagai berikut:

- Pasal 141 pada intinya memuat Pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang akibat kecelakaan yang mengakibatkan meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka.
- Pasal 143 pada intinya memuat Pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang akibat keterlambatan penerbangan, kecuali keterlambatan tersebut disebabkan oleh keadaan yang di luar kendali pengangkut.
- Pasal 144 pada intinya memuat Pengangkut bertanggung jawab atas hilangnya atau rusaknya bagasi penumpang yang tercatat, kecuali kerugian tersebut terjadi akibat dari keadaan yang tidak dapat dihindarkan meskipun pengangkut telah berupaya dengan sebaik-baiknya.
- Pasal 145 pada intinya memuat Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita pengirim barang akibat hilang, rusak, atau terlambatnya pengiriman kargo, kecuali kerugian tersebut disebabkan oleh keadaan di luar kemampuan pengangkut.
- Pasal 146 pada intinya memuat Pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo untuk melindungi pihak-pihak yang dirugikan atas kerugian yang mungkin terjadi selama proses pengangkutan.

Selanjutnya terkait besaran kompensasi ganti rugi menurut Konvensi Montreal 1999 secara otomatis dapat saja berubah berdasarkan kajian dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk dapat melindungi nilai ganti rugi terhadap para korban. Sebagaimana dalam pasal 24 Konvensi Montreal yang menyebutkan:

“Without prejudice to the provisions of article 25 of this convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in articles 21, 22, and 23 shall be reviewed by the depositary at fiveyears intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date

of entry into force of this convention, or if the convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of the convention. the measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the consumer price indices of the states whose currencies comprise the special drawing right mentioned in paragraph 1 of article 23”

Yang apabila diartikan dalam Bahasa Indonesia berarti: Tanpa mengurangi ketentuan pasal 25 konvensi ini dan tunduk pada ayat 2 di bawah ini, batas tanggung jawab yang ditentukan dalam pasal 21, 22, dan 23 harus ditinjau oleh tempat penyimpanan pada interval lima tahun, peninjauan pertama dilakukan pada akhir tahun kelima setelah tanggal berlakunya konvensi ini, atau jika konvensi tidak mulai berlaku dalam waktu lima tahun sejak tanggal pertama kali dibuka untuk ditandatangani, dalam tahun pertama sejak berlakunya, dengan mengacu pada faktor inflasi yang sesuai dengan tingkat akumulasi konvensi.

Ukuran tingkat inflasi yang akan digunakan untuk menentukan faktor inflasi adalah rata-rata tertimbang dari kenaikan atau penurunan tahunan indeks harga konsumen negara-negara yang mata uangnya merupakan hak penarikan khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 pasal 23. Sejak tanggal 1 Januari 2010, ICAO Council yang ke 188 menetapkan ganti kerugian menjadi 113.000 SDR (*Special Drawing Rights*)²³. Apabila dikonversikan kedalam rupiah adalah sebesar Rp.2,288.000.000,00 (dua miliar dua ratus delapan puluh delapan juta rupiah).

B. Implementasi Tanggung Jawab Maskapai Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 Terhadap Korban Kecelakaan Lion Air JT 610.

Kasus kecelakaan Pesawat Lion Air JT 610 Kecelakaan pesawat Lion Air JT610 yang jatuh di perairan Karawang, Jawa Barat yang menewaskan 189 penumpang beserta awak. Pada 28 oktober 2018, sangat memberikan duka yang mendalam bagi keluarga korban. Berdasarkan hasil rilis resmi dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada tanggal 25 Oktober 2019 yang menyimpulkan ada sembilan faktor yang menyebabkan kecelakaan, yang secara garis

²³ K Martono, Agus Pramono 2013, Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional, Raja Grafindo, Jakarta

besar adalah gabungan antara faktor mekanik, desain pesawat, dan kurangnya dokumentasi tentang sistem pesawat. Selain itu, faktor teknis yang terungkap adalah sensor penting yang salah dikalibrasi oleh bengkel pesawat di Florida. Padahal, sensor tersebut tergolong penting, karena memberikan data kepada sistem anti-stall B737 MAX atau *Manuevering Characteristic Augmentation System (MCAS)*²⁴.

Oleh karena berdasarkan pada Prinsip tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption of Liability*), maka secara otomatis maskapai pengangkut yakni Lion Air harus bertanggung jawab tanpa di buktikan dulu adanya kesalahan dan pemberian kompensasi ganti rugi bagi para penumpang. Berangkat dari prinsip tanggung jawab praduga bersalah, Lion Air, sebagai maskapai angkutan udara, memiliki tanggung jawab penuh atas kerugian yang dialami oleh para penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan. Tanggung jawab tersebut berlaku dalam kondisi tertentu, yaitu ketika kecelakaan terjadi selama penerbangan, proses naik (embarkasi), atau saat penumpang turun dari pesawat (disembarkasi), dimana pada kasus kecelakaan ini, terjadi pada saat selama penerbangan sementara berlangsung.

Dengan kata lain, Lion Air berkewajiban untuk membayar kompensasi atas kematian penumpang apabila kejadian tersebut terjadi dalam lingkup aktivitas penerbangan tersebut. Dasar aturan yang dipakai Lion Air yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 yang mana diatur dalam pasal 3 ayat 1 yang menyatakan bahwa penumpang yang meninggal mendapatkan ganti rugi sebesar Rp. 1.250.000.000,00. Adapun keterangan dari perwakilan keluarga korban Rian Ariyandi dan Muhammad Rafi Andrian Bapak Anton Sahadi. Terkait nilai nominal yang diberikan pihak Lion Air dalam ganti kerugian ini sebesar Rp. 1.300.000.000,00 (satu miliar tiga ratus juta rupiah)²⁵.

Besaran ganti kerugian yang digunakan pihak Lion Air sebagaimana mengikuti yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 adalah sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) untuk setiap penumpang yang meninggal dunia.

Tidak dijelaskan komponen perhitungan angka jumlah ganti rugi tersebut, namun sudah seharusnya jumlah tersebut merupakan hasil dari mempertimbangkan taraf hidup masyarakat Indonesia, kesanggupan maskapai penerbangan dan tingkat Inflasi pada saat pembuatan aturan tersebut²⁶.

Namun, saat ini nilai ganti rugi tersebut dianggap tidak memadai dibandingkan dengan kerugian yang dialami penumpang, terutama jika mempertimbangkan kondisi perekonomian masyarakat Indonesia. Selain itu, Indonesia telah meratifikasi Konvensi Montreal 1999, yang menetapkan besaran ganti rugi yang dianggap sesuai dan dapat diperbarui sesuai perkembangan dalam industri penerbangan. Penumpang juga berusaha untuk menuntut perusahaan manufaktur pesawat yang dianggap bertanggung jawab atas kelalaian yang menyebabkan kecelakaan pesawat Lion Air JT 610, yaitu jenis Boeing 737 MAX. Nilai ganti yang ditetapkan oleh Lion Air ini juga belum memenuhi ketentuan yang telah diatur dalam Konvensi Montreal 1999 yakni sebesar 113.000 SDR (*Special Drawing Rights*) yang apabila dikonversikan kedalam rupiah adalah kurang lebih sebesar Rp.2,288.000.000,00 (dua miliar dua ratus delapan puluh delapan juta rupiah).

Melalui Langkah ratifikasi Konvensi Montreal 1999, maka secara resmi pemerintah seharusnya menyesuaikan sistem regulasi penerbangan di Indonesia terutama mengenai pertanggungjawaban kerugian yang ditimbulkan apabila terjadi kecelakaan pesawat udara. Dalam regulasi hukum udara di Indonesia memang telah diatur pada pasal 141 Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan yang berbunyi:

- a) Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.
- b) Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.
- c) Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian

²⁴ Reska K. Nistanto, "KNKT Terbitkan Laporan Lion Air JT610, Ungkap Penyebab Kecelakaan, 2019, (Online) Diakses pada 10 September 2023

²⁵ Maarif, P. S. *Mekanisme Pemberian Ganti Kerugian Korban Kecelakaan Pesawat (Studi Kasus Kecelakaan Lion Air JT-610 PK-LPQ Pada Tanggal 29 Oktober 2018)* (Bachelor's thesis, Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta).

²⁶ Martono, K. (1987). *Hukum udara, angkutan udara, dan hukum angkasa*.

tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.

Aturan Undang-Undang mengenai Penerbangan di Indonesia, dalam hal ini Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan telah ada sebelum Konvensi Montreal 1999, dan sampai sekarang belum ada peraturan baru setelah ratifikasi konvensi tersebut. Dengan demikian, hal ini secara otomatis mempengaruhi regulasi dunia penerbangan di Indonesia, terutama dalam hal perlindungan terhadap hak-hak konsumen dalam sektor angkutan udara, baik untuk penerbangan domestik maupun internasional.

Selanjutnya, hasil final investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mengenai kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 PK-LPQ menunjukkan bahwa faktor-faktor penyebab kecelakaan tersebut adalah sebagai berikut²⁷:

1. Desain dan sertifikasi pesawat jenis Boeing 737 MAX 8 yang diproduksi oleh Boeing.co tidak sesuai dengan asumsi respons pilot terhadap manufungsi sistem.
2. Berdasarkan pada asumsi yang salah tentang respons pilot dan tinjauan tidak lengkap dari beberapa efek penerbangan, sistem *Manuvering Characteristic Augmentation System (MCAS)* pada sensor tunggal dianggap tepat dan memenuhi semua persyaratan sertifikasi.
3. MCAS pada Boeing 737 MAX 8 dirancang bergantung pada sensor *angle of attack (AOA)* tunggal. Desain itu membuatnya rentan terhadap gangguan atau munculnya masalah.
4. Tidak ada panduan mengenai MCAS untuk pilot, bahkan saat mereka melakukan training. Pilot tidak mengenali sistem MCAS dalam penerbangan Boeing 737 MAX 8.
5. Perangkat *AOA Disagree* tidak berfungsi pada Boeing 737 MAX 8. Akibatnya, pilot tidak bisa melihat adanya *AOA Disagree*.
6. Pemasangan *AOA* sensor pesawat mengalami ketidaksesuaian sebesar 21 derajat.
7. Pemasangan *AOA* sensor di Bali, tidak bisa dilihat apakah *AOA* sensor sudah dilakukan dengan benar.
8. Pilot Denpasar-Jakarta tidak melaporkan log perawatan mengenai stick shaker dan penggunaan, prosedur non-normal runway stabilizer pada penerbangan sebelumnya. Sehingga, tidak tercatat pada buku catatan

penerbangan. Itu berarti, informasi yang disampaikan kepada kru pemeliharaan pesawat di Jakarta tidak lengkap. Karenanya, kru tak dapat mengambil tindakan yang sesuai. Pilot Denpasar-Jakarta hanya melaporkan log perawatan tentang stick shaker continue dan stabilizer NNC yang mengalami gangguan. Sehingga kru pemeliharaan pesawat di Jakarta tak dapat mengambil tindakan yang sesuai.

9. Ada peringatan menyala dari MCAS aktif berulang-ulang, yang kondisi ini tidak dapat dikelola dengan baik.

Melalui poin – poin diatas, penyebab dapat ditarik kesimpulan dimana ada dua faktor utama yang menjadi penyebab kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 PK-LPQ. Faktor-faktor tersebut adalah Kesalahan Manusia (*Human Error*) dan Kerusakan Mesin (*Machine Error*), sebagaimana yang sebenarnya telah diatur standarisasinya dalam aturan ICAO yang tertulis dalam Annex – Annex berikut:

- Annex 1 - *Personal Licensing* merupakan peraturan tentang izin bagi awak pesawat dalam mengatur lalu lintas udara dan personil pesawat udara.
- Annex 6 - *Operation Aircraft* merupakan suatu aturan yang mengatur tentang spesifikasi yang akan menjamin keselamatan dalam penerbangan diseluruh dunia yang berada pada tingkat keamanan diatas tingkat minimum yang telah ditetapkan.
- Annex 8 - *Airworthiness of Aircraft* merupakan pengaturan tentang standar kelayakan udara dan pemeriksaan pesawat udara berdasarkan prosedur yang seragam.
- Annex 10 - *Aeronautical Communications* merupakan suatu aturan yang mengatur tentang pengadaan prosedur standar, sistem, dan peralatan komunikasi.
- Annex 12 - *Search and Rescue* merupakan suatu yang memuat ketentuan tentang pengorganisasian dan pemberdayaan fasilitas dalam mendukung pencarian pesawat yang hilang.
- Annex 13 - *Aircraft Accident Investigation* ialah merupakan sebuah ketentuan tentang keseragaman dan pemberitahuan investigasi, dan laporan mengenai kecelakaan pesawat.
- Annex 15 - *Aeronautical Information* merupakan metode untuk mengumpulkan cara penyebaran informasi yang dibutuhkan dalam operasional dalam penerbangan.²⁸

²⁷ Heru Dahnur, "Total Jumlah Penumpang Lion Air JT 610 yang Jatuh 189 Orang", Kompas, <https://regional.kompas.com/read/2018/10/29/10285291/tal-jumlah-penumpanglion-air-jt-610-yang-jatuh-189-orang>, diakses pada tanggal 24 Agustus 2024.

²⁸ Susanto, P. C., & Keke, Y. (2020). Implementasi Regulasi International Civil Aviation Organization (ICAO) pada Penerbangan Indonesia. *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(1), 53-65.

Terdapat dua pihak yang dianggap bertanggung jawab atas insiden ini:

Pertama, Boeing Co sebagai produsen pesawat Boeing 737 MAX 8, yang seharusnya telah membuat dan merancang model pesawat yang memenuhi ketentuan – ketentuan serta standard yang telah ditetapkan oleh ICAO dan;

Kedua, tentunya pihak maskapai Lion Air sebagai maskapai penerbangan yang menggunakan pesawat tersebut untuk operasional domestik. Kecelakaan pesawat Lion Air JT-610, yang terjadi pada 29 Oktober 2018 dalam perjalanan dari Jakarta menuju Pangkal Pinang dan jatuh di perairan Karawang, mengakibatkan korban jiwa sebanyak 189 orang, yang terdiri dari 182 penumpang dan 7 awak pesawat.

Berdasarkan hasil rilis resmi dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) bahwa sistem perangkat lunak yaitu sensor penting yang salah dikalibrasi oleh bengkel pesawat di Florida. Padahal, sensor tersebut tergolong penting, karena memberikan data kepada sistem anti-stall B737 MAX atau *Maneuvering Characteristic Augmentation System (MCAS)*. Karena itu sekitar 60 keluarga korban mengajukan gugatan terhadap Boeing Company untuk ikut bertanggung jawab karena pesawat yang di produksi dinilai cacat. Gugatan itu dilayangkan ke pengadilan Cook County di Negara bagian Illinois, Amerika Serikat yang telah dimulai sejak November 2018 lalu²⁹. Berdasarkan yurisdiksi hukum yang diterapkan pada kecelakaan pesawat udara milik Boeing di Chicago, tempat markas besar Boeing berada, proses mediasi dilakukan oleh pengadilan sirkuit Cook County di Illinois. Dalam mediasi tersebut, Boeing dinyatakan bersedia untuk meminta maaf kepada keluarga korban dan bertanggung jawab memberikan kompensasi yang berbeda-beda sesuai dengan kebangsaan korban, usia, status pernikahan, pendapatan, tanggungan, dan harapan hidup³⁰.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan – pengaturan yang ada dalam Konvensi Montreal 1999 adalah berdasarkan prinsip tanggung jawab hukum yang memberikan perlindungan hukum bagi pengangkut dan penumpang, sehingga tidak ada ketimpangan antara posisi keduanya.

²⁹ Francisca Christy Rosana, Keluarga Korban Lion Air Layangkan Tuntutan ke Pengadilan Amerika, www.tempo.com, 2019 (online) diakses pada 8 Agustus 2024

³⁰ Fergi Nadira, Boeing Bayar Kompensasi Korban Jatuhnya Lion Air, www.republika.co.id, 2019, (online)

Besaran ganti rugi dalam konvensi ini juga selalu disesuaikan dengan perkembangan ekonomi dan sektor penerbangan, sehingga penerapan Konvensi ini secara optimal akan memberikan perlindungan hukum yang lebih baik bagi pihak-pihak yang terlibat dalam angkutan udara di Indonesia. Sejak tanggal 1 Januari 2010, ICAO Council yang ke 188 menetapkan ganti kerugian menjadi 113.000 SDR (*Special Drawing Rights*).

2. Meskipun konvensi ini telah diratifikasi, belum ada pembaharuan atau peraturan baru dari pemerintah Indonesia yang sesuai dengan ketentuan konvensi tersebut, terutama terkait pertanggungjawaban ganti rugi dan perlindungan bagi pengangkut dan penumpang. Akibatnya, implementasi Konvensi Montreal 1999 terhadap korban kecelakaan angkutan udara di Indonesia belum memberikan kompensasi yang memadai. Dalam kasus ini, nominal yang diberikan pihak Lion Air sebesar Rp. 1.300.000.000,00 (satu miliar tiga ratus juta rupiah)

B. Saran

1. Pemerintah perlu mengadakan pembaharuan terkait pengaturan – pengaturan hukum udara nasional dan merevisi peraturan-peraturan lama yang masih berlaku sebelum ratifikasi Konvensi Montreal 1999, khususnya yang berkaitan dengan tanggung jawab dalam hukum udara. Pembaharuan ini penting untuk memastikan bahwa perlindungan hukum yang diberikan kepada pengangkut dan penumpang angkutan udara sesuai dengan standar hukum internasional juga sebanding taraf kehidupan dewasa ini. Dengan harmonisasi peraturan nasional dan internasional, hak-hak korban kecelakaan angkutan udara akan lebih terjamin, dan proses kompensasi dapat dilakukan secara lebih adil, mengutamakan hak – hak yang seharusnya didapat oleh para korban dan/atau keluarga serta ahli waris korban yang akhirnya dapat sesuai dengan prinsip keadilan yang diterapkan dalam Konvensi Montreal 1999. Penyesuaian peraturan ini tidak hanya akan menyelaraskan hukum nasional dengan ketentuan internasional tetapi juga meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap sistem hukum yang ada, tetapi juga turut serta memastikan bahwa semua pihak yang terlibat mendapatkan perlindungan yang memadai.
2. Pemerintah dalam hal ini DPR RI membuat sebuah peraturan penerbangan yang mengakomodir hak-hak penumpang

berdasarkan pengaturan Konvensi Montreal 1999. Dengan peraturan tersebut, masyarakat akan lebih memahami hak-haknya sebagai korban, serta nantinya menjadi Langkah preventif untuk mengetahui bagaimana cara mengajukan gugatan jika terjadi kerugian akibat kecelakaan angkutan udara. Selain itu, poin penting dari penyebaran informasi ini juga untuk memberikan edukasi yang penting bagi maskapai udara untuk memastikan bahwa mereka mematuhi ketentuan hukum yang berlaku dan dapat menangani klaim kerugian dengan cara yang sesuai dengan standar dan tata cara yang ada dalam regulasi hukum internasional. Dengan penyebaran informasi ini diharapkan dapat mengurangi potensi konflik dan memperbaiki mekanisme penanganan sengketa dalam industri penerbangan di Indonesia, sehingga tercipta sistem yang lebih adil dan transparan bagi seluruh pihak yang terlibat namun terutama terhadap para korban.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdulkadir, Muhammad., 2008, "Hukum Pengangkutan Niaga", Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Asikin, Zainal., 2018, "Pengantar Metode Penelitian Hukum", Jakarta: Rajawali Pers.
- Arafah, A. R., SH, L., & Sarah Amalia Nursani, S. H., 2019, Pengantar Hukum Penerbangan Privat. Prenada Media.
- Martono, Amir., E., Helianny, I., Sudiro, A., Sinaga, N. A., Lie, G., & Prayitno, B., 2023, Regulasi dan Kasus: Tanggung Jawab Hukum Penerbangan Nasional dan Internasional Regulations And Cases: National and International Aviation Legal Responsibilities.
- Martono, Amad Sudiro., 2016, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law). Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Martono, K (2007), Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional, Jakarta, Raja Grafindo.
- Martono, K, Agus Pramono., 2013, Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional, Raja Grafindo, Jakarta
- Marzuki Peter Mahmud., 2017 "Penelitian Hukum Edisi Revisi", Jakarta: Prenadamedia Group.
- Nainggolan Sudirman H., 2014, Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional menurut hukum Internasional yang Melintasi Batas Negara, Medan.
- Ruwantissa Abeyratne, 2018, "Aviation security: Legal and Regulatory Aspects", New York: Routledge Publishing.
- Sigit Sapto Nugroho & Hilman Syahrial Haq., 2019, "Hukum Pengangkutan Indonesia; Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara". Surakarta: Navida.
- Syahmin, AK, Meria Utama, dan Akhmad Idris., 2012, "Hukum Udara dan Luar Angkasa", Palembang: Unsri Press.
- Soekanto, Soerjono., 2019, "Pengantar Penelitian Hukum", Jakarta: Universitas Indonesia.
- Wiradipraja, E Saefullah., 2014, Pengantar Hukum Udara dan RuangAngkasa, P.T. Alumni, Bandung

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- Konvensi Montreal 1999 Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan tertentu Tentang Pengangkutan Internasional Melalui Udara
- Perpres Nomor 95 tahun 2016 mengenai Pengesahan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional.

Jurnal/Skripsi/Thesis

- Amali, M. T. (2019). Strategi Komunikasi Krisis Public Relations PT. Lion Mentari Airlines Dalam Merespon Kasus Kecelakaan Pesawat Lion Air JT610. Jurnal Audience: Jurnal Ilmu Komunikasi, Vol. 2 No. (2), 116-134.
- Darmawan, S. A., & Abdurrahman, M. S. (2020). Pengaruh Public Relations Terhadap Keputusan Pembelian Lion Air Di Kalangan MahasiswaBandung Raya (Studi Kuantitatif Deskriptif Kecelakaan Pesawat Lion Air JT-610). eProceedings of Management, 7(1).
- Dewi, N. M. T. (2021). Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Jika Terjadi Keterlambatan Jadwal Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Kertha Wicaksana, Vol. 15 No. 2
- Jamnejad, M, & Kayu, M (2009) The Principle of Non-Intervention. Leiden Journal of International Law, Vol 22 No.2
- Maarif, P. S. Mekanisme Pemberian Ganti Kerugian Korban Kecelakaan Pesawat (Studi Kasus Kecelakaan Lion Air JT-610 PK-LPQ Pada Tanggal 29 Oktober 2018) (Bachelor's thesis, Fakultas Syariah dan Hukum

Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta).

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

Prajogo, A. F., & Martono, H. K. (2019). Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Yang Tidak Terdaftar Dalam Manifes (Studi Kasus Jatuhnya Pesawat Lion Air JT 610 Di Karawang). *Jurnal Hukum Adigama*, Vol. 2 No. 2 (2019): Jurnal Hukum Adigama

Pratiwi, N. M. P. I., & Sarjana, I. M. (2011). Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Kerugian yang Dialami Penumpang. *Bagian Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Udayana*

S. Mahfirah, M. F. Mohammad, D. Al Hakim, and A. Rahman, (2021) "Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan atas Kecelakaan Pesawat Udara dalam Perspektif Teori Perlinfungan Hukum", *Jurnal Education And Development*, vol. 9, no. 1, p. 641.

Pamuraharjo, H., Kuntadi, C., & Amalia, D. (2023). Prinsip "Presumption of Liability" Dikaitkan dengan Release and Discharge Sebagai Persyaratan Pembayaran Kompensasi Meninggalnya Penumpang Akibat Kecelakaan Pesawat Udara Penerbangan dalam Negeri. *Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora dan Politik*, 3(2), 62-75.

Prastyawan, A. D. (2017). *Dinamika Industri Pesawat Terbang Indonesia Tahun 1966-1998*. Volume 5, No. 1.

Widiyanto, S., Rumani, D. D., & Masita, M. (2023). Implementasi Hukum Udara Internasional Sebagai Uaya Peningkatan Keselamatan Penerbangan: Studi Kasus Kecelakaan Pesawat Udara Lion Air JT 610. *Indonesian Journal of Legality of Law*, Vol. 6 No. 1

610&lang=ID&tag=beritautama diakses pada 30 Agustus 2024

Nur Fitriatus Shalihah & Sari Hardiyanto "Hari Ini dalam Sejarah: Kecelakaan Pesawat Lion Air JT-610, 189 Orang Meninggal" <https://www.kompas.com/tren/read/2020/10/29/143000465/hari-ini-dalam-sejarah--kecelakaan-pesawat-lion-air-jt-610-189-orang?page=all>. (Diakses pada tanggal 31 Januari 2024 pukul 17.40)

Reska K. Nistanto & Oik Yusuf "Lion Air JT 610, Kecelakaan Pesawat Terparah di Indonesia Sejak 1997", <https://tekno.kompas.com/read/2018/10/31/1070037/lion-air-jt-610-kecelakaan-pesawat-terparah-di-indonesia-sejak-1997>. (Diakses pada tanggal 31 Januari 2024 pukul 15.37)

Website

Dhani Irawan "Lion Air yang Jatuh Angkut 188 Orang, Ada 2 Bayi" selengkapnya <https://news.detik.com/berita/d-4277556/lion-air-yang-jatuh-angkut-188-orang-ada-2-bayi>. (Diakses pada tanggal 31 Januari 2024 pukul 18.17)

Murni Kemala Dewi, RDP Jatuhnya Pesawat Lion Air JT 610, diterima dari <https://www.bmkg.go.id/berita/?p=rdp-jatuhnya-pesawat-lion-air-jt>