Sultan Jurisprudence

ISSN: 2798-5598 (Print) ISSN: 2798-2130 (Online)
https://jurnal.untirta.ac.id/index.php/jurisprudence/index ✉ sultan.jurisprudence@untirta.ac.id
Vol. 5 Issue 1, Jan-Juni 2025 DOI: http://dx.doi.org/10.51825/sjp.v5i2.31694
Submitted: 07-04-2025 ■ Revised: 01-06-2025 ■ Accepted: 22-06-2025 ■ Available online since Jul 1, 2025

ARTICLE

Aircraft Manufacturers Liability under the 1999 Montreal Convention (Case Study of Class Action against Boeing Company)

Tanggung Jawab Manufaktur Pesawat Terbang Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 (Studi Kasus Class Action Terhadap Boeing Company)

Valesca Vella Valdema Fauzi[1], Danial, Afandi Sitamala
[1] Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Kota Serang, Banten, Indonesia

*Corresponding author: *valescavella85@gmail.com*

Abstract

The Lion Air JT-610 plane crash on October 29 2018 killed all passengers and caused significant losses, both material and immaterial. This tragedy raises questions about the legal responsibility of Boeing, the aircraft manufacturer, particularly from an international law perspective. This study aims to analyze the possibility of Boeing's liability under the 1999 Montreal Convention, which serves as the primary instrument in regulating the liability of air carriers toward passengers and cargo. This study employs a normative legal method with a descriptive-analytical approach, using legal liability theory and justice theory as the basis for analysis. The results of the study show that the 1999 Montreal Convention only regulates liability between airlines (air carriers) and passengers, not between passengers and third parties such as aircraft manufacturers. In this context, Lion Air is responsible for providing initial compensation of 113,100 Special Drawing Rights (SDR) to the heirs of each passenger. However, under Article 37 of the Convention, Lion Air may seek liability from third parties, including Boeing, if it is proven that there were manufacturing defects or negligence contributing to the accident. Thus, although Boeing does not have direct liability toward passengers, indirect liability may arise through recourse by the airline. This opens an international legal avenue against manufacturers in cases of aviation accidents.

Keywords

Manufacturing Liability; Lion Air JT-610; Montreal Convention 1999.

Copyrights © 2024 Author(s) and published by the Faculty of Law, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Banten, Indonesia. All works published in the Sultan Jurisprudence are licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License. All writings published in this journal are personal views of the authors and do not represent the views of this journal and the author's affiliated institutions.

Abstrak

Kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 pada 29 Oktober 2018 menewaskan seluruh penumpangnya dan menimbulkan kerugian besar, baik secara materiel maupun immateriel. Tragedi ini memunculkan pertanyaan mengenai tanggung jawab hukum Boeing Company sebagai manufaktur pesawat, khususnya dalam perspektif hukum internasional. Penelitian ini bertujuan menganalisis kemungkinan pertanggungjawaban Boeing berdasarkan Konvensi Montreal 1999, yang menjadi instrumen utama dalam mengatur tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang dan barang. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan deskriptif-analitis dan teori tanggung jawab hukum serta teori keadilan sebagai dasar analisis. Hasil kajian menunjukkan bahwa Konvensi Montreal 1999 hanya mengatur tanggung jawab antara maskapai penerbangan (pengangkut udara) dan penumpang, bukan antara penumpang dan pihak ketiga seperti produsen pesawat. Dalam konteks ini, Lion Air bertanggung jawab memberikan kompensasi awal sebesar 113.100 Special Drawing Rights (SDR) kepada ahli waris setiap penumpang. Namun, berdasarkan Pasal 37 Konvensi, Lion Air dapat menuntut pertanggungjawaban pihak ketiga, termasuk Boeing, jika terbukti ada cacat produksi atau kelalaian yang berkontribusi terhadap kecelakaan. Dengan demikian, meskipun Boeing tidak memiliki tanggung jawab langsung terhadap penumpang, tanggung jawab tidak langsung dapat terjadi melalui regresi oleh maskapai. Hal ini membuka jalur hukum internasional terhadap produsen dalam kasus kecelakaan udara.

Kata Kunci

Tanggung Jawab Manufaktur; Lion Air JT-610; Konvensi Montreal 1999.

HOW TO CITE:
Valesca Vella Valdema Fauzi1, Danial, Afandi Sitamala, Aircraft Manufacturers Liability under the 1999 Montreal Convention (Case Study of Class Action against Boeing Company), *Sultan Jurisprudance: Jurnal Riset Ilmu Hukum*, Vol. 5 No. 1 Juni 2025, hlm. 55-79

Pendahuluan

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan, dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.[1] Jasa pelayanan transportasi udara melibatkan beberapa unsur yakni: Moda transportasi udara (pesawat terbang), ruang lalu lintas (rute penerbangan), terminal (bandar udara), muatan udara (*passenger* dan cargo serta pos).[2]

Perusahaan manufaktur memegang peranan penting dalam perekonomian suatu negara karena kontribusinya yang besar terhadap pertumbuhan ekonomi. Terutama jika perusahaan tersebut merupakan perusahaan besar milik negara yang sudah melakukan ekspor, yang menunjukkan bahwa perusahaan tersebut harus mampu menjaga kinerjanya untuk terus memperoleh laba demi kelangsungan hidupnya.[3]

Perusahaan manufaktur adalah jenis perusahaan yang mengolah bahan mentah atau baku menjadi barang setengah jadi atau barang jadi dalam skala besar. Beberapa perusahaan manufaktur juga memproduksi barang berdasarkan pesanan khusus dari konsumen atau klien, yang biasanya dikerjakan dalam bentuk proyek. Untuk memenuhi permintaan konsumen, ketepatan waktu menjadi hal yang sangat penting untuk memastikan kebutuhan dan pesanan khusus dapat dipenuhi. Oleh karena itu, efektivitas dan efisiensi harus selalu dijaga agar permintaan konsumen dapat tercapai dengan baik.[4]

Dunia internasional menunjukkan aksi nyatanya dengan dibentuknya Konvensi Warsawa untuk Unifikasi Peraturan-Peraturan Berkaitan dengan Masakapai Penerbangan pada tahun 1929. Konvensi Warsawa tahun 1929 tersebut menjadi Konvensi yang paling banyak diratifikasi diantara Konvensi-Konvensi hukum perdata internasional lainnya, yaitu 152 negara menjadi pihaknya pada tahun 2017.[5]

Sebelum terbentuknya Konvensi Warsawa pada tahun 1929, Konvensi ini bertujuan untuk menyatukan peraturan-peraturan di bisnis penerbangan, memberikan perlindungan yang lebih jelas bagi penumpang, dan memastikan operasi yang lebih efisien dan aman.[6] Pengaturan Konvensi ini didasarkan karena Indonesia telah meratifikasi Konvensi Montreal sebagai mana diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 Tentang Pengesahan *Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air*.[7] Pada perkembangannya Konvensi tersebut terus diperbarui oleh negara-negara di dunia sampai dengan terbentuklah *Montreal Protocol* No. 4 pada tahun 1999.[8]

---

[1] Undang-Undang No 1 tahun 2009, tentang Penerbangan.

[2] Astri Rumondang Banjarnahor dkk, *Manajemen Transportasi Udara*, Yayasan KitaMenulis, Jakarta, 2021, hlm 22.

[3] Kementrian Perindustrian Republik Indonesia, "Kontribusi Manufaktur Nasional Capai 20 Persen , RI Duduki Posisi Ke 5 Dunia", https://www.kemenperin.go.id/artikel/20579/Kontribusi-Manufaktur-Nasional-Capai-20-Persen,-RI-Duduki-Posisi-Ke-5-Dunia, dikunjungi pada tanggal 8 November 2024 Pukul 16.50 WIB.

[4] Regita Afifah, "Analisis Penjadwalan Pada Proyek Desain Interior Pesawat Dengan Metode Pert Dan Pdm Di Ptdi", *perpustakaan.upi.edu*, Universitas Pendidikan Indonesia, 2019.

[5] Pablo Mendes De Leon, *Introduction to Air Law (10th Edition)*, Belanda: Wolters Kluwer, 2017, hlm 149.

[6] *Ibid.*

[7] Revino W. Mumek dkk, "Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Udara Niaga Menurut Konvensi Montreal 1999 Dan Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan", *E- Journal UNSTRAT,* Universitas Sam Ratulangi, Vol XI No 5, 2023, hlm 2.

[8] Rian Fachmi Tobing, "Hilangnya MH370: Tanggung jawab Maskapai Penerbangan Dalam Presfektif Konvensi Warsawa Dan Konvensi Montreal", *Jurnal Dharmasisya,* Universitas Indonesia, Vol 1 No 2, 2021, hlm 1019.

Berdasarkan ketentuan Pasal l Konvensi Montreal 1999 butir (1) yaitu, konvensi ini berlaku terhadap seluruh pengangkutan internasional penumpang, bagasi, atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara niaga. Konvensi ini berlaku terhadap pesawat udara yang melakukan kegiatan transportasi udara bukan niaga.[9] Bagi penumpang yang meninggal dunia dalam pesawat udara, maka masalah yang dialaminya tercakup dalam Konvensi Montreal Tahun 1999, karena mereka berada dalam hubungan kontraktual dengan pihak maskapai penerbangan.[10]

Berdasarkan Pasal 17 Ayat (1) Konvensi Montreal 1999 terkait tanggung jawab maskapai penerbangan dalam hal terjadi kecelakaan pesawat menyatkan:

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

Dalam Pasal 17 Konvensi Montreal 1999 tersebut, perusahaan transportasi memiliki kewajiban untuk menanggung kerugian yang dialami oleh penumpang dalam kejadian kematian atau cedera fisik, namun dengan syarat bahwa cedera atau kematian tersebut terjadi di atas pesawat atau selama kegiatan operasi menuju atau meninggalkan pesawat.[11]

a. Berdasarkan Pasal 17 butir 1 mengatur bahwa untuk menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul, harus memenuhi beberapa syarat seperti: kerugian harus disebabkan oleh kecelakaan;
b. kecelakaan tersebut harus terjadi di atas pesawat udara;
c. kecelakaan tersebut harus terjadi saat melakukan setiap kegiatan operasi menuju ke pesawat atau meninggalkan pesawat.

Kompensasi (imbalan) Dalam konvensi ini, penerapan prinsip *strict liability* akan memberikan kompensasi atau imbalan dengan menggabungkan *prinsip limit of liability*. Artinya, pengangkut bertanggung jawab secara mutlak atas kerugian yang disebabkan oleh kematian penumpang dalam kecelakaan pesawat udara tanpa terkecuali. [12]Namun, sebagai imbalannya, prinsip tersebut dikombinasikan dengan prinsip limit ganti rugi yang tinggi sehingga tetap adil bagi pengangkut. Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 menetapkan batas tanggung jawab pengangkut sebesar 113.000 *Special Drawing Rights* (SDR) (sekitar US$ 140.000) per-orang.[13]

Dalam kasus terjadinya kecelakaan pesawat Pada 29 Oktober 2018, pesawat Lion Air JT 610 yang mengoperasikan rute Jakarta-Pangkal Pinang mengalami kecelakaan di perairan Karawang, Jawa Barat, tak lama setelah lepas landas, mengakibatkan semua 189 penumpang dan awak pesawat dinyatakan meninggal dunia. Setelah kejadian tersebut, pihak berwenang Indonesia dan tim investigasi internasional segera melakukan penyelidikan, yang mengungkap bahwa pesawat itu adalah Boeing 737 MAX 8, yang baru saja dioperasikan. Investigasi menunjukkan adanya masalah pada sistem *Maneuvering Characteristics*

[9] *Ibid.*

[10] Yasmin Fara Hanifaturrizqi dan Atip Latipulhayat, "Liability To Third Parties Due To State Aircraft Accidents According To International And National Air Law", *Journal Of Law and Policy Tranformation*, Vol 8 No 2, 2023, hal 270.

[11] Konvensi Montreal tentang Penyatuan Aturan-Aturan Tertentu untuk Pengangkutan Udara Internasional 1999.

[12] Fadhilah Dzakwan Syarif dkk, "Ganti Rugi Terkait Kecelakan Pesawat Silk Airtahun 1997 Di Tinjau Dari Konvensi Montreal", *Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, Universitas Tidar, Vol 1 No 3, 2023.

[13] *Ibid*

Augmentation System (MCAS), yang diduga menjadi penyebab kecelakaan, karena sistem ini mengalami kesalahan dalam membaca data sensor. Akibatnya, keluarga korban berjuang untuk mendapatkan keadilan dan ganti rugi. Pada awalnya, beberapa keluarga korban hanya mendapatkan ganti rugi sebesar 100 juta rupiah akhirnya keluarga korban mulai mengajukan tuntutan hukum terhadap Boeing di pengadilan Amerika Serikat, menuntut ganti rugi atas kerugian yang dialami dan menyalahkan Boeing atas desain dan pengujian yang tidak memadai terhadap pesawat tersebut.[14]

Law firm yang mewakili gugatan oleh keluarga dari salah satu korban kecelakaan Lion Air JT 610, keluarga dari salah satu korban Rio Nanda Pratama keluarga dari salah satu korban Rio Nanda Pratama jatuhnya pesawat Lion Air JT 610 itu menggugat *The Boeing Company*. Perusahaan yang memproduksi pesawat Boeing 737-8 Max itu digugat karena tragedi jatuhnya pesawat pada 29 Oktober 2018 setelah lepas landas selama 13 menit. *The Boeing Company* telah gagal memperingatkan klien dan pilot pesawat 737 MAX mengenai perubahan sistem kontrol penerbangan yang signifikan ini dan gagal menyampaikan instruksi yang benar dalam manualnya.[15]

Metode

Metode penelitian hukum yang digunakan oleh penulis adalah adalah yuridis merupakan penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang memiliki objek kajian tentang kaidah atau aturan hukum. Penelitian hukum normatif meneliti kaidah atau peraturan hukum sebagai suatu bangunan sistem yang terkait dengan suatu peristiwa hukum. Penelitian ini dilakukan dengan maksud untuk memberikan argumentasi hukum sebagai dasar penentu apakah suatu peristiwa telah benar atau salah serta bagaimana sebaiknya peristiwa itu menurut hukum.[16] Penelitian hukum normatif adalah teknik yang berlandaskan pada asas, kaidah, dan prinsip hukum terkait substansi peraturan perundang-undangan, baik umum maupun khusus. Penelitian ini dilakukan dengan menganalisis bahan pustaka primer dan sekunder. Kasus sentral yang dikaji adalah tanggung jawab manufaktur pesawat terbang dalam kasus Lion Air JT-610, yang mencakup kajian asas hukum dan penegakan hukum secara teoritis.

[14] Kompas.com, "Kronologi dan Fakta Kecelakaan Boeing 737 Max 8 Lion Air JT-610", https://jeo.kompas.com/kronologi-dan-fakta-kecelakaan-boeing-737-max-8-lion-air-jt-610, dikunjungi pada tanggal 20 September 2024 Pukul 12.32 WIB.

[15] Hukum Online.com, "Dasar Keluarga Korban Kecelakaan Bisa menggugat Produsen Pesawat", https://www.hukumonline.com/klinik/a/dasar-keluarga-korban-kecelakaan-bisa- menggugat-produsen-pesawat-lt5bf681e59f734/, dikunjungi pada tanggal 20 September 2024 Pukul 12.35 WIB.

[16] Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, Dualisme, "*Penelitian Hukum Normatif danEmpiris"*, Pustaka Pelajar, 2017, hlm 36.

Hasil dan Pembahasan

A. Pengaturan Terkait Tanggung Jawab Manufaktur Terhadap Jatuhnya Pesawat Terbang Sipil Menurut Konvensi Montreal 1999

Tanggung jawab, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keadaan di mana seseorang harus menanggung segala sesuatu yang berkaitan dengannya. Artinya, jika ada suatu hal yang perlu dipertanggungjawabkan, orang tersebut bisa dituntut, disalahkan, atau dipersoalkan. Orang yang bertanggung jawab adalah mereka yang siap menanggung risiko atas segala sesuatu yang menjadi kewajibannya, jujur terhadap diri sendiri maupun orang lain, adil, bijaksana, tidak takut menghadapi kesulitan, dan mandiri. Dengan memiliki rasa tanggung jawab, seseorang akan berusaha memenuhi kewajiban dengan memanfaatkan seluruh potensi dirinya. Orang yang bertanggung jawab juga siap berkorban demi kepentingan orang lain atau masyarakat luas.[17]

Bertanggung jawab dapat diartikan sebagai suatu kondisi di mana setiap tindakan, perbuatan, atau sikap mencerminkan nilai-nilai moral serta norma-norma kesusilaan dan keagamaan yang luhur. Dengan kata lain, bertanggung jawab berarti berada dalam kerangka norma, nilai kesusilaan, dan ajaran agama, serta tidak keluar dari batasan-batasan tersebut. Setiap tindakan atau sikap yang bertentangan dengan nilai atau norma kesusilaan dan agama tidak dapat dipertanggungjawabkan.[18]

Menurut Schiller dan Bryan, tanggung jawab adalah perilaku yang mencerminkan bagaimana seseorang merespons situasi sehari-hari yang memerlukan keputusan-keputusan moral. Sementara itu, Mudjiono menyatakan bahwa tanggung jawab adalah sikap yang berhubungan dengan janji atau kewajiban terhadap hak, tugas, dan kewajiban yang harus dipenuhi sesuai dengan aturan, nilai, norma, dan adat-istiadat yang berlaku di masyarakat. Burhanudin menjelaskan bahwa tanggung jawab adalah kemampuan untuk menentukan sikap terhadap perbuatan yang diemban dan kesiapan untuk menanggung risiko dari perbuatan tersebut.[19]

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab adalah kemampuan untuk memahami dan membedakan antara hal-hal yang bersifat positif dan negatif. Tanggung jawab juga mencakup usaha untuk menghindari tindakan negatif dan berupaya melakukan tindakan yang positif. Tanggung jawab juga mencakup kesanggupan untuk mengambil sikap yang bijaksana dan memikul risiko atas setiap keputusan atau tindakan yang telah diambil, baik itu berhubungan dengan diri sendiri maupun dengan orang lain, serta mempertanggungjawabkan konsekuensi dari perbuatan tersebut dalam konteks yang lebih luas.

---

[17] Vanya Karunia Mulia Putri, "Tanggung Jawab atau Tanggungjawab, Mana Penulisan yang Tepat?", *Kompas*, 18 Agustus 2023, hlm 1.

[18] Arief Nugroho, "Kode Etik Dan Perilaku, Pedoman Beretika Dan Penjaga Martabat Pegawai", *Kementrian Keuangan Republik Indonesia,* 5 Agustus 2019, hlm 1.

[19] Miramur Permata Sari, Fitriah Hayati, dan Fitriani, "Analisis Upaya Guru Dalam Menanamkan Karakter Tanggung Jawab Pada Anak Usia 5-6 Tahun Di Tk Khairani Aceh Besar", *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*, Vol 3 No 1, 2022, hlm 3.

Dalam kamus hukum, terdapat dua istilah yang berkaitan dengan pertanggungjawaban, yaitu *liability* dan *responsibility*.[20] *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang.

Responsibility berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah liability menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah responsibility menunjuk pada pertanggungjawaban politik.[21] Pada intinya *Liability* lebih menunjuk pada hal ganti rugi atas kerugian pihak lain atau perbaikan kerusakan, sedangkan *Responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban yang diatur secara hukum.

Menurut teori *Strict Liability*, seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatan tertentu meskipun ia tidak bersalah, asalkan ia terlibat dalam tindakan yang melanggar hukum tersebut.[22] Dengan kata lain, seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban meskipun tidak melakukan pelanggaran secara langsung, tetapi tetap terlibat dalam peristiwa hukum tersebut.[23] Dalam konteks ini, jika seseorang tidak bersalah, ia tidak akan dimintai pertanggungjawaban atau dihukum. Secara umum, pertanggungjawaban adalah mekanisme hukum yang dibuat untuk memastikan pemenuhan kesepakatan dengan menanggulangi perbuatan-perbuatan tertentu. Kesepakatan ini bisa berupa aturan yang tertulis atau bahkan norma yang tidak tertulis yang berkembang dalam masyarakat.[24]

Dalam hukum pengangkutan, dikenal beberapa prinsip-prinsip tanggung jawab untuk pengangkut. Prinsip-prinsip ini berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut untuk membayar ganti kerugian kepada pengguna jasa pengangkutan. Prinsip-prinsip tanggung tersebut adalah:[25]

a. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*Liability based on fault*)

Menurut sejarahnya, prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahaan pada mulanya dikenal dalam kebudayaan Babolonia kuno. Dalam bentuknya lebih modern, prinsip ini dikenal pada tahap awal pertumbuhaan hukum Romawi termasuk doktrin "*culpa*" dalam *lex Aquila. Lex Aqulia* menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak haruslah diberikan santunan. Prinsip ini adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum perdata khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367 KUH Perdata. Secara umum, asas tanggung jawab ini dapat diterima karena adil bagi orang yang berbuat salah untuk mengganti kerugian bagi pihak korban. Dengan kata lain, tidak adil jika orang yang tidak bersalah harus mengganti kerugian yang diderita orang lain.[26]

---

[20] Rieka Futri Tampubolon, *"Tanggung Jawab Negara Peluncur Terkait Menanggulangi Sampah Ruang Angkasa (Space Debris) Ditinjau Dari Liability Convention 1972",* Skripsi Universitas Jambi, Jambi, 2022, hlm 16.

[21] Ridwan H.R., Hukum Administrasi Negara, Raja Grafindo Persada, Jakarta,2006, hlm. 335.

[22] Aulia Ali Reza, "*Pertanggungjawaban Korporasi dalam Rancangan KUHP",* Institute for Criminal Justice Reform, Jakarta Selatan, 2015.

[23] Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cet. 9, Rineka Cipta, Jakarta, 2015, hlm 34.

[24] Moh Syaeful Bahar, *Op, Cit.,* hlm 223.

[25] Salim H.S, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm 45.

[26] Celina Tri SiwiKristiyanti, Hukum Perlindungan konsumen, PT. Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm 92.

b. Prinsip Praduga Untuk Selalu Bertanggung Jawab (*presumtion of liability*)
Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), tergugat dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*). Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian kepada pihak tergugat. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan bukan pada pengangkut. hal ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam KUHD menganut prinsip tanggung jawab praduga.

c. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*)
Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Dengan begitu para ahli membedahkan kedua terminologi diatas. Ada pendapat mengatakan *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Tetapi, ada pengecualian yang memungkin dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya dalam keadaan *force majure*. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahaan dan tidak ada pengecualian. Prinsip tanggung jawab mutlak dalam tanggung jawab pelaku usaha atas produk/jasa yang mengecewakan konsumen secara umum digunakan untuk menjerat pelaku usaha, khususnya produsen barang yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen. Dalam hal ini, konsumen hanya perlu membuktikan adanya hubungan kausalitas antara perbuatan pelaku usaha dan kerugian yang dideritannya. Selebihnya dapat digunakan prinsip strict liability.

Pengaturan tanggung jawab kecelakaan pesawat penerbangan Internasional, dalam hukum Indonesia diawali dengan dilakukan ratifikasi terhadap Konvensi Warsawa 1929,[27] Konvensi ini memberikan batasan pada jumlah tanggung jawab maskapai untuk personal atau kerusakan material, tetapi membolehkan maskapai membayar jumlah yang lebih sesuai dengan perjanjian dengan penumpang.[28] Alasan dirumuskannya Konvensi Warsawa yakni dimungkinkannya maskapai untuk menghindari konflik-konflik besar seperti konflik hukum dan konflik yurisdiksi. Alasan yang kedua adalah untuk melindungi industri penerbangan dari banyaknya klaim yang dapat timbul dari potensi-potensi kecelakaan di masa depan.[29] Unifikasi dan pembatasan peraturan mengenai tanggung jawab hukum, menyebabkan maskapai menandatangani asuransi untuk melindungi diri dari klaim lainnya apabila terjadi kecelakaan dan menciptakan bentuk awal dari manajemen risiko di dunia penerbangan.[30] Yang mana dinyatakan dalam Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929:[31]

"The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a

[27] Herwin, Potler Gultom, dan Mardianis, *Op, cit.,* hlm 464.
[28] Arman Anwar, Rehatta, Vondaal Vidya Hattu, Johanis dkk, Hukum Internasional, Widina, Bandung, 2021, hlm 117.
[29] Christoffer Thallin, "*The Air Carrier's Liability for Passenger Damages – Article 17 of the Warsaw System and the New Montreal Convention",* Swedia: University of Lund, Master Thesis, 2002, hlm 10.
[30] Michael Milde, "The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air", *Journal Annals of Air and Space Law*, Vol XXIV, 1999, hlm 159.
[31] Konvensi Warsawa 1929 Tentang Pengangkutan Internasional Melalui Udara.

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 of the operations of embarking or disembarking"

Yaitu bila diartikan "Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita dalam hal kematian atau cederanya penumpang atau cedera tubuh lainnya yang diderita oleh penumpang, jika kecelakaan yang menyebabkan kerusakan tersebut terjadi di dalam pesawat atau dalam perjalanan apa pun operasi naik atau turunnya". Dengan demikian, maskapai penerbangan dapat diminta pertanggungjawaban jika memenuhi kondisi-kondisi berikut:[32]

1) Kerugian disebabkan oleh kecelakaan.
2) Kecelakaan terjadi saat penumpang berada di dalam pesawat.
3) Kecelakaan terjadi selama proses embarkasi atau debarkasi.

Banyak ahli hukum penerbangan sepakat bahwa Pasal 17 Konvensi Warsawa menganut prinsip *presumption of liability* (anggapan tanggung jawab), Ini berarti bahwa maskapai penerbangan dianggap bertanggung jawab atas cedera atau kematian penumpang yang terjadi dalam kondisi yang diatur oleh pasal tersebut (yaitu, selama penerbangan atau dalam proses naik atau turun dari pesawat), kecuali maskapai dapat membuktikan adanya faktor-faktor yang membebaskan mereka dari tanggung jawab.[33]

Tanggung jawab untuk barang menurut Konvensi Warsawa tetap menggunakan sistem yang sama dengan sistem tanggung jawab untuk penumpang[34]. Dengan satu perbedaan penting yaitu adanya ketentuan bahwa untuk barang, pengangkut bisa membebaskan diri dari tanggung jawab kalau kerugian ditimbulkan karena suatu kekeliruan pengemudian, pada "*handling*" pesawat terbang atau pada navigasi asal saja dalam semua hal lain telah mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindarkan timbulnya kerugian.[35] Pasal 21 Ayat (1) konvensi Warsawa Tahun 1929, yang menyatakan: [36]

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.

Untuk kerugian yang terjadi berdasarkan Pasal 17 ayat 1, pengangkut tidak dapat melepaskan atau membatasi tanggung jawabnya, tidak melebihi 100.000 *Special Drawing*

---

[32] E Saefullah Wiradipradja, Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I, Alumni, Bandung, 2014, hlm 56.

[33] Dhea Alda Mutya, "*Tanggung jawab maskapai penerbangan atas kehilangan barang di pesawat (studi putusan No. 10/Pdt.Sus- BPSK/2016/PN.JKT.BRT, No. 649 K/Pdt.Sus-BPSK/2016 DAN No. 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017)",* Skripsi UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, Jakarta, 2018, hlm 33.

[34] Martono, "Hukum udara nasional dan internasional publik (public international and national air law", *Rajawali Pers*, Jakarta, 2012.

[35] Coplan Benesch Friedlander dan Aronoff, "Rezim Tanggung Jawab Pengangkut Udara: Perbandingan dan Kontras Ketentuan Warsawa dan Montreal", *Lexology*, 13 September 2023, hlm 2.

[36] Konvensi Warsawa 1929.

Rights (SDR) bagi setiap penumpang. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari Pasal 17 ayat 1 yang melebihi 100.000 *Special Drawing Rights* (SDR) untuk tiap penumpang. Hal ini berlaku jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut tidak disebabkan kelalaian, kealpaan, atau tindakan salah dari pengangkut, pegawai, atau agennya.[37]

Hukum Pengangkutan Udara Niaga yang diatur dalam Konvensi Internasional, yakni Konvensi Montreal 1999 (*Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air*) atau Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional yang mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian akibat tindakan pengangkut, baik dalam pengangkutan penumpang, bagasi, maupun kargo dalam pengangkutan udara niaga.[38]

Konvensi Montreal 1999 merupakan penyederhanaan dari berbagai peraturan dan perjanjian sebelumnya dalam sistem Konvensi Warsawa 1929.[39] Secara Internasional, Konvensi Montreal 1999 telah menggantikan Konvensi Warsawa 1929.[40] Konvensi Montreal 1999 tidak mengatur hubungan hukum secara langsung antara perusahaan manufaktur pesawat dengan penumpang pesawat. Konvensi ini, melalui pasal-pasalnya hanya mengatur hubungan hukum langsung antara penumpang, bagasi miliknya, kargo yang dikirimkan oleh *consignor* kepada *consignee* dengan pengangkut udara sipil komersial selaku pihak yang mengangkut ketiga objek tersebut. Hubungan hukum lain yang diatur menurut konvensi ini adalah hubungan hukum antara pengangkut udara sipil komersial dengan pihak yang seharusnya bertanggung jawab dalam hal terjadinya suatu kecelakaan sebagaimana hubungan hukum ini diatur menurut pasal 37 Konvensi Montreal 1999 yaitu "Tidak ada dalam Konvensi ini yang akan menentukan apakah seseorang yang bertanggung jawab atas kerugian sesuai dengan ketentuannya memiliki hak menggugat kembali terhadap orang lain".[41] Dengan demikian hubungan hukum antara perusahaan manufaktur pesawat dan penumpang pesawat tidak diatur di dalam konvensi ini, setidaknya dalam konteks hubungan hukum langsung.

Meskipun tidak secara langsung, terdapat hubungan hukum antara perusahaan manufaktur pesawat dan penumpang pesawat yang terjadi melalui perantara pengangkut udara sipil komersial. [42]Pengangkut udara sipil komersial membeli pesawat dari perusahaan manufaktur untuk menyediakan layanan pengangkutan penumpang yang membutuhkan perjalanan udara, serta pengangkutan barang atau kargo. Tanpa tujuan pengangkutan komersial tersebut, tidak ada manfaat yang dapat diperoleh dari pembelian pesawat oleh pengangkut udara. Oleh karena itu, pengangkut udara yang membeli pesawat untuk tujuan pengangkutan udara sipil komersial secara tidak langsung berfungsi sebagai perantara yang menghubungkan perusahaan manufaktur pesawat dengan penumpang, yang merupakan konsumen jasa pengangkutan udara yang menggunakan pesawat yang diproduksi oleh perusahaan manufaktur tersebut.

---

[37] Ahmad Sudiro, "Kajian Penyelesaian Santunan Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Nasional Yang Menderita Kerugian", *litbangdanpustaka-dephub. go. id*, 2018, hlm 10.

[38] Muhammad Ferdian, "Implementasi hukum terhadap perlindungan konsumen atas kehilangan atau kerusakan barang bagasi transportasi udara" *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara*, Vol 11 No 1, 2020, hlm 45.

[39] Susi RapidawatI, "*Perlindungan Konsumen Terhadap Jasa Transportasi Perairan Penumpang Dan Barang (Studi Kasus Km Jelatik Ekspres Tujuan Pekanbaru–Selatpanjang),* Skripsi Universitas Islam Riau, 2022.

[40] Dhy Riadhy Arafah dan Sarah Amalia Nursani, "Penghantar Hukum Penerbangan Privat", *Kencana*, Jakarta Timur, 2019, hlm 30.

[41] Pasal 37 Konvensi Montreal 1999 tentang Hak Menggugat Kembali terhadap Pihak Ketiga

[42] Linda Lidia Imon, "Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Udara Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan", *Journal Scientia De Lex,* Vol 4 No 3, 2016, hlm 256.

Dengan adanya hubungan hukum secara tidak langsung tersebut, apabila kemudian terjadi suatu kecelakaan pesawat yang melukai atau menewaskan penumpang, hubungan hukum secara tidak langsung tersebut akan menciptakan pula tanggung jawab secara tidak langsung dari perusahaan manufaktur kepada penumpang pesawat. Namun untuk menciptakan tanggung jawab secara tidak langsung tersebut, pihak perantara yakni pengangkut udara, harus mempergunakan hanya terlebih dahulu untuk meminta klaim ganti rugi kepada perusahaan manufaktur pesawat apabila terbukti bahwa pesawat sipil komersil yang ia produksi mengandung unsur kecacatan yang membuatnya mengalami kecelakaan.

Dalam konteks Konvensi Montreal 1999 dan Kecelakaan Pesawat Lion Air JT-610, hubungan hukum secara tidak langsung antara Boeing Company dengan penumpang dilakukan berdasarkan penerapan pasal 17 ayat (1), pasal 21 ayat (1), dan pasal 37. Secara substansi, Pasal 17 ayat (1) Konvensi Montreal 1999 mengatur tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang. Dalam Pasal 17 Konvensi Montreal 1999 tersebut, perusahaan transportasi memiliki kewajiban untuk menanggung kerugian yang dialami, namun dengan syarat bahwa cedera atau kematian tersebut terjadi di atas pesawat atau selama kegiatan operasi menuju atau meninggalkan pesawat.

Berdasarkan Pasal 17 butir 1 mengatur bahwa untuk menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul, harus memenuhi beberapa syarat seperti:

a. kerugian harus disebabkan oleh kecelakaan;
b. kecelakaan tersebut harus terjadi di atas pesawat udara; atau
c. kecelakaan tersebut harus terjadi saat melakukan setiap kegiatan operasi menuju ke pesawat atau meninggalkan pesawat.

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

Untuk pemberian ganti rugi diatur dalam pasal 21 tentang ganti rugi atas kematian atau luka pada penumpang yang berbunyi:[43]

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

Menurut B. S. N. Pillay, seorang ahli hukum internasional, batasan tanggung jawab yang ditetapkan dalam Pasal 21 ini mencerminkan pendekatan kompromistis antara perlindungan maksimal kepada penumpang dan kebutuhan untuk menjaga kestabilan industri penerbangan. Dengan menetapkan batas tanggung jawab, Konvensi Montreal berusaha menciptakan keseimbangan antara hak-hak penumpang untuk mendapatkan kompensasi yang layak dan kepentingan pengangkut yang tidak ingin dibebani dengan klaim yang tidak terkendali yang bisa merugikan secara finansial.

Pendapat ini didukung oleh David J. Bederman, seorang pakar hukum penerbangan internasional, yang menganggap bahwa batas tanggung jawab yang ditetapkan dalam Pasal 21 juga memberikan kepastian hukum, yang memungkinkan pengangkut untuk mengetahui dengan jelas risiko finansial yang mereka hadapi. Batas ini, meskipun terbatas, menciptakan peraturan yang lebih adil dan lebih terukur dibandingkan dengan sistem yang lebih mengandalkan pembuktian kelalaian atau kesalahan dari pihak pengangkut, seperti yang berlaku pada sistem tanggung jawab sebelumnya dalam Konvensi Warsawa.

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 depository 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 forcewithin 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*

[43] Konvensi Montreal 1999

mentioned in paragraph 1 of article 23"

Yaitu: 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 *Special Drawing Rights* (SDR). Apabila dikonversikan kedalam rupiah adalah sebesar Rp.2,288.000.000,00 (dua miliar dua ratus delapan puluh delapan juta rupiah).

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. Ketentuan pengadaan asuransi ini dimuat dalam Pasal 50 Konvensi Montreal:

> *"states parties shall require their carries to maintain adquate 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 memadai yang mencakup kewajibannya berdasarkan konvensi ini.

Dalam peraturan nasional, tanggung jawab pengangkut diatur dengan mewajibkan pengangkut untuk memiliki asuransi. Hal ini tercantum dalam Pasal 179 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menyatakan: "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 yang dimaksud dalam pasal tersebut adalah sebagai berikut:

a. Pasal 141 mengatur bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang akibat kecelakaan yang menyebabkan kematian, cacat tetap, atau cedera.
b. Pasal 143 menyatakan bahwa pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian

akibat keterlambatan penerbangan, kecuali jika keterlambatan tersebut disebabkan oleh keadaan yang tidak dapat dikendalikan oleh pengangkut.

c. Pasal 144 mengatur bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan bagasi penumpang yang telah tercatat, kecuali kerugian tersebut disebabkan oleh keadaan yang tidak dapat dihindari, meskipun pengangkut telah melakukan upaya terbaik.
d. Pasal 145 menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang dialami pengirim barang akibat kerusakan, kehilangan, atau terlambatnya pengiriman kargo, kecuali kerugian tersebut disebabkan oleh faktor di luar kemampuan pengangkut.
e. Pasal 146 menyatakan bahwa pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo untuk melindungi pihak yang dirugikan atas kerugian yang mungkin timbul selama proses pengangkutan.

Dalam hukum nasional, tanggung jawab pengangkut diatur dalam Undang-Undang Penerbangan, yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.[44] Peraturan ini bertujuan untuk memberikan perlindungan hukum dengan menetapkan standar keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia. Dalam peraturan tersebut, tanggung jawab pengangkut diatur secara rinci, yang pada intinya mengharuskan pengangkut untuk memberikan kompensasi atas kerugian yang dialami oleh penumpang, pengirim barang, serta pihak ketiga yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan.

Menurut pasal 1 ayat (3) Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, pengertian tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. Jenis tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Bab II tentang jenis tanggung jawab pengangkut dan besaran ganti kerugian pasal 2 yang menyebutkan pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
c. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat
d. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
e. Keterlambatan angkutan udara; dan
f. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga. Oleh karena itu tanggung jawab pengangkut angkutan udara dalam hal ini perusahaan penerbangan yaitu dari naik sampai turunnya penumpang pesawat udara.

Batas tanggung jawab perusahaan penerbangan diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yaitu pada

[44] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara "Kesepakatan Penyesuaian FIR Sudah Dipersiapkan Dengan Matang dan Mendatangkan Manfaat Bagi Indonesia", *Kementrian Perhubungan Republik Indonesia*, 06 Februari 2022, Dikunjungi pada tanggal 25 November 2024, Pukul 13.38 WIB.

Pasal 18:

1) Tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara sampai dengan penumpang memasuki terminal kedatangan di bandar udara tujuan.
2) Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.
3) Tanggung jawab pengangkut terhadap kargo dimulai sejak pengirim barang menerima salinan surat muatan udara dari pengangkut sampai dengan waktu yang ditetapkan sebagai batas pengambilan sebagaimana tertera dalam surat muatan udara (*airway bill*).

Pasal 19: Pengangkut tidak dapat dituntut tanggung jawab untuk membayar ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b, Pasal 3 huruf c butir 2, Pasal 14, apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa :

a. kejadian tersebut bukan karena kesalahan atau kelalaian pengangkut atau orang-orang yang dipekerjakannya atau agen-agennya; atau
b. kejadian tesebut semata-mata disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang sendiri dan/atau pihak ketiga

Pasal 20 yaitu Tanggung jawab pengangkut dalam peraturan ini berlaku terhadap pengangkut yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*charter*) atau 4 pihak-pihak lain sebagai pembuat kontrak pengangkutan (*contracting carrier)* sepanjang tidak diperjanjikan lain dan tidak bertentangan dengan peraturan ini. Tanggung jawab perusahaan penerbangan menyebutkan bahwa asuransi diwajibkan demi menjamin keselamatan terhadap penumpang. Wajib asuransi terhadap penumpang diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara pada Bab III Pasal 16 dan 17.

Berhubungan dengan wajib asuransi tanggung jawab pengangkut, pihak asuransi membantu pihak perusahaan penerbangan untuk bertanggungjawab terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan. Jumlah ganti kerugian pada penumpang yang mengalami kecelakaan diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 pasal 3 yang berbunyi: "Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-Iuka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a ditetapkan sebagai berikut:

a. penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang;
b. penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang sematamata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan dibandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang;

c. penumpang yang mengalami cacat tetap, meliputi :
    1) penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; dan
    2) penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
d. Cacat Tetap Total sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki.
e. Penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan dirumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) per penumpang.

Tanggung jawab terhadap penumpang yang wajib dilakukan oleh perusahaan penerbangan yang jelas diatur pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan diatur lebih khusus lagi dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara. Pada peraturan tersebut menyebutkan bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang wajib dilaksanakan sebagai syarat untuk menjalankan pengangkutan udara. Pada peraturan tersebut juga disebutkan batas-batas tanggung jawab pengangkut, wajib asuransi tanggung jawab pengangkut, syarat dan tata cara pengajuan ganti rugi dan nominal yang harus dibayarkan jika penumpang mengalami kecelakaan dan sebagainya.

B. Implementasi Konvensi Montreal 1999 Terkait Tanggung Jawab Manufaktur Pesawat Terbang dalam Kasus Jatuhnya Lion Air JT-610

Dalam rangka mengikuti perkembangan dan modernisasi hukum penerbangan internasional serta menciptakan harmonisasi antara para pemangku kepentingan penerbangan di Indonesia dengan standar penerbangan global, Indonesia kembali meratifikasi konvensi yang dikeluarkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization*/ICAO). Konvensi tersebut adalah *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konvensi tentang unifikasi aturan-aturan tertentu untuk angkutan udara internasional), yang lebih dikenal dengan nama Konvensi Montreal 1999.[45]

[45] Humas Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU), "Indonesia Ratifikasi Montreal Convention 1999 Untuk Modernisasi Dan Harmonisasi Perlindungan Pengguna Jasa Penerbangan Internasional", Kementrian Perhubungan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 27 Juli 2017.

Indonesia meratifikasi Konvensi Montreal 1999 pada tanggal 21 November 2016 melalui Perpres RI No. 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konvensi tentang Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu untuk Angkutan Udara Internasional). Piagam aksesi Konvensi Montreal 1999 diserahkan kepada Sekretaris Jenderal ICAO, Dr. Fang Liu, pada tanggal 20 Maret 2017 di Kantor Pusat ICAO, Montreal, Kanada. Berdasarkan ketentuan Pasal 52 Ayat 7, Konvensi ini mulai mengikat Indonesia pada 19 Mei 2017, yang dihitung 60 hari setelah penyerahan piagam aksesi tersebut.[46]

Keberhasilan Indonesia dalam meratifikasi Konvensi Montreal 1999 mendapatkan pengakuan dan apresiasi dari *International Air Transport Association* (IATA), sebuah asosiasi penerbangan sipil internasional yang berperan besar dalam perkembangan angkutan udara global. Konvensi Montreal 1999 adalah amandemen dari Konvensi Warsawa 1929, Tujuan Indonesia secara umum dalam meratifikasi Konvensi Montreal 1999 di antaranya adalah untuk memberlakukan ketentuan Internasional tersebut sebagai payung hukum nasional dalam pengaturan tanggung jawab pengangkut yang dilakukan oleh angkutan udara internasional. Selain itu, memberikan jaminan kepastian hukum bagi penumpang, barang, bagasi dan kargo pada angkutan udara internasional, serta memberikan perlindungan bagi maskapai penerbangan berupa adanya batas besaran tanggung jawab kompensasi kepada penumpang, barang bagasi, dan kargo penerbangan internasional.

Konvensi Montreal 1999 juga menyederhanakan ketentuan mengenai tanggung jawab untuk kargo udara dan mendukung penerapan dokumen-dokumen kargo secara elektronik, yang lebih efisien dan praktis. Selain itu, konvensi ini memberikan kemudahan bagi penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan dalam perjalanan angkutan udara internasional untuk mengajukan gugatan di negara tempat mereka tinggal atau berdomisili. Hal ini bertujuan untuk mempercepat proses hukum dan memberikan akses yang lebih mudah bagi korban untuk memperoleh ganti rugi, tanpa harus terbebani dengan prosedur yang rumit atau biaya yang tinggi terkait dengan pengajuan gugatan di negara tempat maskapai beroperasi.[47]

Dengan diratifikasinya Konvensi Montreal 1999 tersebut, Indonesia kini dapat menerapkan ketentuan-ketentuan yang telah diatur di dalam Konvensi Montreal 1999 ke dalam regulasi nasionalnya dan telah menempatkan dirinya kedalam posisi sejajar dengan 122 negara-negara anggota ICAO lainnya yang juga telah meratifikasi Konvensi Montreal 1999.

Indonesia juga dapat meningkatkan daya tawarnya dalam forum-forum internasional seperti APEC maupun ICAO, serta meraih kepercayaan dunia internasional di mana salah satunya akan berdampak kepada meningkatnya jumlah frekuensi penerbangan Internasional masuk ke Indonesia.

Adapun nilai terbaru tanggung jawab pengangkut sesuai dengan yang telah ditentukan dalam Konvensi Montreal 1999 adalah: [48]

1. Jumlah kompensasi bagi penumpang yang meninggal atau menderita akibat kecelakaan pesawat udara sampai dengan 113.100 *Special Drawing Rights* (SDR) atau sekitar Rp2,03 miliar sesuai dengan Pasal 21 ayat (1);

---

[46] *Ibid.*

[47] Dian Thenniarti, "Ratifikasi Konvensi Montreal 1999 Tambah Daya Tawar Indonesia Di Penerbangan Internasional", InfoPublik, 17 Februari 2017.

[48] Muhammad Ferdian, *Op cit.,* hlm 37.

2. Jika penumpang ingin mengajukan klaim melebihi batas 113.100 *Special Drawing Rights* (SDR) tersebut, berlaku asas tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*liability based on fault*). Maskapai penerbangan harus membuktikan bahwa tidak ada kesalahan yang disengaja di pihaknya sesuai dengan Pasal 21 ayat (2);
3. Dalam hal kerugian yang diakibatkan oleh keterlambatan pesawat udara, maskapai penerbangan wajib memberikan kompensasi maksimum 4.694 *Special Drawing Rights* (SDR) atau sekitar Rp84,2 juta sesuai Pasal 22 ayat (1);
4. Untuk kehilangan, kerusakan, ataupun musnahnya barang bawaan dan bagasi, tanggung jawab pengangkut udara dibatasi sampai dengan maksimum 1.131 *Special Drawing Rights* (SDR) atau sekitar Rp20,3 juta sesuai dengan Pasal 22 ayat (2);
5. Untuk pengiriman kargo, pada kerusakan, kehilangan, keterlambatan, atau musnahnya kargo, pengirim berhak atas ganti rugi maksimum 19 *Special Drawing Rights* (SDR) atau sekitar Rp 341 ribu per kilogram sesuai dengan Pasal 22 ayat (3); 1 *Special Drawing Rights* (SDR) setara dengan sekitar 1,35 USD berdasarkan data Integrated Management System (IMF) per tanggal 24 Januari 2017. Sedangkan kurs dollar AS rata-rata sebesar Rp13.300, per 1 Februari 2017).

Ratifikasi hukum tanggung jawab pengangkut Internasional ini melengkapi hukum tanggung jawab pengangkut di Indonesia. Sebelumnya, Indonesia sudah mempunyai hukum tanggung jawab pengangkut untuk penerbangan nasional. Yaitu Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Sebagai perbandingan, untuk kompensasi penerbangan domestik, seperti tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan no. PM 77 tahun 2011 adalah sebagai berikut:

1. Jumlah kompensasi bagi penumpang yang meninggal akibat kecelakaan atau kejadian yang ada hubungannya dengan pengangkutan pesawat udara di dalam pesawat adalah Rp1,25 miliar sesuai dengan Pasal 3 ayat (a);
2. Jumlah kompensasi bagi penumpang yang meninggal akibat kejadian yang ada hubungannya dengan pengangkutan pesawat udara saat meninggalkan ruang tunggu bandara menuju pesawat atau saat meninggalkan pesawat menuju ruang kedatangan bandara tujuan atau bandara transit adalah Rp500 juta sesuai dengan Pasal 3 ayat (b);
3. Penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter selama jangka waktu paling lambat 60 hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti rugi sebesar Rp1,25 miliar. Sedangkan untuk cacat sebagian diberikan ganti rugi maksimal Rp150 juta.
4. Dalam hal kerugian yang diakibatkan oleh keterlambatan pesawat udara lebih dari 4 jam, maskapai penerbangan wajib memberikan kompensasi Rp300.000, per penumpang, atau 50 persen dari ketentuan tersebut jika maskapai memberikan alternatif ke rute terdekat dan wajib memberi transportasi lanjutan gratis ke bandara tujuan sesuai dengan Pasal 10 ayat (a) dan (b);
5. Untuk kehilangan, kerusakan, ataupun musnahnya barang bawaan dan bagasi setelah 14 hari kalender, maskapai harus memberikan kompensasi Rp200.000, per kg dan maksimal Rp4 juta. Dalam masa menunggu tersebut, penumpang mendapat uang tunggu Rp200.000, per hari selama maksimal tiga hari sesuai dengan Pasal 5 ayat (1), (2), (3);

6. Untuk kerusakan kargo, pengirim mendapat kompensasi Rp50.000, per kg. sedangkan untuk kehilangan, atau musnahnya kargo, pengirim mendapat kompensasi Rp100.000, per kilogram sesuai dengan Pasal 7.

Studi literatur yang mengacu pada data dari KNKT menunjukkan bahwa antara tahun 2010 hingga 2016, terdapat 212 kecelakaan pesawat udara di Indonesia. Dari jumlah tersebut, 142 kecelakaan (67,12%) disebabkan oleh faktor manusia, yang meliputi kesalahan koordinasi dan komunikasi antar awak pesawat serta ketidaktaatan penumpang terhadap prosedur keselamatan. Sebanyak 34 kecelakaan (15,75%) disebabkan oleh faktor teknis, yang berhubungan dengan kondisi, desain pesawat, mesin, serta pemeliharaan mesin. 26 kecelakaan (12,33%) disebabkan oleh faktor lingkungan, seperti cuaca dan suhu yang tidak dapat dikendalikan, dan 10 kecelakaan (4,79%) disebabkan oleh faktor fasilitas, seperti kondisi landasan pacu yang licin. Sementara itu, data terbaru mengenai kecelakaan pesawat udara di Indonesia antara tahun 2017 hingga 2019 mencatat 14 kecelakaan, dengan 68,4% di antaranya disebabkan oleh faktor manusia, 15,8% oleh faktor teknis, 10,5% oleh faktor fasilitas, dan 5,3% oleh faktor lingkungan.[49]

Kecelakaan pesawat udara merujuk pada peristiwa yang menyebabkan kerusakan atau gangguan pada pesawat, yang dapat mencakup kejadian seperti pesawat yang jatuh (baik saat lepas landas, selama penerbangan, atau mendarat), tabrakan antar pesawat, pesawat yang hilang, serta insiden serius yang dialami pesawat udara.[50] Faktor manusia terkait dengan kesalahan koordinasi dan komunikasi antar awak pesawat serta ketidaktaatan penumpang terhadap prosedur keselamatan. Sementara faktor teknis mencakup kondisi atau desain pesawat, mesin, serta pemeliharaan mesin. Faktor lingkungan berhubungan dengan cuaca dan suhu yang tidak dapat dikendalikan, sedangkan faktor fasilitas terkait dengan kondisi landasan pacu (*runway*).[51]

Kasus kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh kegagalan system manufaktur antara lain Ethiopian Airlines Penerbangan 302 adalah penerbangan internasional terjadwal yang berangkat dari Addis Ababa menuju Nairobi pada 10 Maret 2019. Pesawat lepas landas pada pukul 08:38 waktu setempat (05:38 UTC) dengan 149 penumpang dan 8 awak pesawat di dalamnya. Sekitar satu menit setelah lepas landas, kopilot yang bertindak atas instruksi kapten melaporkan adanya masalah pada "kontrol penerbangan" ke menara kontrol. Dua menit setelah penerbangan dimulai, sistem MCAS (*Maneuvering Characteristics Augmentation System)* pesawat aktif, menyebabkan pesawat mulai menukik ke tanah. [52]

Para pilot berjuang keras untuk mengendalikan pesawat dan berhasil mencegah hidung pesawat menukik lebih jauh, namun pesawat terus kehilangan ketinggian. MCAS kembali aktif, mendorong hidung pesawat lebih jauh ke bawah. Untuk mengatasi masalah ini, pilot berusaha menonaktifkan sistem trim tab elektrik, yang juga menonaktifkan perangkat lunak MCAS. Namun, dalam upaya tersebut, mereka tidak menyadari bahwa dengan mematikan sistem trim elektrik, mereka juga kehilangan kemampuan untuk

[49] Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), "Data Investigasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2010 – 2016," Jakarta, 2016, http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_ Release/Media Release KNKT 2016/Media Release 2016 - IK Penerbangan 20161130.pdf

[50] International Civil Aviation Organization (ICAO), "Aircraft Accident and Incident Investigation," 2016, https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_cas ualties/annex_13.pdf

[51] Pei Chi Shao, Yu Hern Chang, Hubert J. Chen, "Analysis of an aircraft accident model in Taiwan", *Journal of Air Transport Management*, Vol 27 No 5, 2013, hlm 35.

[52] Kaplan, Thomas, Ian Austen, dan Selam Gebrekidan, "As Uproar Builds, US Grounds Jets Days After Crash", *The New York Times*, 2019.

memangkas stabilizer ke posisi netral menggunakan sakelar elektrik yang terletak di kuk mereka. Satu-satunya cara untuk menggerakkan stabilizer adalah dengan memutar roda secara manual, namun karena adanya gaya aerodinamis yang kuat akibat manajemen dorong yang tidak memadai, upaya ini gagal.

Akibat pilot yang tidak sengaja membiarkan mesin dalam daya lepas landas penuh, pesawat berakselerasi dengan kecepatan tinggi, memberikan tekanan lebih pada stabilizer. Setelah beberapa menit berjuang, kapten meminta izin untuk kembali ke bandara. Izin diberikan, dan pengawas lalu lintas udara mengalihkan penerbangan lain untuk memberi ruang bagi pesawat ini. Pesawat kemudian berbelok ke arah timur, namun saat belokan semakin curam, pesawat berguling ke kanan dan sayap kanan mengarah ke bawah.

Pada pukul 08:43, setelah berjuang keras untuk mengangkat hidung pesawat dengan menarik kuk secara manual, kapten meminta kopilot untuk menyalakan kembali sistem trim elektrik, berharap dapat mengembalikan stabilizer ke posisi netral. Namun, saat sistem trim diaktifkan kembali, MCAS juga aktif kembali, mendorong hidung pesawat lebih jauh ke bawah. Kedua pilot berusaha menaikkan hidung pesawat dengan menarik kuk mereka secara manual, namun pesawat terus menukik ke tanah.

Pesawat akhirnya menghilang dari radar dan jatuh sekitar pukul 08:44, enam menit setelah lepas landas. Data pelacakan penerbangan menunjukkan bahwa ketinggian pesawat serta laju pendakian dan penurunan pesawat berfluktuasi. Beberapa saksi melaporkan melihat "asap putih" yang keluar dari pesawat, serta mendengar suara-suara aneh sebelum pesawat jatuh. Pesawat tersebut menghantam tanah dengan kecepatan hampir 700 mil per jam (1.100 km/jam), dan tidak ada yang selamat dari kecelakaan tersebut. Pesawat jatuh di distrik Gimbichu, Wilayah Oromia, sekitar 62 km di tenggara Bandara Internasional Bole. Dampak kecelakaan menciptakan kawah selebar 28 meter dan panjang 40 meter, dengan puing-puing pesawat tertancap hingga 10 meter ke dalam tanah. Puing-puing pesawat berserakan di ladang pertanian bersama dengan barang-barang pribadi dan bagian tubuh korban.

Kasus kecelakaan pesawat lainnya yaitu China Airlines Penerbangan 611 (2002) adalah salah satu kecelakaan penerbangan yang sangat tragis dan terkenal dalam sejarah penerbangan Taiwan. Penerbangan ini terjadi pada 25 Mei 2002, yang melibatkan pesawat Boeing 747-209B yang beroperasi pada rute reguler dari Bandara Internasional Taoyuan (Taiwan) menuju Bandara Internasional Hong Kong. [53]

Penyelidikan yang dilakukan oleh Dewan Keamanan Penerbangan Eksekutif Yuan Republik Tiongkok (Taiwan) menemukan bahwa kecelakaan ini disebabkan oleh kerusakan struktural pada pesawat yang sudah ada sejak 1980. Pada tahun tersebut, pesawat Boeing 747 ini mengalami pendaratan keras di Bandara Kai Tak Hong Kong, yang menyebabkan kerusakan pada bagian ekor pesawat. Namun, perbaikan yang dilakukan setelah kejadian tersebut hanya bersifat sementara dan tidak mengikuti pedoman yang ditetapkan oleh Boeing.

Perbaikan yang tidak memadai ini menyebabkan terjadinya retakan pada struktur pesawat yang semakin memburuk dari waktu ke waktu. Retakan tersebut berkembang sepanjang sekitar 180 cm dan semakin melemahkan kekuatan struktur tubuh pesawat. Akhirnya, pada penerbangan 611, retakan ini menyebabkan kerusakan yang cukup parah, menghancurkan struktur pesawat di udara dan mengakibatkan pesawat terjun bebas dari ketinggian 35.000 kaki, menyebabkan 225 korban jiwa.

---

[53] EnsiklopediaDunia, China Airlines Penerbangan 611, https://p2k.stekom.ac.id /ensiklopedia/China_Airlines_Penerbangan_611, dikunjungi pada tanggal 10 Desember 2024, pukul 13.58 WIB.

Pada tahun 1990, pesawat British Airways Boeing 737 mengalami kecelakaan saat bagian kaca kokpit pecah di ketinggian tinggi, karena kesalahan manufaktur pada komponen jendela kokpit. Sebuah baut pengikat kaca kokpit tidak terpasang dengan benar selama proses manufaktur, yang menyebabkan kaca tersebut terlepas dan menyebabkan dekompresi kabin. Untungnya, meskipun pesawat kehilangan tekanan dan terjadi beberapa kerusakan pada pesawat, pilot berhasil melakukan pendaratan darurat, dan tidak ada korban jiwa. Meskipun tidak fatal, kecelakaan ini mengungkapkan betapa pentingnya kualitas kontrol dan inspeksi dalam proses manufaktur.[54]

Dengan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability),* produsen pesawat udara diharuskan membayar ganti rugi kepada penumpang jika kecelakaan terjadi akibat cacat produk, baik cacat pada desain, perakitan, atau kesalahan dalam memberikan instruksi yang memadai. Namun, penumpang pesawat di Indonesia sering mengalami kesulitan dalam mengajukan gugatan ganti rugi terhadap produsen pesawat akibat cacat produk. Ada dua alasan utama yang mendasari hal ini.

Pertama, belum ada peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur hak ganti rugi bagi penumpang yang menjadi korban kecelakaan pesawat akibat cacat produk. Kedua, dalam proses gugatan, penumpang atau ahli waris korban sering diminta untuk menandatangani *statement of release and discharge*, yang pada intinya menyatakan bahwa pihak yang menerima ganti rugi telah melepaskan dan membebaskan perusahaan penerbangan serta produsen pesawat dari kewajiban untuk membayar ganti rugi lebih lanjut.

Kecelakaan pesawat yang melibatkan Ethiopian Airlines Penerbangan 302, China Airlines Penerbangan 611, dan British Airways Penerbangan 5390 menunjukkan dampak besar terhadap industri penerbangan. Meskipun Boeing tidak secara eksplisit mengakui kesalahan mereka dalam kejadian-kejadian tersebut, perusahaan tersebut setuju untuk membayar denda serta kompensasi finansial kepada para korban dan keluarga mereka. Selain itu, sebagai bagian dari upaya untuk memperbaiki reputasi dan memastikan keselamatan penerbangan di masa depan, Boeing juga diwajibkan untuk melakukan perbaikan pada desain pesawat yang terlibat, khususnya terkait sistem penerbangan otomatis dan perangkat lunak, serta menyelenggarakan program pelatihan ulang bagi pilot untuk memastikan bahwa prosedur keselamatan diterapkan dengan tepat. Langkah-langkah ini diambil untuk mengurangi risiko kecelakaan serupa di masa depan dan memulihkan kepercayaan publik terhadap industri penerbangan.

Kesimpulan

The Boeing Company memiliki pertanggungjawaban tidak langsung terhadap penumpang korban kecelakaan Pesawat Lion Air JT 610 berdasarkan Pasal 37 Konvensi Montreal 1999. Meskipun Konvensi Montreal hanya mengatur hubungan hukum antara maskapai dan penumpang, Boeing dapat diminta untuk mengganti kerugian yang telah dibayarkan oleh Lion Air. Hal ini terjadi setelah Lion Air memberikan ganti rugi awal kepada penumpang dan kemudian mengaktifkan Pasal 37 untuk meminta pertanggungjawaban kepada Boeing. Meskipun hubungan langsung tidak ada, *Boeing* tetap memiliki kewajiban untuk mengganti ganti rugi yang telah diberikan oleh Lion Air kepada

[54] Chappy Hakim, Mengerikan! Ketika Kaca Kokpit Pecah di Tengah Penerbangan, NetralNews, 13 April 2023.

korban, menciptakan hubungan pertanggungjawaban tidak langsung antara *Boeing* dan penumpang pesawat tersebut.

Tanggung jawab terhadap penumpang korban kecelakaan pengangkutan udara sipil diatur oleh Konvensi Montreal 1999. Pada tingkat pertama, pengangkut udara wajib memberikan kompensasi sebesar *Special Drawing Rights* (SDR) 113.100 untuk setiap penumpang yang terluka atau meninggal dunia tanpa perlu membuktikan kesalahan. Pada tingkat kedua, jika pengangkut udara tidak dapat membuktikan bahwa kecelakaan bukan disebabkan oleh kelalaian mereka atau pihak terkait, maka pengangkut dapat diminta membayar kompensasi lebih besar. Konvensi ini juga memberi hak kepada pengangkut untuk meminta pertanggungjawaban dari pihak lain yang terkait seperti produsen pesawat.

Informasi Pendanaan

Tidak ada.

Ucapan Terima Kasih

Tidak ada.

Referensi

Ahmad Sudiro, "Kajian Penyelesaian Santunan Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Nasional Yang Menderita Kerugian", litbangdanpustaka-dephub.go.id, 2018.

Aulia Ali Reza, "Pertanggungjawaban Korporasi dalam Rancangan KUHP", Institute for Criminal Justice Reform, Jakarta Selatan, 2015.

Arman Anwar, Rehatta, Vondaal Vidya Hattu, Johanis dkk, *Hukum Internasional,* Widina, Bandung, 2021.

Astri Rumondang Banjarnahor dkk, Manajemen Transportasi Udara, Yayasan Kita Menulis, Jakarta, 2021.

Christoffer Thallin, "The Air Carrier's Liability for Passenger Damages – Article 17 of the Warsawa System and the New Montreal Convention", Swedia: University of Lund, Master Thesis, 2002.

Coplan Benesch Friedlander dan Aronoff, "Rezim Tanggung Jawab Pengangkut Udara: Perbandingan dan Kontras Ketentuan Warsawa dan Montreal", Lexology, 13 September 2023.

Dian Thenniarti, "Ratifikasi Konvensi Montreal 1999 Tambah Daya Tawar Indonesia Di Penerbangan Internasional", InfoPublik, 17 Februari 2017.

Dhea Alda Mutya, "Tanggung jawab maskapai penerbangan atas kehilangan barang di pesawat (studi putusan No. 10/Pdt.Sus- BPSK/2016/PN.JKT.BRT, No. 649 K/Pdt.Sus-BPSK/2016 DAN No. 117 PK/Pdt.Sus-BPSK/2017)", Skripsi UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, Jakarta, 2018.

Dhy Riadhy Arafah dan Sarah Amalia Nursani, *"Penghantar Hukum Penerbangan Privat",* Kencana, Jakarta Timur, 2019.

E Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*, Alumni, Bandung, 2014.

Fadhilah Dzakwan Syarif dkk, "Ganti Rugi Terkait Kecelakan Pesawat Silk Airtahun 1997 Di Tinjau Dari Konvensi Montreal", *Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, Universitas Tidar, Vol 1 No 3, 2023.

Herwin dkk, Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Atas Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Ibl*am Law Review Jurnal*, Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, Vol 3 No 3, 2023, DOI: https://doi.org/10.52249/ilr.v3i3.159.

Humas Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU), "Indonesia Ratifikasi Montreal Convention 1999 Untuk Modernisasi Dan Harmonisasi Perlindungan Pengguna Jasa Penerbangan Internasional", Kementrian Perhubungan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 27 Juli 2017.

International Civil Aviation Organization (ICAO), "Aircraft Accident and Incident Investigation," 2016, https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf

Kaplan, Thomas, Ian Austen, dan Selam Gebrekidan, "As Uproar Builds, US Grounds Jets Days After Crash", The New York Times, 2019.

Kementrian Perindustrian Republik Indonesia, "Kontribusi Manufaktur Nasional Capai 20 Persen , RI Duduki Posisi Ke 5 Dunia", https://www.kemenperin.go.id/artikel/20579/Kontribusi- Manufaktur-Nasional-Capai-20-Persen,-RI-Duduki-Posisi-Ke-5-Dunia, dikunjungi pada tanggal 8 November 2024 Pukul 16.50 WIB.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), "Data Investigasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2010 – 2016," Jakarta, 2016, http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/Media Release KNKT 2016/Media Release 2016 - IK Penerbangan 20161130.pdf

Kompas.com, "Kronologi dan Fakta Kecelakaan Boeing 737 Max 8 Lion Air JT-610", https://jeo.kompas.com/kronologi-dan-fakta-kecelakaan-boeing-737-max-8-lion-air-jt-610, dikunjungi pada tanggal 20 September 2024 Pukul 12.32 WIB.

Konvensi Montreal tentang Penyatuan Aturan-Aturan Tertentu untuk Pengangkutan Udara Internasional 1999.

Konvensi Warsawa 1929 Tentang Pengangkutan Internasional Melalui Udara.

Linda Lidia Imon, "Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Udara Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan", *Journal Scientia De Lex,* Vol 4 No 3, 2016.

Martono, "*Hukum udara nasional dan internasional publik (public international and national air law)",* Rajawali Pers, Jakarta, 2012.

Michael Milde, "The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air", J*ournal Annals of Air and Space Law*, Vol XXIV, 1999.

Miramur Permata Sari, Fitriah Hayati, dan Fitriani, "Analisis Upaya Guru Dalam Menanamkan Karakter Tanggung Jawab Pada Anak Usia 5-6 Tahun Di Tk Khairani Aceh Besar", *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*, Vol 3 No 1, 2022.

Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana,* Cet. 9, Rineka Cipta, Jakarta, 2015.

Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, "Dualisme, Penelitian Hukum Normatif dan Empiris", Pustaka Pelajar, 2017.

Pablo Mendes De Leon, Introduction to Air Law (10th Edition), Belanda: Wolters Kluwer, 2017.

Pei Chi Shao, Yu Hern Chang, Hubert J. Chen, "Analysis of an aircraft accident model in Taiwan", *Journal of Air Transport Management*, Vol 27 No 5, 2013.

Regita Afifah, "Analisis Penjadwalan Pada Proyek Desain Interior Pesawat Dengan Metode Pert Dan Pdm Di Ptdi", perpustakaan.upi.edu, Universitas Pendidikan Indonesia, 2019.

Revino W. Mumek dkk, "Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Udara Niaga Menurut Konvensi Montreal 1999 Dan Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan", *E-Journal UNSTRAT*, Universitas Sam Ratulangi, Vol XI No 5, 2023.

Rieka Futri Tampubolon, "Tanggung Jawab Negara Peluncur Terkait Menanggulangi Sampah Ruang Angkasa (Space Debris) Ditinjau Dari Liability Convention 1972", Skripsi Universitas Jambi, Jambi, 2022.

Rian Fachmi Tobing, "Hilangnya MH370: Tanggung jawab Maskapai Penerbangan Dalam Presfektif Konvensi Warsawa Dan Konvensi Montreal", Jurnal Dharmasisya, Universitas Indonesia, Vol 1 No 2, 2021.

Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006.

Susi RapidawatI, "Perlindungan Konsumen Terhadap Jasa Transportasi Perairan Penumpang Dan Barang (Studi Kasus Km Jelatik Ekspres Tujuan Pekanbaru–Selatpanjang), Skripsi Universitas Islam Riau, 2022.

Salim H.S, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW),* Sinar Grafika, Jakarta, 2008.

Undang-Undang No 1 tahun 2009, tentang Penerbangan.

Vanya Karunia Mulia Putri, "Tanggung Jawab atau Tanggungjawab, Mana Penulisan yang Tepat?", Kompas, 18 Agustus 2023.

Yasmin Fara Hanifaturrizqi dan Atip Latipulhayat, "Liability To Third Parties Due To State Aircraft Accidents According To International And National Air Law", *Journal Of Law and Policy Transformation*, Vol 8 No 2, 2023.

Hukum Online.com, "Dasar Keluarga Korban Kecelakaan Bisa menggugat Produsen Pesawat", https://www.hukumonline.com/klinik/a/dasar-keluarga-korban-kecelakaan-bisa-menggugat- produsen-pesawat-lt5bf681e59f734/, dikunjungi pada tanggal 20 September 2024 Pukul 12.35 WIB.

Biografi Singkat Penulis

Valesca Vella Valdema Fauzi, S.H. lahir di Bandung pada 15 Mei 2002, adalah seorang lulusan Universitas Sultan Ageng Tirtayasa tahun 2025 dengan konsentrasi Hukum Internasional. Sejak awal, Valesca menunjukkan ketertarikan yang mendalam terhadap bidang hukum, khususnya Hukum Internasional. Melalui studinya, Valesca berupaya memperluas pengetahuan dan wawasannya dalam hukum global untuk mengejar cita-citanya.

Dr. Danial, S.H. M.H. merupakan staff pengajar di Bidang Hukum Internasional, fakultas Hukum, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

Afandi Sitamala, S.H. LL.M. merupakan staff pengajar di Bidang Hukum Internasional, fakultas Hukum, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.