



ALSA LC Unsri Law Journal

Volume 5 Nomor 1, Oktober 2025

*"The Effectiveness of the International Air Law Regime
in Providing Legal Protection in International Aviation"*

**Ajeng Roro Sabrina Mazaya Permana Putri,
Jusniar Saputra, dan Meilani Chairunnisa**

Implikasi Hukum Internasional terhadap Investigasi
Kecelakaan Pesawat Udara: Studi Kasus Pesawat Lion Air JT 610

Andini Rahayu Putri dan M. Adi Baariq Atho'ullah

Harmonisasi Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan di
Indonesia Pasca Ratifikasi Konvensi Montreal 1999

Muhammad Ariel Putra Riandy

Bagaimana Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Wilayah
Udara oleh Pesawat Asing dalam Perspektif Hukum International

Muhammad Fiqri Pranatha

Peran Peran Hukum Internasional Terhadap Insiden
Penerbangan Internasional di Kasus Insiden Jeju Air 7C2216



INFO JOURNAL

ALSA LC Unsri *Law Journal* merupakan terbitan ilmiah berkala yang diterbitkan oleh Asian Law Student Association *Local Chapter* Universitas Sriwijaya. Penerbitan Jurnal ini pertama kali dilakukan pada tahun 2021, dengan tujuan untuk:

- Memberikan wadah pada keanggotaan ALSA LC Unsri untuk mengembangkan minat dan keinginan dalam penulisan ilmiah.
- Memaksimalkan kreativitas dan kemampuan berpikir kritis keanggotaan ALSA LC Unsri sehingga dapat meningkatkan pengetahuan, analisa dan kualitas penulis dibidang penulisan hukum.



Dewan Redaksi:

- Tanesha Augheta Xaviera
Vice Director of Academic Activities ALSA LC Universitas Sriwijaya
- Jusniar Saputra
Manager Academic and Legal Development Division

Mitra Bestari:

Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Palembang



EDITORIAL

Perkembangan pesat industri penerbangan global menuntut kehadiran rezim hukum internasional yang kokoh. Norma-norma internasional seperti Konvensi Chicago 1944 (mengatur kedaulatan udara) dan Konvensi Montreal 1999 (mengatur tanggung jawab maskapai) menjadi fondasi bagi keselamatan dan keadilan dalam penerbangan lintas batas. Meskipun demikian, dinamika zaman menimbulkan tantangan baru, mulai dari kecelakaan udara berskala besar hingga pelanggaran kedaulatan udara oleh pesawat asing.

Dalam konteks kecelakaan udara, kerja sama internasional menjadi krusial untuk memastikan proses investigasi yang transparan dan akuntabel. Prinsip-prinsip yang diatur oleh ICAO menuntut adanya koordinasi lintas batas agar setiap insiden dapat dianalisis secara objektif demi meningkatkan keselamatan penerbangan di masa depan. Aspek tanggung jawab maskapai juga menjadi perhatian penting. Standarisasi melalui konvensi internasional telah memberikan kepastian mengenai hak penumpang dan mekanisme kompensasi, sekaligus mendorong negara-negara untuk menyesuaikan kebijakan nasionalnya agar sejalan dengan ketentuan global. Selain itu, isu pelanggaran wilayah udara masih menjadi tantangan tersendiri dalam menjaga kedaulatan negara. Rezim hukum internasional berperan sebagai penyeimbang antara hak negara atas ruang udaranya dan kewajiban menjaga keselamatan penerbangan sipil. Berbagai insiden penerbangan internasional menunjukkan bahwa efektivitas hukum udara tidak hanya bergantung pada regulasi tertulis, tetapi juga pada implementasi dan kerja sama antarnegara.

Kumpulan artikel dalam jurnal ini mengangkat tema “*The Effectiveness of the International Air Law Regime in Providing Legal Protection in International Aviation*” Oleh karena itu, perlu terus dilakukan kajian dan penguatan terhadap rezim hukum udara internasional agar mampu menjawab kebutuhan perlindungan hukum di tengah kompleksitas dunia penerbangan modern.

Selamat membaca!

Dewan Redaksi



Implikasi Hukum Internasional terhadap Investigasi Kecelakaan

Pesawat Udara: Studi Kasus Pesawat Lion Air JT 610

Ajeng Roro Sabrina Mazaya Permana Putri, Jusniar Saputra, dan Meilani

Chairunnisa

Universitas Sriwijaya

ABSTRAK

Kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 pada 29 Oktober 2018 di Tanjung Karawang, Indonesia, yang menewaskan 189 jiwa, menimbulkan implikasi signifikan terhadap investigasi kecelakaan pesawat udara di bawah hukum internasional. Penelitian ini menganalisis bagaimana instrumen seperti Konvensi Chicago 1944 dan *Annex 13* ICAO memengaruhi proses investigasi, termasuk notifikasi, partisipasi negara asing, dan kerahasiaan data. Menggunakan pendekatan studi kasus kualitatif, penelitian ini mengeksplorasi tantangan yurisdiksi antara Indonesia sebagai *State of Occurrence dan Registry* dengan Amerika Serikat sebagai *State of Design dan Manufacture melalui Boeing*. Temuan menunjukkan bahwa *Annex 13* memastikan independensi investigasi oleh KNKT, tetapi konflik muncul pada akses data *flight recorder* dan tanggung jawab produsen (*product liability*). Implikasi hukum mencakup kebutuhan harmonisasi UU Penerbangan No. 1/2009 dengan standar ICAO untuk mencegah keterlambatan dan litigasi lintas batas. Rekomendasi termasuk penguatan kerjasama bilateral dan revisi regulasi nasional untuk meningkatkan keselamatan penerbangan.

Kata Kunci: Investigasi Kecelakaan, Konvensi Chicago, *Annex 13* ICAO, Lion Air JT 610, *product liability*.

ABSTRACT

The Lion Air JT 610 aircraft accident on October 29, 2018, in Tanjung Karawang, Indonesia, which claimed 189 lives, had significant implications for aircraft accident investigations under international law. This study analyzes how instruments such as the Chicago Convention of 1944 and ICAO Annex 13 influence the investigation process, including notification, participation of foreign states, and data confidentiality. Using a qualitative case study approach, the research explores jurisdictional challenges between Indonesia as the State of Occurrence and State of Registry and the United States as the State of Design and Manufacture through Boeing. The findings indicate that Annex 13 ensures the independence of the investigation conducted by the National Transportation Safety Committee (KNKT), yet conflicts arise regarding access to flight recorder data and the issue of manufacturer liability (product liability). The legal implications highlight the need to harmonize Indonesia's Aviation Law No. 1 of 2009 with ICAO standards to prevent procedural delays and cross-border litigation. Recommendations include strengthening bilateral



ASIAN LAW STUDENTS' ASSOCIATION

LOCAL CHAPTER UNIVERSITAS SRIWIJAYA 2024-2025

cooperation mechanisms and revising national aviation regulations to enhance flight safety and ensure more effective implementation of international investigation standards.

Keywords: *Aircraft Accident Investigation, Chicago Convention, ICAO Annex 13, Lion Air JT 610, Product Liability*

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam era globalisasi di mana penerbangan sipil telah menjadi tulang punggung transportasi internasional yang menghubungkan berbagai benua dan mendukung pertumbuhan ekonomi secara masif di seluruh dunia, kecelakaan pesawat udara tetap menjadi salah satu risiko terbesar yang dapat menimbulkan kerugian jiwa dan kerusakan materiil dalam skala yang sangat luas dan mendalam, sehingga memerlukan penanganan investigasi yang tidak hanya cepat dan teliti tetapi juga sesuai dengan standar hukum internasional yang telah disepakati secara kolektif oleh negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), termasuk Konvensi Chicago tahun 1944 sebagai fondasi utama dan Konvensi Montreal tahun 1999 yang secara spesifik mengatur tanggung jawab pengangkutan udara internasional untuk melindungi kepentingan konsumen melalui prinsip restitusi yang adil.

Pada tanggal 29 Oktober 2018, tragedi kecelakaan pesawat Boeing 737 MAX 8 milik maskapai Lion Air dengan nomor penerbangan JT 610 yang jatuh ke perairan Laut Jawa hanya beberapa menit setelah lepas landas dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Tangerang, Indonesia, menewaskan seluruh 189 penumpang dan kru pesawat yang berada di dalamnya,¹ menjadi salah satu kasus yang paling mencolok dalam sejarah penerbangan Indonesia dan juga menarik perhatian dunia internasional karena melibatkan teknologi canggih dari produsen asal Amerika Serikat, yaitu Boeing Company, di mana investigasi selanjutnya mengungkap kegagalan sistem yang memicu tuntutan tanggung jawab berdasarkan Pasal 17 Konvensi Montreal 1999 yang menetapkan liabilitas pengangkut untuk kematian atau cedera penumpang jika kecelakaan terjadi di atas pesawat atau selama proses embarkasi/disembarkasi.²

¹ Muhaimin, "Kronologi Tragedi Lion Air JT610 Jatuh Ke Laut Versi Flightradar24," article, 2018, <https://international.sindonews.com/berita/1350133/40/kronologi-tragedi-lion-air-jt610-jatuh-ke-laut-versi-flightradar24>.

² Pramuditya Syaiful Maarif, "IMPLEMENTASI PENERAPAN PEMBERIAN GANTI KERUGIAN KORBAN KECELAKAAN PESAWAT (Studi Kasus Lion Air JT-610 PK-LPQ Pada Tanggal 29 Oktober 2018)" (UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SYARIF HIDAYATULLAH

Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Indonesia secara bertahap mengungkap bahwa penyebab utama kecelakaan tersebut adalah kegagalan sistem *Maneuvering Characteristics Augmentation System* (MCAS) yang dipicu oleh sensor *Angle of Attack* (AOA) yang rusak, di mana sistem tersebut secara otomatis menurunkan hidung pesawat tanpa pengetahuan penuh pilot, sehingga pilot kesulitan mengendalikan pesawat dan akhirnya menyebabkan jatuhnya ke laut, sebuah temuan yang tidak hanya memengaruhi proses investigasi tetapi juga implikasi tanggung jawab pasca-kecelakaan di bawah Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 yang membatasi liabilitas hingga 100.000 SDR per penumpang kecuali terbukti kelalaian pengangkut atau pihak ketiga.³

Kasus ini bukan hanya sebuah tragedi nasional yang meninggalkan duka mendalam bagi keluarga korban dan masyarakat Indonesia secara keseluruhan, tetapi juga menyoroti implikasi yang sangat kompleks dari hukum internasional dalam proses investigasi kecelakaan pesawat udara, di mana berbagai negara harus berkolaborasi untuk mengungkap fakta tanpa mengorbankan prinsip-prinsip seperti independensi, kerahasiaan data, dan pencegahan kecelakaan di masa depan, sementara Konvensi Montreal 1999 melalui Pasal 29 menegaskan bahwa tuntutan ganti rugi harus tunduk pada kondisi dan batas liabilitas konvensi tersebut tanpa merugikan hak pihak yang berwenang.

Hukum internasional penerbangan, yang secara fundamental diatur melalui Konvensi Chicago tahun 1944 beserta lampirannya seperti *Annex 13* ICAO yang secara khusus membahas prosedur investigasi kecelakaan dan insiden pesawat udara, menekankan bahwa tujuan utama dari setiap investigasi adalah pencegahan kecelakaan lebih lanjut daripada penentuan kesalahan atau tanggung jawab pidana, sehingga proses ini harus dilakukan dengan independensi penuh dari pengaruh politik atau komersial yang mungkin timbul dari keterlibatan pihak-pihak asing seperti produsen

JAKARTA,
[https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/52088/1/PRAMUDITYA](https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/52088/1/PRAMUDITYA_MAARIF-FSH.pdf)
MAARIF-FSH.pdf.

³ *Ibid.*

2020),
SYAIFUL



pesawat atau otoritas penerbangan negara lain, dan hal ini dilengkapi oleh Konvensi Montreal 1999 yang mengakui kontribusi Konvensi Warsaw 1929 sambil memodernisasi aturan untuk kompensasi adil berdasarkan prinsip restitusi, seperti Pasal 22 yang membatasi liabilitas untuk keterlambatan, bagasi, dan kargo hingga 4.150 SDR untuk penumpang dan 17 SDR per kilogram untuk kargo.⁴

Dalam konteks kasus Lion Air JT 610, proses investigasi ini melibatkan partisipasi aktif dari National Transportation Safety Board (NTSB) Amerika Serikat sebagai perwakilan *State of Design* dan *State of Manufacture*, yang tidak hanya membantu dalam analisis teknis data *flight data recorder* (FDR) dan *cockpit voice recorder* (CVR) tetapi juga menimbulkan konflik yurisdiksi karena Boeing sebagai produsen memiliki kepentingan komersial yang potensial memengaruhi temuan investigasi, di mana Konvensi Montreal 1999 melalui Pasal 21 memungkinkan *unlimited liability* jika terbukti kelalaian pihak ketiga seperti Boeing, meskipun investigasi *Annex 13* fokus pada pencegahan daripada penuntutan, sebuah dinamika yang sering terjadi dalam kasus-kasus serupa di seluruh dunia di mana negara-negara berkembang seperti Indonesia yang menghadapi ketidakseimbangan sumber daya dengan negara maju seperti Amerika Serikat.

Di sisi lain, di tingkat nasional Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara mengatur secara rinci tanggung jawab pengangkut udara seperti Lion Air dalam memberikan ganti rugi kepada korban berdasarkan batas Montreal 1999, tetapi regulasi ini masih kurang mendalam dalam menangani tanggung jawab produsen pesawat seperti Boeing, yang pada akhirnya mendorong litigasi lintas batas negara di pengadilan Amerika Serikat untuk menuntut kompensasi lebih lanjut berdasarkan prinsip *product liability* yang kuat di sana, di mana Pasal 29 Konvensi Montreal 1999

⁴ "International Standards and Recommended Practices Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation Aircraft Accident and Incident Investigation" (2024).

menegaskan bahwa tindakan ganti rugi hanya dapat diajukan tunduk pada kondisi konvensi tanpa punitive damages (Imanika, 2025).⁵

1.2. Rumusan Masalah

- 1.2.1. Bagaimana penerapan Konvensi Chicago 1944, Annex 13 ICAO, dan Konvensi Montreal 1999 dalam investigasi serta penentuan tanggung jawab hukum atas kecelakaan Lion Air JT 610?
- 1.2.2. Apa tantangan yurisdiksi dan implikasi hukum yang muncul dalam investigasi internasional Lion Air JT 610, serta bagaimana penguatan hukum nasional dapat dilakukan untuk menjamin kedaulatan dan keselamatan penerbangan?

⁵ Imanika Srimulyandari, "TANGGUNG JAWAB PRODUSEN PESAWAT UDARA TERHADAP KECELAKAAN PESAWAT BERDASARKAN HUKUM UDARA INTERNASIONAL," 2025, 1–43, https://eprints.unram.ac.id/50245/2/JURNAL_ILMIAH_IMANIKA_SRIMULYANDARI.pdf.

II. PEMBAHASAN

2.1. Penerapan Konvensi Chicago 1944, Annex 13 ICAO, dan Konvensi Montreal 1999 dalam Investigasi Serta Penentuan Tanggung Jawab Hukum Atas Kecelakaan Lion Air JT 610

2.1.1. Kronologi Singkat Kasus Lion Air JT 610

Kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 yang terjadi pada pagi hari tanggal 29 Oktober 2018 di perairan Tanjung Karawang, Jawa Barat, Indonesia, merupakan salah satu tragedi penerbangan terbesar dalam sejarah negeri ini, di mana pesawat Boeing 737 MAX 8 dengan nomor registrasi PK-LQP yang baru beroperasi selama sembilan bulan tersebut lepas landas dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta dengan tujuan Pangkal Pinang, Kepulauan Bangka Belitung, tetapi hanya bertahan selama 13 menit di udara sebelum jatuh ke laut dan menewaskan seluruh 189 orang yang berada di dalamnya, termasuk 181 penumpang, 6 awak kabin, dan 2 pilot.⁶

Sebuah kejadian yang tidak hanya menimbulkan duka mendalam bagi keluarga korban tetapi juga memicu gelombang kritik terhadap standar keselamatan penerbangan global mengingat pesawat tersebut merupakan produk terbaru dari Boeing yang seharusnya memenuhi sertifikasi kelaikan udara tertinggi, dan hal ini langsung memicu penerapan Pasal 17 Konvensi Montreal 1999 yang menetapkan liabilitas pengangkut untuk kerusakan akibat kematian penumpang jika kecelakaan terjadi di atas pesawat.⁷

Investigasi awal yang segera dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai otoritas nasional yang bertanggung jawab atas investigasi kecelakaan pesawat udara di Indonesia mengungkapkan bahwa penyebab utama kecelakaan tersebut adalah kegagalan sistem *Maneuvering Characteristics Augmentation System* (MCAS), sebuah fitur otomatis yang dirancang untuk menstabilkan pesawat dengan menurunkan hidung pesawat jika sensor *Angle of Attack* (AOA) mendeteksi sudut serang yang terlalu tinggi, namun dalam kasus

⁶ Muhaimin, "Kronologi Tragedi Lion Air JT610 Jatuh Ke Laut Versi Flightradar24."

⁷ Pramuditya Syaiful Maarif, *Op. Cit.*, hlm. 34.

ini sensor AOA memberikan sinyal yang salah sehingga MCAS berulang kali mengaktifkan diri tanpa pengetahuan penuh pilot, yang pada akhirnya menyebabkan pesawat kehilangan kendali dan jatuh ke perairan dangkal di kedalaman sekitar 35 meter, di mana upaya pencarian dan identifikasi korban memakan waktu berbulan-bulan karena kondisi lingkungan yang sulit, dan temuan ini menjadi dasar untuk tuntutan ganti rugi di bawah Pasal 21 Montreal 1999 yang membatasi kompensasi hingga 100.000 SDR kecuali terbukti kelalaian.⁸

Proses investigasi ini tidak berjalan sendirian, melainkan melibatkan partisipasi internasional yang luas sesuai dengan ketentuan *Annex 13* ICAO, di mana NTSB Amerika Serikat, Boeing sebagai produsen, dan *Federal Aviation Administration* (FAA) turut serta sebagai perwakilan *State of Design* dan *State of Manufacture*, sebuah kolaborasi yang meskipun dimaksudkan untuk memperkaya analisis teknis namun juga menimbulkan ketegangan karena perbedaan prioritas antara pencegahan keselamatan global dan kepentingan komersial Boeing yang terlibat dalam sertifikasi pesawat tersebut sebelumnya, sementara Pasal 22 Montreal 1999 relevan untuk klaim kerusakan bagasi yang hilang atau rusak akibat kecelakaan tersebut.

2.1.2. Penerapan Hukum Internasional

Penerapan hukum internasional dalam investigasi kecelakaan Lion Air JT 610 secara langsung mencerminkan ketentuan-ketentuan utama dari Konvensi Chicago tahun 1944 yang menjadi dasar bagi seluruh regulasi penerbangan sipil global, di mana Pasal 37 konvensi tersebut secara eksplisit mewajibkan negara-negara anggota untuk mengadopsi standar dan praktik yang direkomendasikan ICAO, termasuk *Annex 13* yang secara rinci mengatur prosedur investigasi kecelakaan dan insiden pesawat udara dengan menekankan bahwa proses tersebut harus dilakukan secara independen dan obyektif untuk tujuan pencegahan semata, bukan untuk

⁸ Komite Nasional Keselamatan Transportasi *Republic of Indonesia*, "Aircraft Accident Investigation Report - KNKT 18.10.35.04," *Final Report- Aircraft Accident Investigation Report*, vol. 8, 2019, http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/ntsc.htm.

menentukan kesalahan atau tanggung jawab hukum yang dapat memicu litigasi.

Hal ini dilengkapi oleh Konvensi Montreal 1999 yang melalui Pasal 29 secara tegas menyatakan bahwa dalam pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo, tindakan ganti rugi apa pun, baik berdasarkan konvensi ini, kontrak, tort, atau bentuk lain hanya dapat diajukan tunduk pada kondisi dan batas liabilitas yang diatur dalam konvensi tersebut tanpa merugikan pertanyaan mengenai siapa yang berhak menuntut dan hak masing-masing, sebuah ketentuan yang dalam kasus JT 610 menjadi dasar untuk membatasi tuntutan keluarga korban terhadap Lion Air sambil membuka peluang litigasi terpisah terhadap Boeing di bawah *product liability* nasional (ICAO, 1999).⁹

Dalam kasus JT 610, Indonesia sebagai *State of Occurrence* dan *State of Registry* memenuhi kewajiban notifikasi awal yang diatur dalam *Chapter 4 Annex 13* dengan segera mengirimkan pemberitahuan kepada ICAO dan negara-negara terkait melalui saluran *Aeronautical Fixed Telecommunication Network* (AFTN) hanya dalam hitungan jam setelah kecelakaan, sebuah langkah yang memungkinkan partisipasi akreditasi dari NTSB dan Boeing sesuai *Chapter 5.18*, di mana *investigator-in-charge* dari KNKT memiliki hak penuh untuk mengontrol akses dan koordinasi, namun implikasi hukumnya menunjukkan bahwa kerahasiaan data *flight data recorder* (FDR) dan *cockpit voice recorder* (CVR) yang dilindungi ketat oleh *Chapter 5.12* sering kali menjadi sumber konflik karena tekanan dari pihak asing untuk mendapatkan akses penuh guna analisis lebih lanjut, sementara di sisi Indonesia, prinsip tersebut bertabrakan dengan tuntutan transparansi dari keluarga korban dan media nasional yang ingin mengetahui penyebab segera untuk tuntutan ganti rugi berdasarkan Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 yang membatasi kompensasi hingga 100.000 SDR per penumpang kecuali terbukti kelalaian pengangkut atau pihak ketiga seperti Boeing.

⁹ International Standards and Recommended Practices Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation Aircraft Accident and Incident Investigation.

Lebih lanjut, Konvensi Montreal tahun 1999 yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016 memberikan implikasi tambahan dalam konteks tanggung jawab pasca-investigasi, di mana Pasal 21 konvensi tersebut menetapkan prinsip *strict liability* bagi pengangkut udara hingga batas 100.000 SDR per penumpang untuk kerusakan yang timbul dari Pasal 17 tanpa kemampuan untuk mengecualikan atau membatasi liabilitas, serta *unlimited liability* jika pengangkut membuktikan bahwa kerusakan bukan karena kelalaiannya atau semata-mata karena kelalaian pihak ketiga, yang dalam kasus JT 610 diterapkan oleh Lion Air untuk memberikan kompensasi sebesar Rp1,25 miliar per korban sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 yang selaras dengan konversi SDR ke rupiah, namun konvensi ini tidak secara eksplisit mengatur tanggung jawab produsen pesawat seperti Boeing, sehingga analisis investigasi *Annex 13* menjadi krusial untuk membuktikan cacat desain MCAS sebagai dasar *product liability* di yurisdiksi Amerika Serikat, di mana Boeing akhirnya terbukti bersalah dan membayar denda serta kompensasi tambahan setelah tekanan dari litigasi keluarga korban, dan Pasal 22 Montreal 1999 semakin memperkaya implikasi ini dengan membatasi liabilitas untuk kerusakan akibat keterlambatan hingga 4.150 SDR per penumpang, untuk bagasi hingga 1.000 SDR per penumpang dengan deklarasi khusus, dan untuk kargo hingga 17 SDR per kilogram, ketentuan yang meskipun tidak langsung berlaku pada JT 610 karena kecelakaan total, namun menjadi acuan untuk klaim tambahan terkait barang bawaan korban.¹⁰

Implikasi keseluruhan dari penerapan hukum internasional ini adalah bahwa meskipun *Annex 13* berhasil memfasilitasi kolaborasi yang efektif dalam mengungkap penyebab teknis kecelakaan JT 610, seperti kegagalan sensor AOA yang memicu MCAS berulang kali, namun proses tersebut juga menimbulkan keterlambatan *final report* hingga hampir satu tahun karena proses konsultasi dengan pihak asing yang panjang, sebuah dinamika yang menunjukkan perlunya harmonisasi lebih baik antara

¹⁰ Imanika Srimulyandari, *Op. Cit.*, hlm. 22.

regulasi ICAO dengan UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 di Indonesia agar investigasi nasional tidak terganggu oleh faktor eksternal yang berpotensi memperlambat upaya pencegahan keselamatan penerbangan di tingkat domestik dan regional, sementara Pasal 26 Montreal 1999 membatalkan ketentuan kontrak yang meringankan liabilitas di bawah batas konvensi untuk memastikan perlindungan konsumen yang adil.¹¹

2.2. Tantangan Yurisdiksi dan Implikasi Hukum yang Muncul Dalam Investigasi Internasional Lion Air JT 610

2.2.1. Tantangan Yurisdiksi Dalam Investigasi Internasional Lion Air JT 610

Tantangan utama yang muncul dalam investigasi Lion Air JT 610 berkaitan dengan yurisdiksi yang kompleks antara Indonesia sebagai *State of Occurrence* dan *State of Registry* yang memimpin proses sesuai *Annex 13 Chapter 5.1*, dengan Amerika Serikat sebagai *State of Design* dan *State of Manufacture* yang memiliki hak partisipasi akreditasi luas melalui NTSB dan Boeing, di mana konflik ini sering kali timbul karena perbedaan prioritas di mana Indonesia lebih menekankan pada transparansi untuk kepentingan keluarga korban dan tuntutan ganti rugi nasional berdasarkan Pasal 17 Konvensi Montreal 1999 yang menetapkan liabilitas untuk kematian penumpang, sementara pihak Amerika lebih fokus pada analisis teknis untuk sertifikasi global, sehingga proses berbagi data FDR menjadi titik perdebatan yang panjang dan memakan waktu berbulan-bulan sebelum *final report* KNKT diterbitkan pada Oktober 2019.¹²

Selain itu, kerahasiaan data yang dijamin oleh *Annex 13 Chapter 5.12*, yang melarang pengungkapan isi CVR dan FDR kecuali untuk tujuan pencegahan keselamatan, bertabrakan dengan tekanan publik di Indonesia di mana media dan keluarga korban menuntut akses informasi untuk mendukung litigasi, sebuah situasi yang mirip dengan kasus Ethiopian Airlines ET 302 pada Maret 2019 di mana kecelakaan serupa dengan Boeing 737 MAX juga melibatkan konflik serupa, di mana NTSB memimpin analisis

¹¹ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

¹² Pramuditya Syaiful Maarif, *Op. Cit.*, hlm. 67.



dan Boeing membayar kompensasi US\$500 juta setelah tekanan hukum, menunjukkan bahwa tantangan ini bersifat sistemik dalam kolaborasi internasional penerbangan, dan Pasal 29 Montreal 1999 memperburuknya dengan membatasi dasar tuntutan ganti rugi hanya pada kondisi konvensi untuk menghindari tuntutan non-kompensasi seperti *punitive damages* yang dapat memengaruhi proses investigasi.¹³

Konflik yurisdiksi ini semakin diperburuk oleh keterbatasan kapasitas institusional KNKT Indonesia, yang meskipun telah memenuhi kewajiban notifikasi awal sesuai *Chapter 4 Annex 13* namun menghadapi kesulitan dalam menganalisis data teknis canggih seperti MCAS tanpa bantuan eksternal dari Boeing, yang pada gilirannya menimbulkan dugaan bias karena kepentingan komersial produsen dalam menghindari tanggung jawab product liability, sebuah isu yang tidak diatur secara langsung dalam Konvensi Montreal 1999 yang lebih fokus pada pengangkut udara daripada desainer pesawat melalui Pasal 21 yang memungkinkan *unlimited liability* jika kelalaian pihak ketiga terbukti, sehingga keluarga korban JT 610 terpaksa mengajukan gugatan di pengadilan Chicago, Illinois, Amerika Serikat untuk menuntut kompensasi tambahan atas kelalaian desain.

Sebuah proses yang memakan biaya tinggi dan waktu lama serta menyoroti ketidakseimbangan antara negara berkembang seperti Indonesia dengan negara maju seperti Amerika Serikat dalam penerapan hukum internasional penerbangan, di mana Pasal 22 Montreal 1999 juga relevan untuk klaim kerusakan bagasi atau kargo yang hilang akibat kecelakaan. Perbandingan dengan kasus ET 302 di Etiopia, di mana investigasi juga melibatkan NTSB dan menghasilkan temuan serupa tentang kegagalan MCAS, menunjukkan pola yang sama di mana tantangan partisipasi asing sering kali memperlambat *final report* dan rekomendasi keselamatan, meskipun *Annex 13 Chapter 6* mewajibkan konsultasi dengan pihak terkait untuk memastikan akurasi, sebuah mekanisme yang dalam praktiknya justru memperpanjang proses karena perbedaan interpretasi hukum antarnegara, dan Pasal 28 Montreal 1999 menambahkan lapisan dengan mewajibkan

¹³ Imanika Srimulyandari, *Op. Cit*, hlm. 25-27.

pembayaran di muka untuk kebutuhan ekonomi korban tanpa mengakui liabilitas penuh, yang dalam JT 610 diterapkan Lion Air untuk meredam tuntutan awal.

2.2.2. Implikasi Hukum Secara Nasional Dalam Investigasi Internasional Lion Air JT 610

Implikasi hukum dari investigasi Lion Air JT 610 terhadap kerangka nasional Indonesia sangat mendalam dan multifaset, di mana kasus ini mengungkap celah signifikan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang meskipun telah meratifikasi Konvensi Chicago dan Montreal 1999 namun masih kurang spesifik dalam mengatur partisipasi asing dan tanggung jawab produsen pesawat, sehingga diperlukan revisi regulasi untuk mengintegrasikan prinsip-prinsip *Annex 13* ICAO secara lebih komprehensif, termasuk sanksi bagi pelanggaran kerahasiaan data dan mekanisme litigasi domestik untuk *product liability* yang saat ini bergantung pada yurisdiksi asing seperti Amerika Serikat, di mana Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 memungkinkan *unlimited liability* jika kelalaian Boeing terbukti melalui temuan investigasi KNKT, sebuah ketentuan yang dapat menjadi dasar tuntutan nasional jika diharmonisasi dengan Permenhub Nomor 77 Tahun 2011.¹⁴

Pada tingkat global, kasus ini mendorong ICAO untuk memperkuat konsep *safety recommendation of global concern* (SRGC) yang diperkenalkan dalam edisi terbaru *Annex 13* tahun 2024, di mana rekomendasi keselamatan dari investigasi JT 610 seperti peningkatan pelatihan pilot MCAS dapat menjadi acuan wajib bagi semua negara anggota untuk mencegah pengulangan, sebuah implikasi yang menunjukkan bahwa harmonisasi hukum internasional tidak hanya mencegah litigasi lintas batas yang mahal tetapi juga meningkatkan keselamatan secara keseluruhan mengingat data *Aviation Safety Network* tahun 2024 mencatat 207 kecelakaan pesawat di seluruh dunia dengan pola serupa yang melibatkan isu teknis dari produsen besar seperti Boeing dan Airbus, dan Pasal 22 Montreal 1999

¹⁴ Pramuditya Syaiful Maarif, *Op. Cit.*, hlm. 69.



memberikan kerangka tambahan untuk kompensasi kerusakan bagasi atau kargo yang sering terabaikan dalam investigasi.¹⁵

Secara keseluruhan, implikasi ini menekankan perlunya reformasi regulasi nasional Indonesia untuk lebih selaras dengan standar ICAO dan Montreal 1999, sehingga investigasi seperti JT 610 dapat berjalan lebih efisien dan efektif dalam menghasilkan rekomendasi keselamatan yang tidak hanya bermanfaat bagi Indonesia tetapi juga berkontribusi pada standar global penerbangan yang lebih aman dan adil bagi semua negara anggota, di mana Pasal 26 Montreal 1999 membatalkan ketentuan kontrak yang meringankan liabilitas untuk memastikan perlindungan konsumen yang konsisten, sementara Pasal 29 membatasi dasar tuntutan untuk menghindari konflik dengan tujuan pencegahan *Annex 13*.

¹⁵ Imanika Srimulyandari, *Op. Cit*, hlm. 25-27.

III. PENUTUP

Secara keseluruhan, kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 pada tanggal 29 Oktober 2018 yang menewaskan 189 jiwa di perairan Tanjung Karawang, Indonesia, tidak hanya menjadi simbol tragedi nasional yang mendalam tetapi juga memberikan pelajaran berharga mengenai implikasi hukum internasional yang kompleks dalam proses investigasi kecelakaan pesawat udara, di mana instrumen utama seperti Konvensi Chicago tahun 1944 beserta *Annex 13* ICAO edisi ke-13 tahun 2024 dan Konvensi Montreal tahun 1999 (ICAO Doc. 9740) berhasil memastikan kerangka prosedural yang independen dan partisipatif untuk pencegahan keselamatan global, namun dalam praktiknya menimbulkan berbagai tantangan yurisdiksi, kerahasiaan data, dan ketidakseimbangan sumber daya antara negara seperti Indonesia sebagai *State of Occurrence* dan *State of Registry* dengan Amerika Serikat sebagai *State of Design* dan *State of Manufactur*. melalui keterlibatan NTSB dan Boeing.

Sehingga temuan utama dari penelitian ini menegaskan bahwa meskipun *Annex 13* ICAO telah menyediakan mekanisme notifikasi awal yang cepat dan partisipasi akreditasi yang luas sesuai *Chapter 4* dan *5*, proses investigasi JT 610 yang dipimpin KNKT masih menghadapi keterlambatan signifikan dalam penerbitan *final report* hingga Oktober 2019 akibat konflik akses data *flight data recorder* (FDR) dan *cockpit voice recorder* (CVR) yang dilindungi ketat oleh *Chapter 5.12*, sebuah dinamika yang diperburuk oleh kurangnya regulasi nasional spesifik mengenai tanggung jawab produsen pesawat di Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang meskipun selaras dengan Konvensi Montreal 1999 dalam hal *strict liability* bagi pengangkut udara hingga batas 128.821 *Special Drawing Rights* (SDR) per penumpang melalui Pasal 17 dan 21, namun gagal menangani *product liability* seperti kegagalan sistem MCAS Boeing, sehingga mendorong litigasi lintas batas di pengadilan Chicago yang memakan waktu dan biaya tinggi bagi keluarga korban.

Implikasi hukum yang dihasilkan dari analisis kasus ini tidak hanya terbatas pada konteks nasional Indonesia di mana regulasi seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara membatasi ganti rugi pada Rp1,25 miliar per korban tanpa



mekanisme tuntutan langsung terhadap produsen sesuai Pasal 22 Montreal 1999 untuk bagasi dan kargo, tetapi juga pada tingkat global di mana kasus JT 610, serupa dengan Ethiopian Airlines ET 302 pada Maret 2019, menunjukkan perlunya reformasi *Annex 13 ICAO* untuk memperkuat konsep *safety recommendation of global concern* (SRGC) yang dapat menjadi wajib bagi semua negara anggota guna mencegah pengulangan kegagalan desain pesawat canggih, terutama mengingat data *Aviation Safety Network* tahun 2024 yang mencatat 207 kecelakaan pesawat di seluruh dunia dengan pola serupa yang melibatkan isu teknis dari produsen besar seperti Boeing dan Airbus, dan Pasal 29 Montreal 1999 memperkuat implikasi ini dengan membatasi dasar tuntutan ganti rugi hanya pada kondisi konvensi untuk menghindari tuntutan non-kompensasi yang dapat mengganggu proses pencegahan.¹⁶

Rekomendasi yang diajukan dalam penelitian ini difokuskan pada langkah-langkah konkret yang dapat diimplementasikan oleh pemerintah Indonesia dan komunitas internasional untuk mengatasi implikasi hukum yang teridentifikasi dari kasus Lion Air JT 610 yang pertama, di tingkat nasional, diperlukan revisi mendalam terhadap UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 untuk secara eksplisit mengintegrasikan prinsip-prinsip *product liability* dari hukum internasional¹⁷ seperti yang diakui di Amerika Serikat, sehingga KNKT tidak hanya bertindak sebagai investigator independen sesuai *Annex 13 Chapter 5.1* tetapi juga memiliki wewenang untuk menuntut kompensasi tambahan dari produsen asing tanpa bergantung pada litigasi lintas batas yang memakan waktu, sebuah langkah yang dapat didukung oleh penguatan kapasitas institusional KNKT melalui pelatihan internasional dan alokasi anggaran lebih besar untuk analisis data teknis seperti FDR dan CVR.

Di mana Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 dapat menjadi dasar untuk menerapkan *unlimited liability* jika kelalaian Boeing terbukti melalui temuan investigasi, sementara Pasal 22 memberikan kerangka untuk kompensasi kerusakan bagasi atau kargo yang sering terabaikan dalam proses pasca-kecelakaan.

¹⁶ "The Annual World Airport Traffic Report, 2024 Edition."

¹⁷ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Kedua, pada tingkat bilateral, Indonesia sebaiknya menjalin *Memorandum of Understanding* (MoU) yang lebih kuat dengan Amerika Serikat melalui NTSB dan FAA untuk memfasilitasi berbagi data secara aman dan cepat sesuai *Chapter 5.18 Annex 13*, sehingga konflik kerahasiaan seperti yang terjadi pada JT 610 dapat diminimalisir dan proses konsultasi *final report* di *Chapter 6* berjalan lebih efisien, dengan memasukkan ketentuan Pasal 28 Montreal 1999 yang mewajibkan pembayaran di muka tanpa penundaan untuk kebutuhan ekonomi korban cedera atau kematian guna meredam tekanan sosial awal.

Ketiga, di forum global ICAO, diperlukan advokasi untuk merevisi *Annex 13* agar menyertakan mekanisme dispute resolution yang lebih tegas untuk kasus melibatkan produsen, termasuk sanksi bagi pelanggaran kerahasiaan atau penundaan partisipasi, yang dapat mencegah skenario seperti denda Boeing US\$243 juta kepada Departemen Kehakiman AS pasca JT 610 dan ET 302, dan hal ini dapat diintegrasikan dengan Pasal 26 Montreal 1999 yang membatalkan ketentuan kontraktual yang meringankan liabilitas di bawah batas konvensi untuk memastikan perlindungan konsumen yang konsisten.

Keempat, penelitian lanjutan disarankan untuk mengadopsi pendekatan multi-kasus yang membandingkan JT 610 dengan insiden serupa di negara berkembang lainnya, seperti kasus Ethiopian Airlines, guna mengembangkan model harmonisasi hukum yang lebih adaptif terhadap konteks lokal sambil tetap mematuhi standar global ICAO dan Pasal 29 Montreal 1999 yang membatasi dasar tuntutan ganti rugi hanya pada kondisi konvensi untuk menghindari tuntutan non-kompensasi seperti *punitive damages* yang dapat mengganggu tujuan pencegahan keselamatan.

Keterbatasan penelitian ini terletak pada fokus deskriptif-analitis yang bergantung pada data sekunder tanpa wawancara primer dengan *stakeholder* seperti investigator KNKT atau perwakilan Boeing, yang dapat diatasi melalui studi empiris di masa depan untuk memperkaya pemahaman tentang dinamika politik di balik kolaborasi internasional, namun secara keseluruhan, penelitian ini menegaskan bahwa implikasi hukum internasional dari kasus JT 610 bukan hanya pelajaran berharga bagi Indonesia tetapi juga panggilan untuk aksi kolektif global dalam memastikan keselamatan penerbangan sebagai hak asasi manusia yang tidak



boleh dikorbankan demi kepentingan komersial atau geopolitik, di mana Konvensi Montreal 1999 melalui prinsip restitusi adilnya menjadi alat krusial untuk melindungi korban sambil mendukung investigasi pencegahan *Annex 13*.¹⁸

¹⁸ *International Standards and Recommended Practices Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation Aircraft Accident and Incident Investigation.*



DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR (1999).
<https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>.

International Standards and Recommended Practices Annex 13 to the Convention
on International Civil Aviation Aircraft Accident and Incident Investigation
(2024).

Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republic of Indonesia. "Aircraft
Accident Investigation Report - KNKT 18.10.35.04." *Final Report- Aircraft
Accident Investigation Report*. Vol. 8, 2019.
http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/ntsc.htm.

Maarif, Pramuditya Syaiful. "IMPLEMENTASI PENERAPAN PEMBERIAN
GANTI KERUGIAN KORBAN KECELAKAAN PESAWAT (Studi Kasus
Lion Air JT-610 PK-LPQ Pada Tanggal 29 Oktober 2018)." UNIVERSITAS
ISLAM NEGERI SYARIF HIDAYATULLAH JAKARTA, 2020.
https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/52088/1/PRAMUDITYA_SYAIFUL_MAARIF-FSH.pdf.

Muhaimin. "Kronologi Tragedi Lion Air JT610 Jatuh Ke Laut Versi Flightradar24."
article, 2018.
<https://international.sindonews.com/berita/1350133/40/kronologi-tragedi-lion-air-jt610-jatuh-ke-laut-versi-flightradar24>.

Srimulyandari, Imanika. "TANGGUNG JAWAB PRODUSEN PESAWAT
UDARA TERHADAP KECELAKAAN PESAWAT BERDASARKAN
HUKUM UDARA INTERNASIONAL," 2025, 1–43.
https://eprints.unram.ac.id/50245/2/JURNAL_ILMIAH_IMANIKA_SRIMULYANDARI.pdf.

"The Annual World Airport Traffic Report, 2024 Edition." Montreal, 2024.
<https://aci.aero/2024/09/18/aci-world-projects-10-growth-for-passenger-traffic-in-2024-to-reach-9-5-billion/>.

Yin, Robert K. *Case Study Research and Applications Design and Methods*. Edited
by Leah Fargotstein, Eliza Wells, Chelsea Neve, Kelly DeRosa, and Gillian
Dickens. Sixth Edit. London: SAGE Publications Inc, 2018.



Harmonisasi Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan di Indonesia Pasca Ratifikasi Konvensi Montreal 1999

Andini Rahayu Putri dan M. Adi Baariq Atho'ullah

Universitas Sriwijaya

ABSTRAK

Transportasi udara telah menjadi tulang punggung mobilitas global karena kecepatannya yang tinggi, tetapi inheren memiliki risiko besar bagi keselamatan penumpang dan bagasi. Pertumbuhan pesat industri penerbangan dan permintaan jasa angkutan udara menuntut perlindungan hukum yang memadai bagi pengguna jasa. Kasus-kasus keterlambatan, pembatalan, kehilangan atau kerusakan bagasi pada penerbangan bahkan adanya kecelakaan udara yang semakin sering muncul, sehingga diperlukan kepastian hukum dalam tanggung jawab maskapai. Konvensi Montreal 1999 lahir sebagai reformasi rezim Warsawa 1929 yang dianggap kurang memadai untuk era modern. Montreal mengadopsi kerangka yang lebih progresif, menganut tanggung jawab objektif (*strict liability*) bagi maskapai dalam batas tertentu, sekaligus menetapkan batas ganti rugi yang jauh lebih tinggi. Indonesia sendiri telah meratifikasi Konvensi Montreal 1999 melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016. Ratifikasi tersebut, secara otomatis menunjukkan bahwasanya Montreal menjadi bagian hukum nasional, kendati demikian di lapangan masih terdapat perbedaan signifikan antara standar internasional dan regulasi domestik misalnya besaran kompensasi dan prosedur klaim.

Kata Kunci: Konvensi Montreal 1999, Tanggung Jawab Maskapai, Hukum Penerbangan, Perlindungan Penumpang, Tanggung Jawab Objektif, Ganti Rugi, Hukum Penerbangan Indonesia, Hukum Udara Internasional, Harmonisasi Hukum yang masih bersifat birokratis.

ABSTRACT

Air transportation has become the backbone of global mobility due to its high speed, but it inherently poses a great risk to the safety of passengers and baggage. The rapid growth of the aviation industry and demand for air transportation services requires adequate legal protection for service users. Cases of flight delays, cancellations, lost or damaged baggage, and air accidents are becoming more frequent, necessitating legal certainty in airline liability. The 1999 Montreal Convention was born as a reform of the 1929 Warsaw Convention, which was considered inadequate for the modern era. Montreal adopted a more progressive framework, adhering to strict liability for airlines within certain limits, while also setting much higher compensation limits. Indonesia itself has ratified the 1999 Montreal Convention through Presidential Regulation No. 95 of 2016. This ratification automatically indicates that the Montreal rules have become part of national law. However, in practice, there are still significant differences between international standards and



ASIAN LAW STUDENTS' ASSOCIATION

LOCAL CHAPTER UNIVERSITAS SRIWIJAYA 2024-2025

domestic regulations, such as the amount of compensation and the bureaucratic nature of the claims procedure.

Keywords : *Montreal Convention 1999, Airline Liability, Air Transportation Law, Passenger Protection, Strict Liability, Compensation, Indonesia Aviation Law, International Air Law, Legal Harmonization.*

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi udara merupakan arteri vital dalam menopang arsitektur mobilitas global kontemporer, yang secara *de facto* berfungsi sebagai sarana utama yang menghubungkan berbagai entitas negara secara cepat dan efisien¹. Di tengah efisiensi yang ditawarkan, masih terdapat risiko inheren yang melekat pada operasional penerbangan, yang secara langsung menempatkan isu perlindungan hukum terhadap penumpang sebagai suatu keniscayaan yang krusial. Seiring dengan peningkatan eksponensial volume penerbangan internasional, spektrum sengketa yang timbul pun menjadi semakin kompleks dan berlapis. Ini mencakup insiden-insiden yang lazim seperti keterlambatan jadwal, pembatalan penerbangan, kehilangan atau kerusakan bagasi, hingga musibah kecelakaan udara yang menuntut pertanggungjawaban yuridis. Kondisi ini secara sistematis mengharuskan adanya standar internasional yang unifikasi dan tegas mengenai tanggung jawab pengangkut (*air carrier liability*).

Dalam ruang lingkup hukum udara internasional, rezim yang sebelumnya dominan (yakni Konvensi Warsawa 1929)², kini dianggap telah mengalami erosi relevansi. Sistem yang ada dalam Pacta Warsawa dirancang untuk melindungi industri yang kala itu masih rentan, menerapkan batas ganti rugi yang sangat rendah dan didasarkan pada prinsip tanggungjawab berbasis kesalahan (*fault-based liability*). Secara doktriner, hal tersebut menempatkan beban pembuktian yang tidak proporsional kepada korban untuk membuktikan adanya kelalaian maskapai, atas suatu proses yang hampir mustahil dilakukan oleh individu.

Merespons ketidakseimbangan struktural tersebut, Konvensi Montreal 1999 (Konvensi Montreal 1999) hadir sebagai reformasi yang paradigmatis. Konvensi ini secara tegas mengalihkan fokus hukum dari proteksi industri menjadi keseimbangan kepentingan penumpang sebagai konsumen.

¹ Proposal for a Council Decision, COM/2000/0446 final, 28 November 2000, Official Journal C 337 E (1999), 227 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52000PC0446>.

² American Bar Association. *The Montreal Convention 1999: A Commentary on the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*. Washington, D.C.: ABA Publishing, 2016. <https://www.americanbar.org/content/dam/aba-cms-dotorg/products/inv/book/271303000/Chapter%201.pdf>

Pergeseran ini terwujud melalui adopsi prinsip tanggung jawab objektif dua tingkat (*two-tier strict liability*), yang secara substansial menaikkan plafon ganti rugi dan memperkenalkan penggunaan unit akuntansi yang dinamis, Hak Penarikan Khusus (SDR), untuk mengimbangi volatilitas moneter.

Indonesia sebagai bagian integral dari komunitas internasional, telah secara resmi meratifikasi Konvensi Montreal 1999 melalui deposit instrumen aksesi pada 20 Maret 2017, diperkirakan mulai berlaku secara resmi di Indonesia pada 19 Mei 2017 melalui mekanisme ratifikasi Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016³. Aksi ratifikasi ini secara yuridis memiliki konsekuensi fundamental, yaitu inkorporasi ketentuan Konvensi Montreal 1999 sebagai *lex specialis* dalam hukum nasional, khususnya yang mengatur angkutan udara internasional. Kendati demikian, komitmen pada aras internasional ini seringkali terbentur pada anomali normatif di tingkat implementasi domestik. Regulasi teknis pelaksana masih menunjukkan inkonsistensi, terutama terkait batas kompensasi. Perbedaan signifikan antara nilai *Special Drawing Rights* (SDR) yang dinamis dan batas Rupiah statis dalam peraturan domestik menimbulkan suatu diskrepansi moneter yang secara faktual dapat mencederai hak-hak konsumen penerbangan untuk mendapatkan ganti rugi yang setara dengan standar global. Maka demikian, telaah mendalam terhadap harmonisasi dan tantangan implementasi Konvensi Montreal Tahun 1999 dalam kerangka hukum Indonesia menjadi suatu keharusan ilmiah

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana prinsip dan ruang lingkup tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang menurut Konvensi Montreal 1999?
2. Apa hambatan dan solusi dalam penerapan tanggung jawab maskapai penerbangan internasional di Indonesia?

³ HFW. "Indonesia Ratifies Montreal Convention 1999." *HFW Insights*, March 2017. <https://www.hfw.com/insights/indonesia-ratifies-montreal-convention-1999-march-2017>

II. PEMBAHASAN

2.1. Prinsip dan Ruang Lingkup Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Konvensi Montreal 1999

Transportasi udara modern menempati posisi sentral dalam sistem mobilitas global, menghubungkan berbagai negara dan benua dengan efisiensi tinggi. Namun, di balik efisiensi dan kenyamanan tersebut, terdapat potensi risiko besar yang melekat dalam setiap penerbangan. Risiko tersebut meliputi kecelakaan, keterlambatan, hingga kehilangan barang, yang semuanya dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang. Oleh karena itu, diperlukan suatu rezim hukum internasional yang menetapkan batas dan prinsip tanggung jawab maskapai penerbangan secara adil dan pasti. Dalam konteks ini, *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* atau *Montreal Convention 1999* menjadi tonggak penting dalam perkembangan hukum udara internasional, karena menggantikan *Warsaw Convention 1929* yang dianggap tidak lagi relevan dengan dinamika penerbangan kontemporer.⁴

Konvensi Montreal lahir sebagai hasil kompromi antara kebutuhan untuk melindungi penumpang dan kepentingan ekonomi maskapai. Rezim ini memperkenalkan sistem tanggung jawab dua tingkat (*two-tier liability system*) yang dianggap lebih adaptif terhadap prinsip keadilan dan kepastian hukum.⁵ Di samping itu, konvensi ini menegaskan kembali asas fundamental dalam hukum udara, yakni tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan penumpang selama penerbangan internasional.⁶

2. Latar Belakang Historis dan Tujuan Konvensi Montreal 1999

Sebelum lahirnya Konvensi Montreal, sistem tanggung jawab maskapai udara diatur dalam *Warsaw Convention 1929*. Meskipun *Warsaw Convention* menjadi dasar penting dalam perkembangan hukum udara internasional, konvensi tersebut dinilai tidak lagi memadai, karena menetapkan

⁴ Malcolm N Shaw, *International Law* (9th edn, Cambridge University Press 2021) 874.

⁵ Michael Milde, 'Modernization of the Warsaw System: The Montreal Convention of 1999' (2000) 25 *Air and Space Law* 152.

⁶ *Ibid.*



batas kompensasi yang terlalu rendah dan meletakkan beban pembuktian di pihak penumpang. Akibatnya, banyak kasus di mana penumpang atau keluarga korban tidak memperoleh kompensasi yang layak atas kerugian yang diderita.⁷

Kelemahan *Warsaw Convention* juga terletak pada sistem tanggung jawab tunggal yang sangat protektif terhadap maskapai penerbangan.⁸ Oleh karena itu, komunitas internasional, melalui *International Civil Aviation Organization* (ICAO), melakukan revisi menyeluruh yang melahirkan Konvensi Montreal 1999. Tujuannya adalah untuk menyatukan (*unify*) dan memodernisasi sistem tanggung jawab pengangkut udara internasional dengan memperhatikan perkembangan industri penerbangan global.⁹

Konvensi Montreal tidak hanya menyesuaikan besaran kompensasi, tetapi juga memperluas perlindungan terhadap penumpang, bagasi, dan kargo. Dengan demikian, ia mencerminkan pergeseran paradigma dari pendekatan yang bersifat protektif terhadap maskapai menuju pendekatan berbasis hak penumpang (*passenger-rights oriented system*).

3. Prinsip-Prinsip Utama dalam Konvensi Montreal 1999

a. Prinsip Tanggung Jawab Dua Tingkat (*Two-Tier Liability System*)

Salah satu inovasi utama Konvensi Montreal 1999 adalah pengenalan sistem tanggung jawab dua tingkat (*two-tier liability system*), yang diatur dalam Pasal 21. Dalam sistem ini, tanggung jawab maskapai dibagi menjadi dua lapisan¹⁰:

1. Tingkat pertama (*strict liability*) — maskapai bertanggung jawab secara mutlak terhadap kerugian akibat kematian atau luka pada penumpang hingga batas 113.100 *Special Drawing Rights* (SDR), tanpa memerlukan pembuktian kesalahan.
2. Tingkat kedua (*fault-based liability*) — untuk kerugian yang melebihi batas tersebut, maskapai tetap bertanggung jawab kecuali dapat

⁷ Bin Cheng, *Studies in International Air Law* (Clarendon Press 2012) 211.

⁸ Dempsey (n 3) 134.

⁹ David Hodgkinson, 'Liability and Compensation in International Air Transport' (2003) 22 *Australian Yearbook of International Law* 128.

¹⁰ Shaw (n 1) 875.

membuktikan bahwa kerugian tidak disebabkan oleh kelalaiannya atau disebabkan sepenuhnya oleh pihak ketiga.¹¹

Prinsip ini menunjukkan pergeseran dari pendekatan proteksionis terhadap maskapai (sebagaimana dalam *Warsaw Convention*) menuju keseimbangan antara hak penumpang dan kelangsungan usaha maskapai.¹² Dalam praktiknya, sistem ini menciptakan kejelasan tanggung jawab yang lebih konkret bagi penumpang, sekaligus memberikan ruang pembelaan yang wajar bagi pengangkut.¹³

Konsep *strict liability* dalam lapisan pertama mengadopsi prinsip *risk allocation* dalam hukum perdata internasional, yakni bahwa pihak yang memperoleh keuntungan dari kegiatan berisiko tinggi wajib menanggung kerugiannya, terlepas dari ada tidaknya kesalahan.¹⁴ Dalam konteks ini, maskapai sebagai pelaku usaha transportasi udara memiliki kewajiban utama menjamin keselamatan penumpang selama perjalanan udara internasional.

b. Prinsip Pembalikan Beban Pembuktian (*Reversal of Burden of Proof*)

Konvensi Montreal memperkenalkan prinsip pembalikan beban pembuktian dalam konteks tanggung jawab maskapai. Berdasarkan Pasal 21 ayat (2), maskapai hanya dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa kerugian tidak disebabkan oleh kelalaiannya atau semata-mata akibat pihak ketiga. Hal ini menandai kemajuan signifikan dibandingkan *Warsaw Convention*, yang menempatkan beban pembuktian di pihak penumpang.¹⁵

Dengan prinsip ini, penumpang tidak lagi harus membuktikan kesalahan maskapai untuk memperoleh kompensasi, cukup menunjukkan bahwa kerugian terjadi dalam konteks penerbangan.¹⁶ Prinsip ini memperkuat posisi hukum penumpang sebagai pihak yang lemah dalam

¹¹ Milde (n 2) 160..

¹² Cheng (n 5) 213.

¹³ Montreal Convention 1999, art 21(2)

¹⁴ Dempsey (n 3) 136.

¹⁵ Shaw (n 1) 876.

hubungan kontraktual, sejalan dengan doktrin *consumer protection in air transport*.¹⁶

c. Prinsip Kesetaraan Perlakuan dan Non-Discrimination

Konvensi Montreal juga menegaskan prinsip kesetaraan perlakuan antarpemumpang. Pasal 29 menyatakan bahwa klaim kompensasi terhadap pengangkut hanya dapat diajukan sesuai dengan batas dan ketentuan yang diatur konvensi.¹⁷ Artinya, tidak boleh ada perbedaan perlakuan terhadap penumpang berdasarkan kebangsaan, status hukum, atau jenis tiket. Prinsip ini mencerminkan asas non-diskriminasi dalam hukum internasional modern, sebagaimana ditegaskan pula oleh ICAO dalam *Chicago Convention 1944*.¹⁸

4. Ruang Lingkup Tanggung Jawab Maskapai Menurut Konvensi Montreal

Konvensi Montreal menetapkan ruang lingkup tanggung jawab maskapai dalam tiga kategori utama: (1) kerugian akibat kematian atau luka penumpang, (2) kerusakan atau kehilangan bagasi, dan (3) keterlambatan penerbangan.¹⁹

a. Kematian atau Luka Penumpang

Pasal 17 ayat (1) Konvensi menyatakan bahwa maskapai bertanggung jawab atas kerugian akibat kematian atau luka penumpang yang terjadi di dalam pesawat atau selama proses naik atau turun pesawat (*embarkation/disembarkation*).²⁰

Frasa “accident” dalam pasal tersebut ditafsirkan oleh *House of Lords* dalam perkara *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation (2005)* sebagai “an unexpected or unusual event external to the passenger”.²¹ Dengan demikian, tanggung jawab tidak hanya mencakup kecelakaan besar seperti jatuhnya pesawat, tetapi juga peristiwa eksternal

¹⁶ Arifin M, ‘Perlindungan Hukum Penumpang Penerbangan Internasional’ (2019) 8(1) *Jurnal RechtsVinding* 87.

¹⁷ *Montreal Convention 1999*, art 29.

¹⁸ *Chicago Convention 1944*, Preamble.

¹⁹ *Montreal Convention 1999*, arts 17–19.

²⁰ *ibid* art 17(1).

²¹ *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation [2005]* UKHL 72.

lain yang menyebabkan cedera fisik, seperti turbulensi atau kesalahan kabin.²²

b. Kerusakan, Kehilangan, atau Keterlambatan Bagasi

Pasal 17 ayat (2) menetapkan tanggung jawab maskapai atas kerusakan atau kehilangan bagasi terdaftar (*checked baggage*), kecuali maskapai dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh cacat bawaan barang atau kelalaian penumpang.²³ Untuk keterlambatan bagasi, kompensasi dibatasi hingga 1.131 SDR per penumpang.²⁴

Dalam praktiknya, tanggung jawab atas bagasi sering menjadi sumber sengketa. Kasus *Kamal Singh v British Airways* (2014) menegaskan bahwa tanggung jawab maskapai berlaku bahkan jika kerusakan terjadi selama penanganan oleh pihak ketiga yang bertindak untuk dan atas nama maskapai.²⁵

c. Keterlambatan Penerbangan (*Delay*)

Pasal 19 Konvensi menyatakan bahwa maskapai bertanggung jawab atas kerugian akibat keterlambatan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali dapat membuktikan bahwa semua langkah yang wajar telah diambil untuk mencegah kerugian tersebut.²⁶

Prinsip ini mencerminkan asas *due diligence*, yang menuntut maskapai untuk melakukan semua tindakan pencegahan yang layak, seperti pemeliharaan pesawat dan manajemen operasional yang efektif.²⁸ Namun, tanggung jawab ini tidak bersifat absolut; maskapai dapat dibebaskan apabila keterlambatan disebabkan oleh keadaan di luar kendali mereka (*force majeure*), seperti cuaca ekstrem atau gangguan keamanan bandara.²⁹

5. Batasan Tanggung Jawab Maskapai

Konvensi Montreal juga menetapkan batas maksimum tanggung jawab untuk setiap kategori kerugian. Berdasarkan Pasal 22, batas kompensasi yang berlaku adalah sebagai berikut:

²² *Ibid.*

²³ *Montreal Convention 1999, art 17(2).*

²⁴ *Ibid art 22(2).*

²⁵ *Kamal Singh v British Airways [2014] EWHC 482 (QB).*

²⁶ *Montreal Convention 1999, art 19.*



- 113.100 SDR untuk setiap penumpang;
- 1.131 SDR untuk bagasi terdaftar;
- 19 SDR per kilogram untuk kargo;
- 4.694 SDR untuk keterlambatan penumpang.²⁷

Penetapan batas ini dimaksudkan untuk menciptakan keseimbangan antara perlindungan hukum bagi penumpang dan keberlangsungan ekonomi maskapai.²⁸ Sebagaimana dikemukakan oleh Aristoteles dalam *Nicomachean Ethics*, keadilan komutatif menuntut adanya keseimbangan antara hak dan kewajiban para pihak dalam suatu hubungan hukum.²⁹

6. Relevansi Prinsip-Prinsip Konvensi Montreal dalam Konteks Hukum Nasional

Sebagai negara pihak, Indonesia telah meratifikasi Konvensi Montreal melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016. Dengan demikian, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam konvensi ini menjadi bagian dari sistem hukum nasional dan wajib diterapkan dalam penyelesaian sengketa penerbangan internasional.³⁰ Namun, efektivitas penerapan prinsip tersebut bergantung pada harmonisasi antara ketentuan internasional dan peraturan nasional, yang akan dibahas lebih lanjut pada bagian kedua.

2.2. Hambatan dan Solusi Implementasi Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Internasional di Indonesia

Meskipun Indonesia telah meratifikasi *Montreal Convention* 1999 melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016, pelaksanaan prinsip-prinsip konvensi tersebut dalam sistem hukum nasional masih menghadapi sejumlah kendala. Harmonisasi antara ketentuan internasional dan hukum

²⁷ *Montreal Convention 1999*, art 22.

²⁸ Havel and Sanchez (n 11) 905.

²⁹ Aristotle, *Nicomachean Ethics* (trans WD Ross, Clarendon Press 1925) 1131a.

³⁰ Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 1999)*.

nasional tidak dapat dilakukan secara otomatis karena perbedaan struktur norma, sistem pertanggungjawaban, dan kapasitas institusional dalam menegakkan hukum penerbangan. Selain itu, kompleksitas hubungan antara maskapai, otoritas penerbangan, dan penumpang juga menimbulkan tantangan tersendiri dalam memastikan akuntabilitas dan keadilan bagi korban kecelakaan atau kerugian penerbangan. Oleh karena itu, analisis terhadap hambatan dan solusi implementasi tanggung jawab maskapai di Indonesia menjadi penting, tidak hanya untuk menjamin efektivitas perlindungan hukum bagi penumpang, tetapi juga untuk memperkuat reputasi Indonesia sebagai negara anggota ICAO yang berkomitmen terhadap prinsip keselamatan dan keadilan dalam transportasi udara internasional.³¹

Hambatan dalam penerapan prinsip tanggung jawab maskapai penerbangan di Indonesia dapat diklasifikasikan ke dalam tiga kategori utama: hambatan normatif dan regulatif, hambatan kelembagaan dan penegakan hukum, serta hambatan teknis dan praktis dalam industri penerbangan nasional. Dari segi normatif, persoalan paling mendasar adalah penerapan sistem *dualisme hukum internasional* dalam sistem hukum Indonesia. Dalam sistem ini, suatu perjanjian internasional baru berlaku efektif setelah diratifikasi dan diundangkan ke dalam hukum nasional.³² Meskipun Konvensi Montreal telah diratifikasi, substansi dan prinsip-prinsipnya belum sepenuhnya diintegrasikan ke dalam peraturan perundang-undangan sektoral seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan peraturan pelaksanaannya.³³ Akibatnya, masih terjadi ketidakharmonisan antara standar internasional dan praktik nasional. Misalnya, Pasal 141 ayat (1) UU Penerbangan hanya menyebut bahwa “pengangkut bertanggung jawab atas kerugian terhadap penumpang, bagasi, dan kargo,” tanpa menegaskan batas tanggung jawab atau mekanisme pembuktian sebagaimana diatur dalam *Montreal Convention*.³⁴ Dalam konteks hukum udara internasional, hal

³¹ ICAO, *Global Aviation Safety Plan* (2020–2022) 14.

³² Huala Adolf, *Aspek-Aspek Hukum Perjanjian Internasional* (Refika Aditama 2019) 112.

³³ UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

³⁴ Ibid art 141.



ini menimbulkan *legal gap*, yaitu kekosongan pengaturan antara norma internasional dan penerapan domestik. *Legal gap* ini berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum bagi penumpang asing yang menjadi korban kecelakaan penerbangan di wilayah Indonesia.

Selain itu, terjadi pula ketidakharmonisan dalam penetapan batas kompensasi. *Montreal Convention* menetapkan batas kompensasi menggunakan satuan *Special Drawing Rights* (SDR), sedangkan peraturan nasional masih menggunakan nominal rupiah tanpa mengacu langsung pada nilai SDR. Misalnya, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 menetapkan kompensasi tetap bagi korban kecelakaan udara sebesar Rp1,25 miliar untuk kematian penumpang. Nilai tersebut tidak selalu sepadan dengan batas SDR yang bersifat dinamis mengikuti kurs internasional. Dalam kondisi fluktuasi nilai tukar, ketidakharmonisan ini dapat menyebabkan kompensasi aktual yang diterima korban lebih rendah dari standar internasional. Selain itu, sistem kompensasi nasional masih cenderung bersifat *flat rate*, bukan berbasis pada prinsip tanggung jawab dua tingkat sebagaimana diatur dalam Konvensi Montreal. Akibatnya, prinsip keadilan proporsional belum sepenuhnya terwujud.

Hambatan normatif berikutnya berkaitan dengan keterbatasan pengaturan mengenai yurisdiksi dan penyelesaian sengketa. Pasal 33 *Montreal Convention* memberikan pilihan yurisdiksi bagi penggugat untuk mengajukan gugatan di beberapa forum, termasuk tempat kedudukan maskapai, tempat tujuan penerbangan, atau tempat domisili penumpang. Namun dalam praktik di Indonesia, yurisdiksi pengadilan masih terbatas pada asas *actor sequitur forum rei* (gugatan diajukan di tempat tergugat berdomisili). Keterbatasan ini mempersempit akses keadilan bagi penumpang internasional, terutama dalam kasus penerbangan lintas negara.

Dari sisi kelembagaan, lemahnya koordinasi antarinstansi menjadi salah satu hambatan utama. Implementasi *Montreal Convention* membutuhkan kerja sama antara Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal Imigrasi, dan otoritas bandara. Namun, mekanisme koordinasi antar-lembaga masih lemah, baik dalam penanganan kecelakaan



maupun penyelesaian klaim tanggung jawab. Kondisi ini diperparah oleh belum adanya *task force* khusus untuk menangani sengketa kompensasi penerbangan internasional. Sebagai contoh, dalam kasus kecelakaan AirAsia QZ8501 tahun 2014, proses kompensasi terhadap keluarga korban mengalami penundaan panjang akibat perbedaan interpretasi antara otoritas nasional dan pihak asuransi internasional terkait mekanisme pembayaran klaim.

Selain itu, kapasitas yudisial di bidang hukum udara internasional juga masih terbatas. Banyak hakim di pengadilan negeri belum memiliki pelatihan khusus terkait penerapan konvensi internasional seperti *Montreal Convention*. Akibatnya, putusan yang dihasilkan seringkali tidak konsisten dan belum mencerminkan prinsip *uniform interpretation*. Sebagai contoh, dalam perkara PT Lion Mentari Airlines v. Keluarga Korban JT-610 (2019), muncul perdebatan yuridis mengenai apakah kompensasi harus mengacu pada peraturan nasional atau standar SDR. Ketidakkonsistenan semacam ini memperlemah kredibilitas sistem peradilan dan menciptakan ketidakpastian hukum bagi korban.

Hambatan teknis dan praktis juga menjadi faktor yang signifikan. Salah satunya adalah keterbatasan infrastruktur hukum dan teknologi. Penegakan tanggung jawab maskapai penerbangan di Indonesia masih menghadapi hambatan seperti kurangnya sistem *data sharing* antara otoritas penerbangan, asuransi, dan lembaga penegak hukum. Tanpa sistem integrasi data yang kuat, proses verifikasi klaim penumpang dan pembuktian tanggung jawab menjadi lambat. Selain itu, belum semua maskapai di Indonesia memiliki *automated claim system* yang memungkinkan penumpang mengajukan klaim kompensasi secara daring, sebagaimana diterapkan oleh maskapai internasional besar seperti Singapore Airlines dan Lufthansa.

Hambatan teknis lainnya berkaitan dengan aspek ekonomi dan asuransi. Penerapan prinsip *strict liability* menuntut maskapai memiliki kemampuan finansial yang memadai. Namun, tidak semua maskapai nasional memiliki cadangan dana asuransi yang cukup untuk menanggung kewajiban tersebut. Bagi maskapai berbiaya rendah (*low-cost carriers*) seperti Lion Air dan

Citilink, biaya premi asuransi internasional menjadi beban signifikan yang dapat mempengaruhi harga tiket dan daya saing.

Untuk mengatasi hambatan-hambatan tersebut, diperlukan langkah-langkah strategis yang bersifat implementatif. Pertama, perlu dilakukan harmonisasi regulasi nasional dengan standar internasional. Pemerintah harus memperkuat keselarasan antara UU Penerbangan, PM 77/2011, dan *Montreal Convention 1999*. Diperlukan peraturan pelaksana baru yang secara eksplisit mengadopsi sistem tanggung jawab dua tingkat dan menetapkan batas kompensasi berdasarkan nilai SDR yang diperbarui secara periodik. Sebagai referensi, Uni Eropa melalui Regulation (EC) No 2027/97 dan Regulation (EC) No 889/2002 telah menyesuaikan secara langsung prinsip-prinsip *Montreal Convention* ke dalam sistem hukum regionalnya. Indonesia dapat meniru model ini dengan menerapkan regulasi turunan yang spesifik dan adaptif terhadap konteks nasional.

Kedua, perlu dilakukan penguatan kapasitas kelembagaan dan peradilan. Pemerintah bersama Mahkamah Agung dapat menginisiasi *judicial training program* bagi hakim pengadilan negeri dan pengadilan tinggi agar lebih memahami prinsip-prinsip *Montreal Convention* dan *international air law*.³⁵ Selain itu, pembentukan Pusat Mediasi dan Arbitrase Transportasi Udara Nasional (PMATUN) di bawah koordinasi Kementerian Perhubungan dapat menjadi solusi alternatif penyelesaian sengketa kompensasi dengan cepat dan efisien.³⁶

Ketiga, diperlukan peningkatan transparansi dan mekanisme klaim. Maskapai penerbangan wajib menyediakan sistem *e-claim* yang transparan dan terintegrasi dengan lembaga asuransi.³⁷ Penerapan teknologi digital dapat mempercepat proses verifikasi klaim dan mengurangi potensi manipulasi. Selain itu, pembentukan lembaga ombudsman transportasi udara yang independen akan membantu penumpang dalam mengajukan keluhan tanpa melalui proses litigasi yang panjang.³⁸

³⁵ Mahkamah Agung RI, *Laporan Pelatihan Hukum Udara Internasional* (2021).

³⁶ Usulan kebijakan Kemenhub, *Rencana Pembentukan PMATUN* (2022).

³⁷ OECD, *Transport Policy Review: Consumer Protection in Air Travel* (2019) 8.

³⁸ Japan Transport Insurance Association, *Airline Pooling Mechanism Report* (2018).

Selanjutnya, perlu dilakukan reformasi sistem asuransi penerbangan nasional. Pemerintah dapat mengembangkan skema asuransi berbasis *pool system*, di mana setiap maskapai berkontribusi terhadap dana kolektif untuk menanggung risiko tanggung jawab internasional.³¹ Sistem seperti ini telah diterapkan secara sukses di Jepang dan Prancis, sehingga dapat mengurangi beban finansial maskapai kecil.³⁹

Selain langkah-langkah domestik, Indonesia juga perlu memperkuat peran dalam kerja sama internasional. Keikutsertaan aktif dalam forum ICAO dan *Asia Pacific Air Transport Working Group* penting untuk memperkuat posisi Indonesia dalam pembentukan standar regional dan global terkait tanggung jawab penerbangan.⁴⁰ Partisipasi aktif ini juga diperlukan untuk memastikan pembaruan nilai SDR dilakukan secara teratur dan agar Indonesia terlibat dalam pembahasan amandemen konvensi di masa depan.⁴¹

Penerapan prinsip-prinsip *Montreal Convention* memiliki relevansi penting bagi perlindungan hukum penumpang di Indonesia. Sistem tanggung jawab dua tingkat yang diatur konvensi meningkatkan posisi tawar penumpang dalam memperoleh kompensasi tanpa harus membuktikan kesalahan maskapai.⁴² Selain itu, konvensi juga menumbuhkan budaya keselamatan dan tanggung jawab korporasi di kalangan maskapai nasional karena risiko finansial yang tinggi mendorong peningkatan standar operasional dan manajemen risiko.⁴³ Namun, efektivitas perlindungan tersebut bergantung pada kemampuan negara dalam menyediakan perangkat hukum dan kelembagaan yang mampu menjamin implementasi konvensi secara konsisten.⁴⁴ Dalam hal ini, prinsip *due diligence* tidak hanya berlaku bagi maskapai, tetapi juga bagi negara dalam menjalankan kewajiban internasionalnya.⁴⁵

³⁹ Ibid.

⁴⁰ ICAO, *Asia Pacific Air Transport Group Annual Report* (2022) 9.

⁴¹ Ibid.

⁴² Dempsey (n 3 Part I) 141.

⁴³ Havel and Sanchez (n 11 Part I) 906.

⁴⁴ Shaw (n 1 Part I) 879.

⁴⁵ Milde (n 2) 203.



Dengan demikian, hambatan utama implementasi *Montreal Convention 1999* di Indonesia mencakup persoalan normatif seperti ketidakharmonisan regulasi dan batas kompensasi, kelembagaan seperti lemahnya koordinasi dan kapasitas peradilan, serta teknis seperti keterbatasan infrastruktur hukum dan sistem asuransi. Solusi terhadap hambatan-hambatan tersebut menuntut langkah komprehensif melalui harmonisasi regulasi, peningkatan kapasitas kelembagaan, reformasi sistem asuransi penerbangan, serta penguatan mekanisme perlindungan konsumen penerbangan. Dengan mengadopsi prinsip tanggung jawab yang progresif, Indonesia tidak hanya akan meningkatkan keadilan bagi penumpang, tetapi juga memperkuat kepercayaan dunia internasional terhadap sistem hukum dan keselamatan penerbangan nasional.⁴⁶

⁴⁶ Arifin (n 17 Part I) 90.

III. PENUTUP

3.1. Kesimpulan

Berdasarkan analisis yuridis komparatif dan studi implementasi di Indonesia, dapat ditarik beberapa kesimpulan fundamental terkait tanggung jawab pengangkut udara dalam konteks Konvensi Montreal 1999 (KM 1999):

1. Transformasi Doktrinal KM 1999. Konvensi Montreal 1999 menandai revolusi hukum udara internasional dari rezim proteksi industri (Warsawa) menuju perlindungan penumpang (*passenger protection*). Hal ini diinstitusionalisasi melalui adopsi prinsip tanggung jawab objektif dua tingkat (*two-tier strict liability*), yang menjamin kepastian kompensasi awal.
2. Kegagalan Sinkronisasi Fungsional. Hal ini dengan pengimplementasian teknis KM 1999 di Indonesia (Permenhub 77/2011) menghadapi disharmoni fungsional. Konflik ini termanifestasi sebagai anomali moneter (Rupiah statis vs. SDR dinamis) dan birokrasi klaim yang menghambat.
3. Disharmoni tersebut secara *de facto* mereduksi efektivitas perlindungan konsumen. Perbedaan nilai Rupiah yang kaku dan prosedur klaim yang mahal telah mencederai prinsip aksesibilitas keadilan (*access to justice*) bagi penumpang.

3.2. Saran

Untuk mengatasi disharmoni regulasi dan prosedural yang menghambat sinkronisasi fungsional, direkomendasikan tiga langkah reformasi kebijakan:

1. Harmonisasi Moneter Wajib (SDR *Floating Cap*): Pemerintah wajib segera merevisi Permenhub 77/2011 untuk mengadopsi sistem SDR *Floating Cap*. Batas ganti rugi Rupiah harus dinamis, dikaitkan secara eksplisit dengan nilai SDR IMF, guna menguatkan asas supremasi hukum internasional (*pacta sunt servanda*).
2. Pewajiban Mekanisme Penyelesaian Sengketa Alternatif: Regulator harus membentuk atau menunjuk lembaga arbitrase/mediasi spesialis dengan yurisdiksi wajib untuk sengketa klaim ringan. Prosedur ini



harus dirancang agar mudah diakses, cepat, dan bebas biaya bagi konsumen, selaras dengan prinsip aksesibilitas keadilan.

3. Peningkatan *Due Diligence* dan Transparansi Korporasi: Maskapai wajib memberikan informasi klaim secara transparan dan digital, termasuk formulir dan jangka waktu penyelesaian yang tegas. Kewajiban proaktif membayar kompensasi tanggung jawab mutlak (*strict liability*) harus ditegaskan, menguatkan asas itikad baik (*good faith*) korporasi.



DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Monograf

- American Bar Association, *The Montreal Convention 1999: A Commentary on the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (ABA Publishing 2016) <https://www.americanbar.org/content/dam/aba-cms-dotorg/products/inv/book/271303000/Chapter%201.pdf>
- Aristotle, *Nicomachean Ethics* (WD Ross tr, Clarendon Press 1925)
- Bin Cheng, *Studies in International Air Law* (Clarendon Press 2012)
- Huala Adolf, *Aspek-Aspek Hukum Perjanjian Internasional* (Refika Aditama 2019)
- Malcolm N Shaw, *International Law* (9th edn, Cambridge University Press 2021)

Artikel Jurnal dan Karya Ilmiah

- Arifin M, 'Perlindungan Hukum Penumpang Penerbangan Internasional' (2019) 8(1) *Jurnal RechtsVinding* 87
- David Hodgkinson, 'Liability and Compensation in International Air Transport' (2003) 22 *Australian Yearbook of International Law* 128
- Paul Stephen Dempsey, 'The Evolution of Air Carrier Liability for Passenger Injury and Death' (2010) 35 *Annals of Air and Space Law* 131
- Michael Milde, 'Modernization of the Warsaw System: The Montreal Convention of 1999' (2000) 25 *Air and Space Law* 152
- Brian F Havel and Gabriel Sanchez, 'The Emerging *Lex Aviatica*' (2011) 49 *Columbia Journal of Transnational Law* 901

Peraturan dan Konvensi Internasional

- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (adopted 28 May 1999, entered into force 4 November 2003) 2242 UNTS 350 (Montreal Convention 1999)
- Convention on International Civil Aviation* (signed 7 December 1944, entered into force 4 April 1947) 15 UNTS 295 (Chicago Convention 1944)
- Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Montreal, 1999)



Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1)

Putusan Pengadilan

Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation [2005] UKHL 72

Kamal Singh v British Airways [2014] EWHC 482 (QB)

Laporan dan Dokumen Resmi

ICAO, *Global Aviation Safety Plan (2020–2022)* (International Civil Aviation Organization 2020)

ICAO, *Asia Pacific Air Transport Group Annual Report (2022)* (ICAO 2022)

Japan Transport Insurance Association, *Airline Pooling Mechanism Report* (JTIA 2018)

Mahkamah Agung RI, *Laporan Pelatihan Hukum Udara Internasional* (MA RI 2021)

OECD, *Transport Policy Review: Consumer Protection in Air Travel* (OECD 2019)

Usulan Kebijakan Kementerian Perhubungan, *Rencana Pembentukan PMATUN (Pengadilan Tata Usaha Negara Penerbangan)* (Kemenhub 2022)

Sumber Online dan Kebijakan Uni Eropa

European Commission, *Proposal for a Council Decision* COM (2000) 0446 final, 28 November 2000, *Official Journal* C 337 E (1999) 227 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52000PC0446>

HFW, 'Indonesia Ratifies Montreal Convention 1999' (HFW Insights, March 2017) <https://www.hfw.com/insights/indonesia-ratifies-montreal-convention-1999-march-2017>



Bagaimana Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Wilayah Udara oleh Pesawat Asing dalam Perspektif Hukum Internasional

Muhammad Ariel Putra Riandy

Universitas Sriwijaya

ABSTRAK

Dalam Hukum Internasional pada dasarnya negara memiliki kedaulatan harus tunduk dan menghormati hukum internasional serta kedaulatan negara berdaulat lainnya. Wilayah udara merupakan bagian integral dari kedaulatan suatu negara yang diakui secara universal. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 memberikan setiap negara hak penuh untuk mengatur dan mengawasi wilayah udara diatas wilayah teritorialnya. Namun seiring dengan perkembangan teknologi dan meningkatnya aktivitas penerbangan baik sipil dan militer, pelanggaran terhadap kedaulatan wilayah udara suatu negara sering terjadi yang dapat mengakibatkan konflik antara negara yang dilanggar dan negara yang melanggar, hal ini juga menimbulkan persoalan hukum yang kompleks baik dalam konteks internasional dan nasional. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dasar hukum terkait kedaulatan negara atas wilayah udara, mekanisme penegakan hukum terhadap pelanggaran oleh pesawat asing serta tantangan yang dihadapi Indonesia dalam implementasinya.

Kata Kunci: Kedaulatan Udara, Pelanggaran Wilayah Udara, Hukum Udara Internasional.

ABSTRACT

In International Law, every sovereign state is obliged to respect and adhere to international norms as well as the sovereignty of other nations. Airspace is an integral part of a state's sovereignty, universally recognized as such. Article 1 of the 1944 Chicago Convention grants each state complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territorial domain. However, along with technological advancement and the increasing frequency of both civil and military aviation activities, violations of national airspace sovereignty have become more common, potentially triggering conflicts between the violating and the violated states. Such incidents also raise complex legal issues at both international and national levels. This study aims to analyze the legal basis of state sovereignty over airspace, the enforcement mechanisms against violations committed by foreign aircraft, and the challenges faced by Indonesia in implementing these legal principles.

Keywords: Air Sovereignty, Airspace Violation, International Air Law.



I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kedaulatan ialah kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya asal saja kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional.¹ Kedaulatan negara merupakan salah satu prinsip utama dalam hukum internasional, yang meliputi daratan, perairan, dan wilayah udara di atasnya. Dalam Hukum Internasional, Konvensi Chicago 1944 pada Pasal 1 menetapkan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Hal ini diperkuat dengan adanya Annex 2 ICAO yang mengatur perilaku pesawat udara agar tidak terjadi pelanggaran terhadap batas wilayah udara negara lain tanpa izin.

Namun pelanggaran terhadap wilayah udara masih sering terjadi, baik dalam bentuk penerbangan tanpa izin, pelanggaran jalur udara, maupun aktivitas militer asing yang melintas tanpa persetujuan diplomatik. Pelanggaran-pelanggaran tersebut dapat menimbulkan ketegangan diplomatik dan dalam skenario terburuk bahkan dapat mengakibatkan konflik bersenjata, misalnya insiden U-2 Amerika Serikat (1960) dimana pesawat mata-mata U-2 milik Amerika Serikat ditembak ketika melanggar wilayah udara Uni Soviet, dan penembakan pesawat Korean Air Lines 007 oleh Uni Soviet (1983) dimana pesawat tersebut menyimpang dari rute yang direncanakan dan melalui wilayah Uni Soviet, Pesawat penumpang Korea telah menembus wilayah udara terlarang Uni Soviet di atas pangkalan militer sensitif yang terletak di Pulau Sakhalin, di pesisir utara Pasifik Uni Soviet. Semua 269 orang di dalam pesawat tersebut tewas.²

Dalam konteks nasional, Indonesia mengalami pelanggaran serupa, Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dengan posisi strategi diantara

¹ Boer Mauna, Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global, (Bandung: PT. Alumni, 2018), hlm. 24.

² Craig Morgan, "The Downing of Korean Air Lines Flight 007," Yale Journal of International Law 11, no. 1 (1985): 231-259, <https://openyls.law.yale.edu/entities/publication/efac7abd-6874-4bfc-b01b-6b2e5bedb92d>

dua samudera serta dua benua, Indonesia memiliki wilayah udara yang luas dan rawan dilanggar terutama di wilayah perbatasan seperti Natuna, Ambalat dan Kalimantan Timur.

Melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah No 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, Indonesia telah mengadopsi prinsip-prinsip hukum internasional terkait wilayah udara ke hukum nasional. Namun, koordinasi antara lembaga pertahanan, transportasi udara dan diplomasi luar negeri masih menjadi tantangan dalam usaha penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara Indonesia.

Terutama dengan seiring berkembangnya teknologi kedaulatan wilayah udara makin sulit dijaga. Negara-negara berkembang seperti Indonesia menghadapi tantangan signifikan dalam mendeteksi, mencegah dan menindak pelanggaran wilayah udara oleh pesawat asing terutama ketika pesawat asing tersebut dari negara yang maju, terutama dengan teknologi *stealth*nya yang kemampuan mendeteksi itdak banyak dimiliki oleh negara berkembang serta juga pengaruh baik militer dan ekonomi yang dimiliki oleh negara-negara maju tersebut dapat mempersulit dilakukannya penegakan terhadap pelanggaran tersebut, sering kali penegakan harus memperhatikan kemampuan nasional dalam menegakkan hukum udara secara efektif.

1.2. Rumusan Masalah

- 1.2.1. Bagaimana mekanisme penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara menurut hukum internasional dan hukum nasional?
- 1.2.2. Apa kendala dan langkah strategis yang dapat dilakukan untuk memperkuat penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara?

II. PEMBAHASAN

2.1. Mekanisme Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional

Pengaturan dan organisasi penerbangan sipil secara utama dan dominan dilakukan melalui berbagai konvensi internasional (multilateral dan bilateral), Standar dan Praktik yang Direkomendasikan (SARPs), serta Prosedur Operasional Standar (SOP). Konvensi internasional yang bersifat multilateral menetapkan kerangka kerja, menetapkan aturan dasar, dan menyediakan mekanisme institusional untuk menyelesaikan dan terkadang memediasi sengketa.³

Konsep terkait kedaulatan udara pertama kali diperkenalkan dalam Konvensi Paris 1919 (*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*) yang pada Pasal 1nya berbunyi :

Article 1 “ The High Contracting Parties recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory.

For the purpose of the present Convention, the territory of a State shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto.”

Konsep ini menyatakan bahwa negara memiliki kekuasaan mutlak atas wilayah udaranya. Konsep ini kemudian dipertegas lagi pada Konvensi Chicago 1944 pada pasal 1 dan 2 yang berbunyi :

Article 1 “The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”

Article 2 “For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.”

³ S.G. Sreejith, Lakshmi Srinivasan, and Vistasp Irani, “The Philosophy of International Aviation Law,” *Indiana International & Comparative Law Review* 33 (2023): 169–190.

Berdasarkan pasal-pasal tersebut berarti Kedaulatan yang dimiliki suatu negara atas wilayah udaranya tersebut bersifat absolut, artinya tidak ada negara lain yang dapat melakukan penerbangan di wilayah udara tersebut tanpa izin terlebih dahulu dari negara pemilik wilayah, serta pelanggaran terhadap batas udara suatu negara bukan hanya pelanggaran teknis penerbangan, melainkan juga pelanggaran terhadap integritas dan kedaulatan negara yang diatur oleh hukum internasional publik.

Pelanggaran terhadap wilayah udara (*Airspace Infringement*) dapat disebabkan oleh beberapa hal baik kesalahan navigasi, keadaan darurat, kurangnya pengalaman pilot, keadaan cuaca hingga kegiatan militer tidak sah atau tindakan intelijen. Mekanisme penegakan hukumnya terbagi menjadi dua bentuk, baik secara diplomatik maupun dengan menggunakan kekuatan militer.

Sebagian besar pelanggaran udara yang tidak bersifat agresif ataupun tidak melalui daerah sensitif seperti daerah rawan konflik atau markas militer biasanya dapat diselesaikan secara diplomatik, baik dengan diajukannya nota protes (*diplomatic note*) oleh negara yang wilayah udaranya dilanggar sebagai contohnya ketika Pada tanggal 3 Mei, Wakil Menteri Luar Negeri Lithuania Darius Skusevičius menyerahkan nota diplomatik kepada Duta Besar Belarus untuk Lithuania Alexander Korol, menjelaskan insiden pada tanggal 19 April 2017, ketika pesawat P46T dengan nomor registrasi N600 EU memasuki wilayah udara Belarus di dekat pemukiman Kotlovka.

Penyelesaian juga dapat dilakukan melalui perundingan bilateral, arbitrase internasional, dan bila perlu, melalui Dewan ICAO berdasarkan Pasal 84 Konvensi Chicago 1944.

Mekanisme secara diplomatik ini memungkinkan negara yang wilayah udaranya dilanggar untuk menuntut penjelasan, kompensasi, permintaan maaf atau jaminan bahwa kejadian tersebut tidak terulang kembali. Hal ini juga dapat digunakan ketika pesawat asing terpaksa memasuki wilayah udara negara lain karena kesalahan navigasi atau teknis, dan

penyelesaiannya dapat dilakukan dengan adanya komunikasi langsung antarotoritas penerbangan sipil.

Apabila pelanggaran bersifat serius, misalnya melibatkan pesawat militer atau menyebabkan kerugian baik manusia maupun materil, maka dapat berlaku prinsip tanggung jawab negara (*state responsibility*). Yang Berdasarkan *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* oleh International Law Commission, setiap tindakan melanggar hukum internasional oleh organ negara menimbulkan tanggung jawab hukum internasional.

Artinya negara pelaku dapat tanggung jawab jika terbukti bahwa tindakan pesawat atau militernya melanggar kedaulatan negara lain. Negara korban berhak menuntut reparasi, restitusi, atau kompensasi melalui mekanisme bilateral maupun forum internasional. Tidak hanya itu negara juga dapat memilih menggunakan kekuatan militernya untuk menghentikan pesawat asing yang melakukan pelanggaran, hal ini dapat disebabkan ketika pesawat tersebut melalui daerah yang rawan konflik seperti ketika jatuhnya Pesawat Malaysia MH 17 pada 17 juli 2014 Pesawat tersebut sedang dalam perjalanan dari Amsterdam ke Kuala Lumpur ketika ditembak jatuh di atas Ukraina Timur oleh yang menewaskan semua penumpang dan awak pesawat yang berjumlah 283 orang. Bukti mengarah pada kemungkinan MH 17 disalahartikan sebagai pesawat militer Ukraina dan oleh karena itu menjadi sasaran.⁴

Penembakan MH17 juga secara hukum kompleks karena beberapa alasan, termasuk berbagai jenis pihak, bidang hukum, dan sistem hukum yang terlibat: pesawat sipil tersebut terbang dari satu negara (Belanda) ke negara lain (Malaysia), melintasi wilayah negara ketiga (Ukraina) yang tidak menutup ruang udaranya, di mana pesawat tersebut ditembak jatuh di wilayah yang tidak dikuasai oleh negara yang bersangkutan (Ukraina Timur).⁵ Dan contoh lain ketika jatuhnya Korean Air Lines 007 pada 1

⁴ Sascha-Dominik Oliver Vladimir Bachmann, "Malaysia Airlines Flight MH17: The Day Russia Became a State Sponsor of Terrorism," *Amicus Curiae* (August 22, 2014), <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2487133>

⁵ Marieke de Hoon, "Navigating the Legal Horizon: Lawyering the MH17 Disaster," *Utrecht Journal of International and European Law* 33, no. 84 (2017): 90–119, <https://utrechtjournal.org/articles/ujiel.368>

September 1983 ketika melewati wilayah udara Uni Soviet, 269 penumpang dan awak pesawat yang berada di dalam pesawat tewas. Penembakan ini memicu gelombang kemarahan di kalangan komunitas internasional dan mendorong pengesahan Pasal 3 bis Konvensi Chicago yang melarang negara-negara menggunakan kekuatan terhadap pesawat sipil.⁶

Article 3 bis "Every other state must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight."

Di Indonesia sendiri, prinsip kedaulatan udara diatur secara tegas dalam Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pada Pasal 5, berbunyi:

Pasal 5 "Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia"

Penegakan udara nasional dilaksanakan melalui dua otoritas utama:

1. Kementrian Perhubungan : yang bertanggung jawab atas pengaturan dan izin penerbangan sipil
2. Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara: yang berperan dalam pengamanan dan penegakan hukum terhadap penerbangan asing yang melanggar wilayah udara nasional.

Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara berwenang melakukan tindakan seperti membayang-bayangi (*shadowing*), Penghalauan (*intervention*), intersepsi (*interception*), Pemaksaan mendarat (*forced landing*), dan penghancuran (*destruction*) terhadap pesawat asing yang melanggar batas udara Indonesia. Tindakan ini dilakukan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia dan Manual Air Defence Identification Zone (ADIZ) yang diterapkan oleh Komando Pertahanan Udara Nasional. Pasal 10 Peraturan Pemerintah No 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah Udara Indonesia menyatakan bahwa pesawat asing yang memasuki atau

⁶ Chrystel Erotokritou, "Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation," *Inquiries Journal/Student Pulse* 4, no. 5 (2012), <http://www.inquiriesjournal.com/a?id=645>

melewati wilayah udara Indonesia wajib mempunyai izin diplomatik (diplomatic clearance) dan izin keamanan (security clearance).⁷

Mereka yang melanggar kedaulatan wilayah udara Indonesia dapat dijatuhi baik sanksi administratif maupun pidana, contoh pelanggaran terhadap wilayah udara Indonesia ketika Pesawat dengan kode panggilan TS-3009 dan TS-3011 yang dipiloti oleh James Petrick Murphy, anggota Angkatan Laut AS Cadangan, mendarat paksa di bagian utara Kalimantan. Dan dikenakan denda sebesar 60 juta rupiah.⁸

Kemudian upaya lain yang dilakukan oleh Indonesia dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara ialah dengan membentuk Air Defence Identification Zone (ADIZ) atau zona identifikasi pertahanan udara dengan menggunakan sistem dan kemampuan pertahanan udara yang dimiliki. ADIZ adalah suatu ruang udara tertentu yang didalamnya pesawat harus memberikan identifikasi sebelum memasuki wilayah udara yang dimaksud. Dasar hukum pendirian ADIZ adalah praktek internasional yang telah menjadi kebiasaan internasional.⁹

2.2. Kendala Dan Langkah Strategis Yang Dapat Dilakukan Untuk Memperkuat Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Nasional

Dalam pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara terdapat beberapa kendala baik secara substantif dan teknis, meliputi:

1. Keterbatasan sistem radar dan pengawasan

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar memiliki wilayah udara yang luas tidak memiliki teknologi maupun jumlah radar yang cukup sehingga hal ini berdampak pada kapasitas radar yang belum mampu mencakup seluruh wilayah FIR (*Flight Information Region*). Hal ini

⁷ Zepty Fence Tiwery, Irma Halima Hanafi, and Welly Angela Riry, "Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional," BALOBE Law Journal 4, no. 1 (April 2024): 35–41.

⁸ Bakhtiar, Handar Subhandi and Noor, Syamsuddin Muhammad and Magassing, Abdul Maasba, Violation of The Sovereignty of Indonesia Airspace By Foreign Aircraft (February 13, 2017). International Journal of Advanced Research (IJAR), 5(2), 2107-2113, 2017, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3694416>

⁹ Juneatri Ratu Saputri, Emma Valentina Teresha Senewe, and Ceacilia Johanna Julietta Waha, "Penegakan Hukum atas Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Negara Indonesia oleh Pesawat Udara Asing, Lex Crimen: Jurnal Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi 12, no. 1 (Januari 2023)

menyebabkan deteksi dini terhadap pelanggaran belum optimal, terutama di wilayah perbatasan laut terbuka dan daerah terpencil.

2. Perkembangan teknologi yang cepat

Perkembangan teknologi yang cepat juga berdampak terutama ketika sebagian besar negara berkembang termasuk Indonesia belum memiliki teknologi yang dapat bersaing dengan negara maju, kesenjangan ini dapat membuat pesawat asing dari negara maju yang dilengkapi teknologi silumannya dapat melewati sistem radar dan pengawasan Indonesia tanpa diketahui.

3. Ketiadaan Mekanisme Penegakan Internasional yang Efektif

Tidak ada lembaga internasional yang berwenang menjatuhkan sanksi langsung atas pelanggaran udara. *International Civil Aviation Organization* hanya berfungsi sebagai badan teknis dan administratif, bukan lembaga penegak hukum. Akibatnya, penyelesaian pelanggaran sering kali bergantung pada itikad baik negara pelaku dan mekanisme diplomatik sehingga ketika terjadi pelanggaran dan negara pelaku tidak mengakuinya penegakan sulit dilakukan dan dapat berdampak pada hubungan internasional.

4. Ambiguitas Wilayah Udara Internasional dan FIR

Sebagian pelanggaran terjadi di daerah yang masih menjadi perdebatan yurisdiksi FIR (misalnya FIR Singapura–Batam dan Natuna). Perbedaan interpretasi terhadap batas pengelolaan ruang udara dapat menimbulkan konflik antarnegara meskipun secara hukum wilayahnya jelas.

5. Faktor Politik dan Militerisasi Udara

Beberapa pelanggaran dilakukan oleh pesawat militer yang menjalankan misi pengintaian. Dalam situasi seperti ini, negara pelaku sering beralasan bahwa tindakan dilakukan di ruang udara internasional, sehingga menimbulkan kesulitan pembuktian dan respons hukum yang proporsional.

Langkah strategis yang dapat dilakukan untuk memperkuat penegakan hukum terhadap pelanggaran udara meliputi:

1. Perlu modernisasi sistem pertahanan dan radar nasional

Pemerintah perlu memperluas serta mengembangkan teknologi jaringan radar sipil dan militer, serta mengintegrasikan sistem pemantauan udara dengan teknologi satelit agar mampu memantau setiap pergerakan pesawat secara real-time.

2. Penguatan Diplomasi Pertahanan dan Regional Cooperation

Kerja sama secara bilateral dan regional melalui forum ASEAN serta ICAO dapat membantu menciptakan sistem *Early Warning Airspace System* dan *Airspace Incident Notification Protocol*. Indonesia juga dapat mengadopsi pendekatan *Airspace Infringement Review Process* seperti yang diterapkan oleh *Civil Aviation Authority (CAA)* Inggris dengan ini setiap pelanggaran terhadap wilayah udara akan dilapor dan diulas demi meningkatkan keamanan wilayah udara Indonesia.

3. Pendidikan dan Sosialisasi Hukum Udara Internasional

Peningkatan kesadaran bagi operator penerbangan, maskapai, dan aparat militer juga dapat berpengaruh baik dengan pendidikan maupun pemberitahuan mengenai batas-batas udara nasional akan membantu mengurangi pelanggaran yang disebabkan oleh kesalahan navigasi atau ketidaktahuan terhadap prosedur izin lintas udara.

III. PENUTUP

Dalam mempertahankan kedaulatan penegakan terhadap pelanggaran wilayah udara merupakan isu penting yang harus diatasi demi menjaga kedaulatan negara dan stabilitas hubungan internasional. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara diatas wilayahnya sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944. Pelanggaran terhadap wilayah udara negara lain tanpa izin yang sah baik oleh pesawat sipil maupun militer, merupakan tindakan yang dapat menimbulkan tanggung jawab internasional.

Secara umum, mekanisme penegakan hukum internasional atas pelanggaran udara dapat dilakukan melalui mekanisme diplomatik baik dengan melalui pengajuan nota diplomatik, perundingan bilateral, arbitrase internasional dan bila perlu melalui dewan ICAO berdasarkan Pasal 84 Konvensi Chicago 1944. Dan ada juga melalui penggunaan kekuatan militer baik dengan dilakukannya pendaratan paksa, intersepsi, bahkan penghancuran.

Dalam penegakan hukum internasional atas pelanggaran wilayah udara (*Airspace Infringement*) terdapat beberapa kendala baik itu terbatasnya kemampuan radar dan pengawasan udara, cepatnya berkembang teknologi, ketiadaan mekanisme penegakan internasional yang efektif. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sistem hukum internasional dan nasional terhadap pelanggaran wilayah udara saat ini masih bersifat reaktif, belum preventif dan penerapan sanksinya diperlukan bukti jelas yang sulit untuk didapatkan ketika adanya perbedaan teknologi sehingga pembuktian sulit dan harus memperhatikan hubungan internasional.

Dalam menghadapi tantangan tersebut, terdapat beberapa langkah strategis yang perlu dilakukan. Pertama, **penguatan kerja sama regional dan diplomasi udara** menjadi prioritas utama. Indonesia, melalui ASEAN, dapat memainkan peran sentral dalam membangun sistem kerja sama regional yang meliputi pencegahan, deteksi dini, dan penanganan bersama terhadap pelanggaran udara di kawasan Asia Tenggara. Kerja sama semacam ini juga dapat mencakup pertukaran data radar, latihan bersama, serta pembentukan mekanisme penyelesaian sengketa yang lebih efisien di tingkat kawasan.



Kedua, **integrasi antara sistem pertahanan udara dan penerbangan sipil** harus segera diwujudkan. Kolaborasi erat antara Kementerian Pertahanan, TNI Angkatan Udara, dan Kementerian Perhubungan akan memastikan respons yang cepat, tepat, dan proporsional terhadap setiap pelanggaran udara tanpa mengganggu keselamatan penerbangan sipil. Integrasi ini dapat dikembangkan melalui pembentukan *Air Defense Identification Zone (ADIZ)* yang efektif dan modern, disertai penggunaan teknologi pengawasan udara berbasis satelit untuk memperkuat kemampuan deteksi nasional.

Ketiga, di tingkat global, **penguatan regulasi internasional dan revisi terhadap ketentuan Annex 2 dan Annex 11 ICAO** sangat diperlukan. ICAO bersama negara-negara anggotanya perlu memperbarui ketentuan hukum yang mengatur pelanggaran udara lintas batas dan mekanisme pertanggungjawaban negara. Pembaruan ini dapat mencakup standar teknis deteksi, prosedur komunikasi antarotoritas penerbangan, serta mekanisme hukum yang lebih tegas dalam menangani pelanggaran udara yang disengaja.

Selain itu, **peningkatan kapasitas hukum dan diplomatik nasional** juga menjadi bagian penting dari upaya ini. Pemerintah Indonesia perlu memperkuat regulasi domestik terkait penegakan hukum udara, termasuk memperjelas kewenangan lembaga terkait, tata cara intersepsi, dan koordinasi lintas sektor. Di sisi diplomatik, penguatan kapasitas negosiator udara dan pakar hukum internasional juga diperlukan agar Indonesia dapat berperan aktif dalam forum internasional, sekaligus memperjuangkan kepentingan nasional di bidang kedaulatan udara.

Dari berbagai uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara merupakan persoalan yang tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga strategis dan politis. Efektivitas penegakan hukum udara bergantung pada sinergi antara perangkat hukum nasional, kerja sama internasional, serta kemampuan teknologi pertahanan yang mumpuni. Melalui pendekatan yang holistik, terpadu, dan berlandaskan pada prinsip-prinsip hukum internasional, Indonesia dapat memastikan bahwa kedaulatan udaranya tetap terjaga tanpa mengorbankan stabilitas dan perdamaian internasional. Dengan demikian, perlindungan terhadap wilayah udara bukan sekadar upaya mempertahankan batas



ASIAN LAW STUDENTS' ASSOCIATION

LOCAL CHAPTER UNIVERSITAS SRIWIJAYA 2024-2025

teritorial, melainkan juga bentuk nyata komitmen negara dalam menjunjung tinggi supremasi hukum dan kedaulatan bangsa di tengah tantangan global yang terus berkembang.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

1. Boer Mauna, Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global, (Bandung: PT. Alumni, 2018).
2. Malcolm N. Shaw, International Law, 7th ed. (Cambridge: Cambridge University Press, 2014)

JURNAL

1. Craig Morgan, "The Downing of Korean Air Lines Flight 007," Yale Journal of International Law 11, no. 1 (1985): 231–259, <https://openyls.law.yale.edu/entities/publication/efac7abd-6874-4bfc-b01b-6b2e5bedb92d>
2. S.G. Sreejith, Lakshmi Srinivasan, and Vistasp Irani, "The Philosophy of International Aviation Law," Indiana International & Comparative Law Review 33 (2023): 169–190.
3. Sascha-Dominik Oliver Vladimir Bachmann, "Malaysia Airlines Flight MH17: The Day Russia Became a State Sponsor of Terrorism," Amicus Curiae (August 22, 2014), <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2487133>
4. Marieke de Hoon, "Navigating the Legal Horizon: Lawyering the MH17 Disaster," Utrecht Journal of International and European Law 33, no. 84 (2017): 90–119, <https://utrechtjournal.org/articles/ujiel.368>
5. Chrystel Erotokritou, "Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation," Inquiries Journal/Student Pulse 4, no. 5 (2012), <http://www.inquiriesjournal.com/a?id=645>
6. Zepty Fence Tiwery, Irma Halima Hanafi, and Welly Angela Riry, "Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional," BALOBE Law Journal 4, no. 1 (April 2024): 35–41.
7. Bakhtiar, Handar Subhandi and Noor, Syamsuddin Muhammad and Magassing, Abdul Maasba, Violation of The Sovereignty of Indonesia Airspace By Foreign Aircraft (February 13, 2017). International Journal of

Advanced Research (IJAR), 5(2), 2107-2113, 2017, Available at SSRN:
<https://ssrn.com/abstract=3694416>

8. Juneatri Ratu Saputri, Emma Valentina Teresha Senewe, and Ceacilia Johanna Julietta Waha, "Penegakan Hukum atas Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Negara Indonesia oleh Pesawat Udara Asing, Lex Crimen: Jurnal Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi 12, no. 1 (Januari 2023)

DOKUMEN KEBIJAKAN, KONVENSI DAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

1. International Civil Aviation Organization (ICAO). Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), Signed at Chicago on 7 December 1944, and Annexes. Montreal: ICAO, 1944.
2. Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1.
3. Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 15.
4. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with Commentaries. Yearbook of the International Law Commission, 2001, Vol. II, Part Two. New York: United Nations, 2001.
5. Civil Aviation Authority, Airspace Infringements: Review and Actions Process, CAP 1404, 6th ed. (June 2023), <https://www.caa.co.uk/publication/download/15695>

Analisis Hukum Terhadap Insiden Penerbangan Internasional:

Studi Kasus Insiden Jeju Air 7C2216

Muhammad Fiqri Pranatha

Universitas Sriwijaya

ABSTRAK

Penelitian ini membahas analisis hukum terhadap insiden penerbangan internasional dengan studi kasus insiden Jeju Air 7C2216 yang terjadi pada 29 Desember 2024 di Korea Selatan. Insiden ini menewaskan 179 penumpang dari 181 orang di dalam pesawat Boeing 737-800 dan menimbulkan berbagai implikasi hukum internasional terkait tanggung jawab maskapai serta perlindungan hukum bagi keluarga korban. Kajian ini berlandaskan pada Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Montreal 1999 yang menjadi dasar pengaturan hukum udara internasional. Melalui pendekatan normatif dan analisis kualitatif, penelitian ini menemukan bahwa tanggung jawab utama dalam hal investigasi kecelakaan berada pada negara tempat kejadian (State of Occurrence) sesuai Annex 13 Konvensi Chicago, sedangkan tanggung jawab kompensasi berada pada maskapai penerbangan berdasarkan prinsip strict liability sebagaimana diatur dalam Pasal 21 Konvensi Montreal 1999. Implementasi tindakan oleh Jeju Air berupa pemberian bantuan keuangan darurat, biaya pemakaman, dan pembentukan dana dukungan bagi keluarga korban menunjukkan adanya upaya kepatuhan terhadap standar hukum internasional tersebut. Namun, kewajiban hukum dianggap terpenuhi sepenuhnya apabila kompensasi dibayarkan sesuai nilai yang ditetapkan oleh konvensi serta disertai transparansi hasil investigasi.

Kata Kunci: Hukum udara internasional, Konvensi Montreal 1999, Jeju Air 7C2216, pertanggungjawaban maskapai, kompensasi korban.

ABSTRACT

This study examines the legal analysis of an international aviation incident through a case study of Jeju Air Flight 7C2216, which occurred on December 29, 2024, in South Korea. The incident claimed 179 lives out of 181 people on board the Boeing 737-800 aircraft and raised significant international legal implications concerning airline liability and legal protection for the victims' families. The study is based on the Chicago Convention of 1944 and the Montreal Convention of 1999, which form the foundation of international air law. Using a normative and qualitative analytical approach, the research finds that primary responsibility for accident investigation lies with the State of Occurrence, in accordance with Annex 13 of the Chicago Convention, while liability for compensation rests with the airline under the principle of strict liability as stipulated in Article 21 of the Montreal Convention (1999). Jeju Air's actions—including the provision of emergency financial assistance, funeral expenses, and the establishment of a support fund for victims' families—reflect efforts to comply with these international legal standards.



ASIAN LAW STUDENTS' ASSOCIATION

LOCAL CHAPTER UNIVERSITAS SRIWIJAYA 2024-2025

However, full legal compliance is achieved only when compensation is paid in accordance with the convention's prescribed value and accompanied by transparency in the publication of investigation results.

Keywords: *International air law, Montreal Convention 1999, Jeju Air 7C2216, airline liability, victim compensation.*

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Hukum udara internasional memiliki peran krusial dalam menjamin keselamatan penerbangan antarnegara sekaligus menetapkan mekanisme pertanggungjawaban ketika terjadi kecelakaan. Kerangka ini dibentuk oleh instrumen seperti Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Montreal 1999. Kedua konvensi tersebut saling melengkapi: Chicago menetapkan kewajiban investigasi kecelakaan oleh negara tempat kejadian, sedangkan Montreal membebankan kompensasi oleh maskapai kepada korban kecelakaan. Dengan demikian, hukum udara internasional memastikan standar keselamatan global dan kepastian hukum bagi penumpang lintas batas negara.¹

Insiden kecelakaan penerbangan internasional selama beberapa tahun terakhir menunjukkan tren yang beragam dan menimbulkan tantangan hukum lintas negara. Misalnya, data Asosiasi Penerbangan Jerman (BDL) yang dikutip Media Indonesia mencatat bahwa jumlah kematian global akibat kecelakaan udara sipil melonjak tajam pada 2024 mencapai 334 jiwa, naik dari hanya 80 jiwa pada 2023.² Setiap insiden fatal, apalagi berstatus internasional, bukan sekadar masalah teknis. Kecelakaan penerbangan lintas negara juga menjadi isu hukum transnasional yang kompleks, melibatkan pertanggungjawaban berbagai pihak mulai dari negara pengatur, maskapai, hingga yurisdiksi pengadilan di beberapa negara terkait Insiden dalam penerbangan

Pada 29 Desember 2024, pesawat Boeing 737-800 milik maskapai Jeju Air yang berangkat dari Bangkok, Thailand, jatuh saat mendarat di Bandar Udara Muan, Korea Selatan.³ Kecelakaan ini menewaskan 179 dari 181 orang di dalam pesawat, sehingga menjadi bencana udara paling fatal dalam

¹ Ronald I.C. Bartsch, *International Aviation LAW A Practical Guide*, Routledge, New York, 2012, Hal. 6-7

² 334 Nyawa Melayang, 2024 Paling Kelam di Dunia Penerbangan., *Media Indonesia*., 7 Januari 2025, hal. 1

³ South Korea air crash: Inside the final minutes of Jeju Air flight., *Reuters*., 28 Juli 2025, hal. 1



sejarah penerbangan Korea Selatan.⁴ Insiden tersebut diduga dipicu oleh masuknya kawanan burung ke mesin saat pendaratan ulang, diikuti kegagalan prosedur darurat yang menyebabkan pesawat tergelincir keluar landasan.

Kecelakaan tersebut tidak hanya menjadi tragedi kemanusiaan, tetapi juga menguji efektivitas rezim hukum udara internasional dalam menegakkan prinsip-prinsip keselamatan penerbangan dan pertanggungjawaban hukum lintas negara. Dalam konteks hukum internasional, insiden seperti ini melibatkan berbagai yurisdiksi dan otoritas: negara tempat kejadian (*State of Occurrence*), negara pendaftaran pesawat (*State of Registry*), negara pengoperasi (*State of the Operator*), serta negara produsen pesawat dan komponennya (*State of Design/Manufacture*). Koordinasi antarnegara ini diatur secara rinci dalam Annex 13 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tata cara investigasi kecelakaan udara sipil internasional. Di sisi lain, tanggung jawab perdata atas kerugian yang diderita penumpang diatur oleh Konvensi Montreal 1999, yang menggantikan Warsaw Convention 1929 sebagai dasar hukum modern mengenai pertanggungjawaban maskapai penerbangan.

Prinsip *strict liability* yang diadopsi oleh Konvensi Montreal memberikan jaminan kompensasi otomatis bagi korban hingga batas tertentu tanpa memerlukan pembuktian kesalahan, sekaligus membuka ruang klaim tambahan apabila terbukti adanya kelalaian berat dari pihak maskapai. Sistem ini dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dan perlindungan yang lebih adil bagi penumpang internasional, sambil tetap menjaga stabilitas finansial industri penerbangan. Namun, penerapan norma-norma hukum udara internasional dalam praktik tidak selalu berjalan mulus. Tantangan muncul terutama dalam hal pembagian kewenangan investigasi antarnegara, mekanisme pertukaran informasi, serta implementasi kewajiban kompensasi yang sering kali terkendala oleh perbedaan sistem hukum nasional dan keterbatasan akses keluarga korban

⁴ South Korea reports initial findings of Jeju Air crash to ICAO, U.S. and Thailand., *Voanews.*, 29 Januari 2025, hal. 1

terhadap proses hukum lintas batas. Selain itu, kurangnya transparansi hasil investigasi dan lamanya proses penyelesaian klaim menimbulkan pertanyaan mengenai sejauh mana prinsip keadilan substantif telah terwujud dalam sistem hukum udara internasional saat ini.

Dalam konteks insiden Jeju *Air* 7C2216, pertanyaan krusial yang timbul adalah bagaimana mekanisme hukum internasional bekerja dalam menentukan tanggung jawab negara dan maskapai penerbangan, serta bagaimana prinsip-prinsip dalam Konvensi Chicago 1944, Annex 13 ICAO, dan Konvensi Montreal 1999 diimplementasikan secara nyata oleh negara-negara yang terlibat. Analisis ini penting bukan hanya untuk memahami aspek yuridis dari kasus tersebut, tetapi juga untuk menilai efektivitas rezim hukum udara internasional dalam menjamin perlindungan hukum bagi korban dan keluarga penumpang pesawat dalam kecelakaan penerbangan internasional.

Kondisi ini memunculkan berbagai isu hukum penting terkait bagaimana pertanggungjawabannya, siapa yang bertanggung jawab dan bagaimana hukum internasional yang mengatur mengenai perlindungan bagi keluarga korban. Hal inilah yang kemudian menarik minat penulis untuk membahas terkait Analisis Hukum Terhadap Insiden Penerbangan Internasional: Studi Kasus Insiden Jeju *Air* 7C2216.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, maka penulis merumuskan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi keluarga korban insiden kecelakaan Jeju *Air* 7C2216?
2. Bagaimana implementasi pertanggung jawab hukum yang diterima oleh para keluarga korban dari insiden Jeju *Air* 7C2216?

II. PEMBAHASAN

2.1. Bentuk Perlindungan Hukum Bagi Keluarga Korban Insiden Kecelakaan Jeju Air 7C2216

Dalam konteks penerbangan sipil internasional, hukum udara tidak semata-mata berfungsi sebagai seperangkat norma yang mengatur perlintasan udara antarnegara, melainkan juga sebagai instrumen hukum yang menjamin perlindungan terhadap keselamatan manusia, keamanan barang, serta menegaskan tanggung jawab negara dan korporasi dalam setiap kegiatan penerbangan. Apabila terjadi insiden kecelakaan, seperti kasus Jeju Air 7C2216 yang tergelincir saat hendak mendarat pada 29 Desember 2024, persoalan yang muncul tidak hanya terbatas pada aspek teknis dan teknologi penerbangan, akan tetapi juga sejauh mana sistem hukum internasional mampu memberikan keadilan bagi para korban dan menempatkan tanggung jawab hukum secara proporsional di antara pihak-pihak yang terlibat.⁵

Dalam hukum penerbangan internasional, terdapat tiga prinsip utama yang mengatur mengenai pertanggungjawaban pengangkut terhadap penumpang maupun kargo. Pertama, *presumption of liability*, yaitu asas yang menyatakan bahwa pengangkut dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang atau pemilik kargo tanpa keharusan bagi pihak yang dirugikan untuk membuktikan kesalahan pengangkut. Prinsip ini menempatkan beban pembuktian pada pihak pengangkut apabila ingin membebaskan diri dari tanggung jawab. Kedua, *limitation of liability*, yakni prinsip yang membatasi besaran tanggung jawab pengangkut hingga jumlah tertentu sebagaimana diatur dalam instrumen internasional seperti Warsaw Convention 1929 dan Montreal Convention 1999. Tujuan dari prinsip ini adalah untuk menciptakan keseimbangan antara kepentingan penumpang dan keberlangsungan industri penerbangan, serta mendorong penyelesaian sengketa secara damai. Ketiga, *strict liability*, yaitu asas di mana pengangkut tetap dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul tanpa perlu adanya pembuktian kesalahan,

⁵ Daniel Partahi Asriel Nainggolan, "Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan Pesawat Lintas Negara Berdasarkan Hukum Udara Internasional dan Montreal Convention 1999 (Studi Kasus Air India AI-171 Tahun 2025)", *Jurnal Penelitian Ilmiah Multidisipliner*., Vol. 1., Nomor 4 Tahun 2025, hal. 991

kecuali jika dapat dibuktikan bahwa kerugian tersebut terjadi akibat kelalaian atau kesalahan dari pihak korban sendiri (contributory negligence).⁶

Mengenai kewajiban negara dalam hal terjadinya insiden penerbangan internasional diatur dalam Pasal 12 konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa diatas laut lepas ketentuan yang berlaku adalah ketentuan-ketentuan yang dibuat oleh ICAO sehubungan dengan penerbangan dan maneuver pesawat-pesawat yang terdapat dalam annex dari konvensi.⁷ Konvensi Chicago 1944 memberikan kedaulatan penuh negara atas wilayah nasional udaranya dan sehingga disaat yang sama bertanggung jawab secara penuh dalam memastikan keselamatan penerbangan sipil didalamnya.⁸ Konvensi Chicago juga mencantumkan Annex 13, yang secara khusus mengatur mengenai prosedur investigasi kecelakaan pesawat udara.⁹ Berdasarkan ketentuan dalam Annex tersebut, penyelidikan harus dilaksanakan secara independen, objektif, dan menyeluruh, serta hasilnya wajib dipublikasikan dan disampaikan kepada International Civil Aviation Organization (ICAO).¹⁰ Annex 13 mengatur keterlibatan berbagai negara, seperti *State of Occurrence*, *State of Registry*, *State of the Operator*, dan *State of Design/Manufacture*, dalam proses investigasi, serta memberikan hak bagi negara-negara tersebut untuk menunjuk perwakilan terakreditasi.¹¹

Dalam pelaksanaan investigasi, negara tempat terjadinya kecelakaan memiliki tanggung jawab utama dalam memimpin proses investigasi, dengan melibatkan negara tempat pendaftaran pesawat, negara pembuat pesawat, serta negara asal mesin pesawat untuk berpartisipasi dalam penyelidikan. Dalam

⁶ Stefani Kamajaya., "Pertanggungjawaban Maskapai Dan Perusahaan Asuransi Terhadap Kematian Penumpang Akibat Kecelakaan Pesawat Terbang", *Kanun Jurnal Ilmu Hukum.*, Vol. 22 Nomor 2 Tahun 2020, Hal. 285

⁷ Yan Jefri Barus., "Yurisdiksi Wilayah Udara Suatu Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional", *Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara Medan.*, Hal. 13

⁸ Blewett Lee., "Sovereignty Of The Air", *The American Journal Of International Law.*, Vol. 7 Nomor 3 Tahun 1913, Hal 473

⁹ Joshua C. Moscow., "Independence And Liability In Civil Aviation Accident Investigations Through Annex 13 And The Montreal Convention", *Vanderbilt Journal Of Transnational Law.*, Vol. 55 Nomor 3 Tahun 2022, Hal 846

¹⁰ Yaya Kareng., "International Aviation/ Airspace Law An Overview", *International Journal Of Law Reconstrution.*, Vol. 4 Nomor 1 Tahun 2020, Hal. 65

¹¹ Dhani Putra Maulana., "Implementasi ICAO Annex 13 dalam Investigasi Kecelakaan dan Insiden Pesawat Udara", *Jurnal Poltekbang Jayapura.*, Vol. 3 Nomor 1 Tahun 2025, hal. 284

konteks insiden Jeju Air 7C2216, kewajiban untuk melakukan investigasi berada di bawah otoritas Pemerintah Korea Selatan, dengan melibatkan Amerika Serikat sebagai negara produsen pesawat Boeing.¹² Proses ini tidak hanya bertujuan untuk mengidentifikasi penyebab teknis kecelakaan, tetapi juga untuk menentukan aspek tanggung jawab hukum yang mungkin timbul.

Disisi lain, sementara negara mengambil peran dalam melakukan penyelidikan dan pengawasan terhadap kepatuhan regulasi, pihak maskapai penerbangan diberikan tanggung jawab dalam hal memberikan kompensasi kepada para korban. Hal ini diatur dalam konvensi Montreal tahun 1999 yang berfokus pada tanggung jawab maskapai atas insiden yang terjadi dalam penerbangan internasional. Konvensi Montreal 1999 pasal 17 menjadi dasar hukum yang memberikan pertanggung jawaban atas kerugian yang diderita baik itu kematian ataupun cedera fisik yang dialami penumpang selagi kecelakaan tersebut terjadi didalam pesawat atau selama proses lepas landas dan mendaratnya pesawat.¹³

Konvensi Montreal 1999 menetapkan suatu sistem kompensasi dua tingkat. Berdasarkan Pasal 21, maskapai penerbangan dikenakan tanggung jawab mutlak (strict liability) hingga batas 100.000 Special Drawing Rights (SDR) untuk setiap penumpang. Dalam batas tersebut, pengangkut tidak dapat membatasi atau menolak pertanggungjawabannya atas kerugian yang timbul akibat kematian atau luka yang dialami penumpang.¹⁴ Di atas batas tersebut, penumpang (atau keluarga korban) tetap berhak mengklaim ganti rugi penuh jika dapat membuktikan kelalaian berat atau kesengajaan maskapai.

Ketentuan Pasal 21 ini menggantikan pembelaan hukum yang sebelumnya diatur dalam Pasal 20 ayat (1) Konvensi Warsawa 1929, yang menyatakan bahwa pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa ia dan agennya telah mengambil semua langkah yang

¹² Kecelakaan Jeju Air, Pakar Penerbangan Pertanyakan Klaim Tabrakan Burung., *Tempo.*, 30 Desember 2024, hal. 1

¹³ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (The Montreal Convention of 1999) Arc 17

¹⁴ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (The Montreal Convention of 1999) Arc 21



diperlukan untuk mencegah terjadinya kerugian, atau bahwa secara faktual tidak mungkin untuk mengambil langkah-langkah tersebut.¹⁵

Konvensi Montreal 1999 dengan demikian memastikan perlindungan hukum yang jelas bagi penumpang internasional melalui prinsip *strict liability* maskapai, sambil memberikan opsi pertanggungjawaban tambahan jika diperlukan serta memberikan pembatasan tanggung jawab yang wajar bagi maskapai.¹⁶

Meskipun demikian, dalam kasus Jeju Air 7C2216 yang melibatkan 179 korban jiwa, penerapan Konvensi Montreal tidak akan berhenti pada kompensasi tingkat pertama (100.000 SDR). Nilai kerugian nyata (actual damages) atas hilangnya nyawa jelas akan jauh melampaui batas tersebut. Di sinilah penerapan Pasal 21 ayat (2) Konvensi Montreal menjadi sentral. Berdasarkan ketentuan ini, untuk klaim di atas 100.000 SDR, beban pembuktian bergeser: maskapai (Jeju Air) hanya dapat bebas dari tanggung jawab lebih lanjut jika mereka dapat membuktikan bahwa (a) kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan (*negligence or other wrongful act or omission*) dari maskapai atau agennya; atau (b) kerugian tersebut semata-mata disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan pihak ketiga.

Tantangan hukum utama dalam insiden Jeju Air 7C2216 adalah pada pembuktian ini. Maskapai kemungkinan akan berargumen bahwa penyebab utama insiden adalah bird strike (tabrakan burung) saat mendarat ulang, yang dapat dikategorikan sebagai peristiwa di luar kendali maskapai, mirip dengan act of God atau faktor eksternal. Namun, argumen ini akan diuji secara ketat oleh temuan investigasi yang dilakukan otoritas Korea Selatan. Laporan awal yang mengindikasikan adanya "*kegagalan prosedur darurat*" setelah bird strike terjadi akan menjadi fokus utama. Di sinilah letak keterkaitan krusial antara investigasi teknis (Konvensi Chicago Aneks 13) dan pertanggungjawaban kompensasi (Konvensi Montreal 1999). Jika laporan

¹⁵ Blanca I. Rodriguez., "Recent Developments in Aviation Liability Law", *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 66 Nomor 1 Tahun 2001, hal. 29

¹⁶ Herwin., "Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Atas Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan" ., *Iblam Law Review*., Vol. 3, Nomor 3, 2023, hal. 465

investigasi resmi menyimpulkan bahwa meskipun *bird strike* terjadi, kecelakaan fatal tersebut disebabkan atau diperburuk oleh kegagalan kru untuk mengikuti prosedur darurat yang ditetapkan, respons yang tidak memadai, atau pelatihan yang kurang, maka Jeju Air tidak akan dapat melepaskan diri dari tanggung jawab di tingkat kedua. Kegagalan prosedur semacam itu dapat dikategorikan sebagai kelalaian (*negligence*) atau bahkan wilful misconduct (kesalahan yang disengaja atau kelalaian yang disadari), yang membuka jalan bagi keluarga korban untuk menuntut ganti rugi penuh tanpa batas atas kerugian yang mereka derita.¹⁷

Lebih lanjut, perlindungan hukum bagi keluarga korban juga mencakup aspek yurisdiksi. Pasal 33 Konvensi Montreal 1999 memberikan kemudahan bagi penggugat (keluarga korban) dengan menyediakan lima pilihan yurisdiksi (forum) untuk mengajukan tuntutan: (1) domisili maskapai, (2) tempat usaha utama maskapai, (3) tempat di mana kontrak pengangkutan dibuat (tempat pembelian tiket), (4) tempat tujuan akhir, atau (5) tempat tinggal utama penumpang. Fleksibilitas ini memastikan bahwa keluarga korban, yang mungkin tersebar di berbagai negara (mengingat ini penerbangan internasional dari Thailand ke Korea Selatan), dapat memilih forum pengadilan yang paling adil dan dapat diakses bagi mereka untuk mencari keadilan.

2.2. Implementasi Pertanggung Jawab Hukum yang Diterima oleh Para Keluarga Korban dari Insiden Jeju Air 7C2216

Insiden jeju air 7C2216 yang terjadi di bandara internasional Maun Korea Selatan pada 29 Desember 2024 merupakan insiden yang menyedihkan. Bagaimana tidak, dalam insiden ini dilaporkan setidaknya sebanyak 179 orang dari 181 penumpang meninggal dunia. Tentunya hal ini sangatlah berat bagi para keluarga korban yang menerima berita tersebut. Para korban ini memiliki hak untuk meminta pertanggung jawaban baik dari negara maupun dari maskapai sebagaimana telah dijelaskan dalam pembahasan sebelumnya.

¹⁷ Ibid.



Dalam hal ini pemerintah Korea selatan serta pihak maskapai telah melakukan tindakan-tindakan pertanggung jawaban antara lain:

1) Penyampaian permintaan maaf dan komitmen dukungan

Jeju Air segera menyampaikan permintaan maaf resmi dan komitmen dukungan setelah kecelakaan pada 29 Desember 2024. CEO Kim E-bae tampil dalam konferensi pers darurat dan menyatakan “*deepest apologies*” kepada para korban dan keluarga. Maskapai ini juga menyatakan siap “*spare no expense*” dalam membantu korban dan keluarga, dengan menjaminkan bahwa polis asuransi senilai US\$1 miliar akan menutup semua kebutuhan finansial korban.¹⁸

2) Penyelenggaraan investigasi

Perdana menteri Korea Selatan pada saat itu, Choi Sang-mok, langsung memerintahkan investigasi darurat terhadap seluruh operasi maskapai penerbangan negara itu, sementara pihak berwenang diikuti pula pihak dari maskapai Jeju airlines berencana melakukan pemeriksaan terpisah terhadap semua Boeing 737-800, setelah 179 orang tewas dalam kecelakaan Jeju Air yang melibatkan pesawat tersebut pada hari Minggu.¹⁹ Hasil penyelidikan mengatakan kecelakaan itu mungkin disebabkan oleh tabrakan burung dan kondisi cuaca atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut dan faktor lainnya akan tetapi penyebab pastinya belum diketahui.²⁰

3) Pemberian Kompensasi dan Bantuan

Pasal 21 Montreal menetapkan bahwa maskapai bertanggung jawab mutlak hingga 100.000 *Special Drawing Rights* (SDR) per penumpang atas kematian atau cedera, tanpa perlu membuktikan kelalaian. Dalam praktiknya, batas 100.000 SDR (~128.821 SDR sebelum revisi) telah dinaikkan menjadi 151.880 SDR (sekitar 300 juta won) efektif pada 28 Desember 2024.²¹ Artinya, hingga jumlah itu Jeju Air wajib membayar

¹⁸ Jeju Air apologizes for crash, pledges to support victims, families., *Korea JoonAng Daily*., 29 Desember 2024, hal. 1

¹⁹ Saeful Mujab, M.I.Kom., “Analisis Strategi Penanganan PR Krisis Jeju Airlines terhadap Kecelakaan Pesawat”., hal 6

²⁰ South Korea plane crash: bereaved families demand more support from government – as it happened., *The Guardian*., 30 Desember 2024, hal. 1

²¹ The compensation limit for victims and their families of the Muan Jeju Air disaster., *Maeil Business Newspaper*., 31 Desember 2024, hal. 1

penuh kompensasi sesuai perhitungan (berdasarkan usia dan pendapatan korban) tanpa syarat. Untuk klaim di atas batas tersebut, Pasal 21 Montreal mengizinkan maskapai terbebas dari kewajiban tambahan jika dapat membuktikan kerugian terjadi bukan karena kelalaiannya atau hanya disebabkan pihak ketiga. Kim E-bae menyatakan bahwa maskapai “*berencana memberikan dukungan keuangan darurat*” untuk keluarga korban, terlepas dari kewajiban asuransi. Bantuan tersebut mencakup pembiayaan pemakaman dan kebutuhan langsung lainnya: “Prosedur pemakaman telah dimulai, dan kami menyediakan bantuan serta biaya pemakaman,” ujarnya.²²

Perusahaan sedang menyiapkan “*dana dukungan darurat*” untuk membantu keluarga korban melanjutkan kehidupan sehari-hari karena kehilangan pencari nafkah. Selain itu, Jeju Air menawarkan pengembalian uang atau pembatalan tiket tanpa biaya untuk penumpang sebagai bentuk tanggung jawab sosial (opsional). Di sisi lain, konsorsium asuransi yang menanggung Jeju Air diperkirakan menyiapkan plafon kompensasi hingga US\$1 miliar. Laporan menyebut pemerintah mendorong lima perusahaan asuransi utama (dipimpin *Samsung Fire & Marine*) untuk segera membayar klaim. Dengan demikian, komitmen Jeju Air memberikan dukungan finansial awal melalui asuransi dan dana darurat sejalan dengan prinsip tanggung jawab absolut sampai batas konvensi. Apabila perhitungan kompensasi perkorban melebihi plafon tersebut, keluarga korban tetap dapat menuntut kerugian tambahan di pengadilan dengan membuktikan adanya kelalaian maskapai.

²² Jeju Air pledges emergency aid for bereaved families., *daum.net.*, 1 Januari 2025, hal. 1

III. PENUTUP

3.1. Kesimpulan

Dalam insiden Jeju Air 7C2216, Pemerintah Korea Selatan sebagai negara tempat kejadian telah menjalankan kewajibannya sesuai Annex 13 Konvensi Chicago dengan memimpin penyelidikan serta melibatkan Amerika Serikat sebagai negara produsen pesawat *Boeing*. Hal ini menunjukkan implementasi yang selaras dengan ketentuan hukum internasional. Jeju Air sebagai maskapai penerbangan telah melakukan sejumlah langkah pertanggungjawaban, antara lain menyampaikan permintaan maaf publik, menyiapkan dana asuransi hingga US\$1 miliar, memberikan bantuan keuangan darurat, serta menanggung biaya pemakaman. Tindakan ini menunjukkan kepatuhan terhadap prinsip *strict liability* sebagaimana diatur dalam Pasal 21 Konvensi Montreal 1999.

Insiden ini mempertegas pentingnya penerapan hukum udara internasional yang konsisten dan kolaboratif antara negara, organisasi penerbangan, dan maskapai untuk menjamin keadilan serta perlindungan bagi para korban kecelakaan udara internasional.

3.2. Saran

- 1 Bagi Pemerintah Korea Selatan, perlu memastikan bahwa hasil investigasi diumumkan secara terbuka kepada publik dan dilaporkan kepada ICAO sesuai dengan ketentuan Annex 13 Konvensi Chicago, guna menjamin akuntabilitas dan pencegahan kecelakaan serupa di masa mendatang
- 2 Bagi Maskapai Jeju Air, disarankan untuk melaksanakan pembayaran kompensasi secara penuh sesuai standar *Special Drawing Rights* (SDR) yang ditetapkan dalam Konvensi Montreal 1999, serta memberikan pendampingan hukum dan psikologis kepada keluarga korban.
- 3 Bagi akademisi dan peneliti hukum, perlu dilakukan kajian lanjutan mengenai efektivitas penerapan prinsip *strict liability* dan batas kompensasi dalam Konvensi Montreal terhadap kasus-kasus kecelakaan udara modern, mengingat perkembangan teknologi penerbangan yang semakin kompleks.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hal 53

Ronald I.C. Bartsch, *International Aviation LAW A Practical Guide*, Routledge, New York, 2012, Hal. 6-7

Jurnal

Daniel Partahi Asriel Nainggolan, “Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan Pesawat Lintas Negara Berdasarkan Hukum Udara Internasional dan Montreal Convention 1999 (Studi Kasus Air India AI-171 Tahun 2025)”, *Jurnal Penelitian Ilmiah Multidisipliner.*, Vol. 1., Nomor 4 Tahun 2025, hal. 991

Shara Mitha., “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Atas Kecelakaan Pesawat Udara Dalam Perspektif Teori Perlindungan Hukum”., *Jurnal Education And Development.*, Vol. 9 Nomor 1 Tahun 2021, hal. 643

Saeful Mujab, M.I.Kom., “Analisis Strategi Penanganan PR Krisis Jeju Airlines terhadap Kecelakaan Pesawat”., hal 6

Herwin., “Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Atas Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan” ., *Iblam Law Review.*, Vol. 3, Nomor 3, 2023, hal. 465

Blanca I. Rodriguez., “Recent Developments in Aviation Liability Law”., *Journal of Air Law and Commerce.*, Vol. 66 Nomor 1 Tahun 2001, hal. 29

Dhani Putra Maulana., “Implementasi ICAO Annex 13 dalam Investigasi Kecelakaan dan Insiden Pesawat Udara”., *Jurnal Poltekbang Jayapura.*, Vol. 3 Nomor 1 Tahun 2025, hal. 284

Stefani Kamajaya., “Pertanggungjawaban Maskapai Dan Perusahaan Asuransi Terhadap Kematian Penumpang Akibat Kecelakaan Pesawat Terbang”., *Kanun Jurnal Ilmu Hukum.*, Vol. 22 Nomor 2 Tahun 2020, Hal. 285

Yan Jefri Barus., “Yurisdiksi Wilayah Udara Suatu Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional”., *Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara Medan.*, Hal. 13

Blewett Lee., “Sovereignty Of The Air”., *The American Journal Of International Law.*, Vol. 7 Nomor 3 Tahun 1913, Hal 473



Joshua C. Moscow., "Independence And Liability In Civil Aviation Accident Investigations Through Annex 13 And The Montreal Convention"., *Vanderbilt Journal Of Transnational Law*., Vol. 55 Nomor 3 Tahun 2022, Hal 846

Yaya Kareng., "International Aviation/ Airspace Law An Overview"., *International Journal Of Law Recontruction*., Vol. 4 Nomor 1 Tahun 2020, Hal. 65

Berita atau surat kabar

Jeju Air pledges emergency aid for bereaved families., *daum.net*., 1 Januari 2025, hal. 1

The compensation limit for victims and their families of the Muan Jeju Air disaster., *Maeil Business Newspaper*., 31 Desember 2024, hal. 1

South Korea plane crash: bereaved families demand more support from government – as it happened., *The Guardian*., 30 Desember 2024, hal. 1

Jeju Air apologizes for crash, pledges to support victims, families., *Korea JoonAng Daily*., 29 Desember 2024, hal. 1

Kecelakaan Jeju Air, Pakar Penerbangan Pertanyakan Klaim Tabrakan Burung., *Tempo*., 30 Desember 2024 , hal. 1

334 Nyawa Melayang, 2024 Paling Kelam di Dunia Penerbangan., *Media Indonesia*., 7 Januari 2025, hal. 1

South Korea air crash: Inside the final minutes of Jeju Air flight., *Reuters*., 28 Juli 2025, hal. 1

South Korea reports initial findings of Jeju Air crash to ICAO, U.S. and Thailand., *Voanews*., 29 Januari 2025, hal. 1

Konvensi atau Perjanjian Internasional

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (The Montreal Convention of 1999) Arc 17

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (The Montreal Convention of 1999) Arc 21