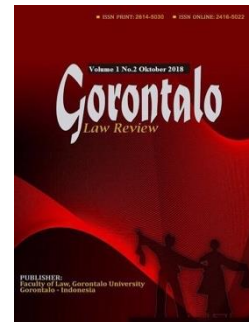

Gorontalo Law Review

Volume 3 - NO. 1 – April 2020

E-ISSN: 2614-5030 P-ISSN: 2614-5022



TANGGUNG JAWAB KORPORASI BOEING COMPANY ATAS KECELAKAAN PESAWAT DI WILAYAH INDONESIA

Wahana Sazpah

Fakultas Hukum Universitas Negeri Gorontalo
wsazpah87@gmail.com

Fence Wantu

Fakultas Hukum Universitas Negeri Gorontalo
fence.wantu@yahoo.co.id

Nur Mohamad Kasim

Fakultas Hukum Universitas Negeri Gorontalo
nurkasim@ung.ac.id

Naskah diterima : 30/3/2020; Direvisi : 20/4/2020; Disetujui: 21/4/2020

Abstrak

Transportasi udara mempermudah masyarakat untuk menjalankan kegiatannya dalam hal penggunaan atau pengiriman barang. Segala kemudahan tersebut memunculkan beberapa masalah, termasuk kelalaian dalam maintenance pesawat ataupun kelalaian manusia lainnya sehingga menimbulkan kecelakaan pesawat. Oleh karena itu pengkajian terhadap pertanggungjawaban korporasi produsen pesawat dalam hal ini adalah Boeing Company sangat diperlukan terhadap kecelakaan pesawat yang terjadi di Indonesia. Metode yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan. Sumber bahan hukum meliputi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan prosedur inventarisasi, klasifikasi serta identifikasi dan sistematisasi. Analisis data dilakukan dengan cara dibahas, diperiksa, dan dikelompokkan. Adapun tujuan Penelitian ini adalah (1) Untuk mengetahui dan menganalisis proses atau pelaksanaan yang dilakukan keluarga korban kecelakaan dalam menuntut ganti rugi/santunan atas kecelakaan pesawat Lion Air JT-610, (2) Untuk mengetahui dan menganalisis pertanggungjawaban korporasi produsen pesawat (boeing.Co) terhadap penumpang yang menjadi korban kecelakaan menurut peraturan perundang-undangan di Indonesia Berdasarkan hasil

analisis dan investigasi yang dilakukan diketahui bahwa ada kesalahan konstruksi pesawat dan kesalahan pilot dalam menangani accident kecelakaan. Pihak jasa pengangkut maskapai Lion Air mempunyai kewajiban untuk membayar kompensasi kepada masing-masing keluarga korban sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011. Adapun pihak keluarga korban melayangkan gugatan kepada Boeing Company yang diselesaikan secara mediasi. Atas kejadian ini ke depannya maskapai sebagai pengguna barang yang membeli pesawat dari produsen (Boeing Co atau Airbus) harus selalu memperhatikan prosedur dan penggunaan barang atau pesawat yang dibeli, serta penumpang dan masyarakat pada umum agar selalu memperhatikan prosedur-prosedur keselamatan dalam penerbangan sehingga dapat meminimalisir terjadinya risiko kecelakaan.

Kata Kunci : Pertanggungjawaban; Korporasi Produsen Pesawat; Lion Air JT-610; Boeing 737-8 Max; Kecelakaan Pesawat

Abstract

Air transportation makes it easier for people to carry out their activities in terms of the use or delivery of goods. All these conveniences also cause problems such as negligence in aircraft maintenance even to the occurrence of accidents. Therefore an assessment of corporate responsibility for aircraft manufacturers in this case is Boeing Company is indispensable for justice for the rights of victims, so it is expected to minimize aircraft accidents especially those that occur in Indonesia. The method used is the statutory approach. Data sources include primary and secondary legal materials. Data collection techniques are carried out with the procedure of inventory, identification, classification and systematization. Data analysis is carried out by means of being discussed, examined, and grouped. The purpose of this study are (1) To find out and analyze the process or implementation of the accident victims' families in demanding compensation / compensation for the accident of the Lion Air JT-610 aircraft, (2) To find out and analyze the responsibility of the aircraft manufacturer corporation (boeing.Co) to passengers who were victims of accidents according to the laws in Indonesia. Based on the results of the analysis it is known that there are suspected aircraft construction errors and some pilot errors in handling accident incidents. The Lion airline carrier is responsible for its obligation to pay compensation to each victim's family in accordance with the Minister of Transportation Regulation No. 77/2011 concerning Air Transport Carrier Responsibility. The aircraft manufacturer was sued by the victim's family considering that there was a defect in the product made, the settlement process was carried out in mediation and made an offer to pay more compensation as stipulated in the Minister of Transportation Regulation No. 77/2011. This was also expected in the future so that airlines as users of goods purchased from producers (Boeing Co. or Airbus) must always pay attention to procedures and use of the goods or aircraft purchased, as well as passengers, prospective passengers and the general public so that they always pay attention to safety procedures in flight to minimize the risk of accidents.

Keywords: Liability; Aircraft Manufacturer Corporation; Lion Air JT-610; Boeing 737-8 Max; Aircraft Accident.

1. PENDAHULUAN

Dorongan dari kondisi geografis Indonesia serta zaman yang menuntut adanya efektivitas dan efisiensi untuk mencapai suatu tempat, membuat munculnya jenis transportasi yang bersifat efektif dan efisien. Perkembangan zaman pada aspek teknologi menjawab kebutuhan tersebut dengan hadirnya jenis transportasi melalui lintas udara. Angkutan udara merupakan salah satu komponen sistem transportasi nasional yang berperan penting dalam penyediaan jasa layanan angkutan, baik dalam negeri ataupun di luar negeri.

Seiring bertambahnya permintaan dari masyarakat serta dorongan zaman membuat perkembangan transportasi udara berkembang pesat. Hal ini dapat dilihat pada perusahaan penerbangan yang masih terdaftar di Kementerian Perhubungan (Dirjen Perhubungan Udara) baik yang beroperasi maupun tidak sampai saat ini. Berkembang pesatnya transportasi udara yang berujung pada perkembangan jumlah maskapai penerbangan di Indonesia, memberikan dampak positif bagi masyarakat yang menggunakan jasa penerbangan, yaitu banyaknya pilihan atas operator penerbangan serta munculnya kompetisi antarperusahaan jasa transportasi udara.

Kompetisi antarperusahaan maskapai tentu memberikan efek pula kepada para pengguna jasa transportasi udara, salah satunya adanya kekhawatiran yang muncul pada aspek kualitas pelayanan. Bahkan yang lebih membuat khawatir yaitu akan menyebabkan kualitas pemeliharaan (maintenance) pesawat berkurang sehingga akan rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan memberikan dampak yang tidak baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan konsumen. Padahal, tujuan diselenggarakannya penerbangan adalah untuk mewujudkan sistem penyelenggaraan penerbangan yang aman (safety), tertib dan teratur (regularity), nyaman (comfortable), dan ekonomis (economy for company) (Baiq Setiani 2016).

Tercatat dalam kurun waktu tiga tahun terakhir, permasalahan penerbangan pesawat di Indonesia sering kali mengalami kecelakaan. Tercatat ada 9 (sembilan) kecelakaan pesawat yang sudah terjadi (<https://nasional.kompas.com>). Begitu sering terjadinya kecelakaan maupun insiden yang berkaitan dengan pesawat terbang, akan tetapi tidak semua kejadian tersebut terjadi di pesawat niaga atau sipil, namun memberikan dampak buruk pada citra kedirgantaraan Indonesia. Untuk penerbangan sipil atau bisa juga disebut niaga, dengan berbagai sebab insiden atau kecelakaan tersebut tetap saja merugikan pengguna jasa angkutan udara (Muhammad Usma Syahrizul Azmani 2016).

Pada saat terjadi sebuah kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (National Transportation Safety Committee) yang merupakan lembaga independen, berkompeten dalam melaksanakan proses investigasi dengan tujuan sebagai pencegahan terjadinya kecelakaan dengan sebab yang sama. Apabila proses investigasi dibutuhkan untuk dilaksanakan lebih cepat, maka investigator dapat mengundang para pihak yang ikut terlibat dalam kecelakaan tersebut, termasuk produsen pesawat udara dan pembuat komponennya dimintakan keterangannya. Risiko tersebut berhubungan dengan penyelesaian ganti rugi kepada penumpang yang merupakan bentuk tanggung jawab hukum (legal liability) perusahaan pembuat pesawat udara sebagai produsen (Amad Sudiro 2011).

Berdasarkan hal tersebut di atas, penulis tertarik untuk meneliti tentang pertanggungjawaban produsen pesawat atas kecelakaan pesawat udara yang

terjadi di wilayah Indonesia. Masalah dalam penelitian ini meliputi (1) bagaimana pertanggungjawaban korporasi produsen pesawat (Boeing.Co) dalam kasus kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 menurut Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, dan (2) bagaimana proses penentuan ganti rugi terhadap korban dari kecelakaan pesawat (Boeing.Co) Lion Air JT-610 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011.

Tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya (Andi Hamzah 2005). Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatannya yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Sementara tanggung jawab pengangkutan merupakan kewajiban yang diberikan kepada pihak pengangkut terhadap yang diangkut.

Regulasi yang mengatur Hukum Udara yang telah diatur dalam Hukum Internasional antara lain: Konvensi Chicago 1944, Konvensi Warsawa 1929, Montreal Agreement of 1966, Konvensi Montreal 1999 dan lain sebagainya. Di dalam regulasi nasional sendiri terdapat Undang-undang 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-undang Nomor 16 Tahun 2002 tentang Pengesahan Space Treaty 1967, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keselamatan Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara.

Konsep tanggung jawab hukum meliputi: tanggung jawab atas dasar kesalahan (based on fault liability), tanggung jawab praduga bersalah (presumption of liability), tanggung jawab tanpa bersalah (liability without fault), semuanya merupakan ajaran hukum (doctrine) (H.K Martono dan Amad Sudiro, 2010). Terdapat tiga macam konsep dasar pertanggungjawaban hukum dalam pengangkutan udara, masing-masing konsep tanggung jawab hukum tersebut yaitu sebagai berikut (H.K Martono dan Agus Pramono, 2013):

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (based on fault liability) dalam hukum Indonesia terkandung dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPPerdata). Pasal tersebut yang dikenal sebagai tindakan dalam melawan hukum berlaku secara umum terhadap siapa pun juga, termasuk perusahaan penerbangan. Berdasarkan pasal tersebut, setiap perbuatan atau tindakan melawan hukum yang menimbulkan atau mengakibatkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian tersebut harus mengganti kerugian.

Pada prinsipnya, tanggung jawab hukum terhadap dasar kesalahan (based on fault liability) berlaku terhadap semua perusahaan penerbangan. Namun pada teori pertanggungjawaban atas dasar kesalahan ini yang harus membuktikan adalah korban. Apabila penumpang dan/atau pengirim barang sebagai korban yang menderita kerugian mampu membuktikan adanya kesalahan pada perusahaan penerbangan, maka perusahaan penerbangan harus membayar seluruh kerugian yang diderita oleh penumpang.

Dalam perkembangannya, tanggung jawab atas dasar kesalahan (based on fault liability) tidak bisa diterapkan dalam pengangkutan. Hal ini disebabkan kedudukan antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan tidak seimbang. Dalam pengangkutan udara, khususnya perusahaan penerbangan menguasai teknologi tinggi, sementara itu penumpang dan/atau pengirim barang yang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan pasti tidak akan berhasil. Maka sejak tahun 1929, tepatnya sejak Konvensi Warsawa 1929, dikenalkan konsep pertanggungjawaban hukum praduga bersalah (presumption of liability).

Menurut konsep tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah (presumption of liability), perusahaan penerbangan dianggap (presumed) bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah (H.K Martono dan Agus Pramono, 2013). Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggungjawab sampai dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat. Apabila pihak tergugat tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka ganti rugi tidak akan diberikan (E Suherman, 2000). Mengenai unsur-unsur yang ada pada konsep tanggung jawab praduga bersalah (presumption of liability), yaitu (H.K Martono dan Amad Sudiro, 2016):

- 1) Beban pembuktian (burden of proof) terbalik;
- 2) Tanggung jawab terbatas (limited liability);
- 3) Perlindungan hukum;
- 4) Pembuktian penumpang ikut bersalah;
- 5) Tanggung jawab tidak terbatas.

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (legal liability without fault concept) atau tanggung jawab untuk mutlak (absolute liability atau strict liability) dipergunakan dalam Pasal 44 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Konvensi Roma 1952, Protokol Guatemala City 1972 the liability convention of 1972 dan Aircraft Product Liability. Berdasarkan konsep pertanggung jawaban tanpa bersalah (legal liability without fault concept), perusahaan penerbangan (air carrier) bertanggung jawab secara penuh terhadap kerugian yang dialami oleh pihak ketiga yang terjadi akibat kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya barang dan/atau orang dari pesawat udara, tanpa perlu melakukan pembuktian lebih dahulu.

Dalam perkembangan awalnya, tanggung jawab produk merupakan teori yang menggeser adagium caveat emptor menjadi caveat venditor artinya konsumen selaku pembeli harus berhati-hati dalam penggunaan suatu produk (H.K Martono Amad Sudiro, 2016). Adagium caveat venditor artinya produsen harus cermat dan berhati-hati, serta mewajibkan pabrik bersikap cermat terhadap barang hasil produksinya agar tidak mendatangkan kerugian bagi konsumen (Celina Tri, 2011) mengharuskan pabrik dan produsen sebagai penjual untuk bersikap cermat dan teliti, agar barang-barang yang dihasilkan atau diproduksi tidak mendatangkan dan mengakibatkan kerugian bagi kesehatan dan keselamatan konsumen. Hal ini disebabkan pihak konsumen memiliki hak asasi untuk mendapatkan barang-barang yang tidak mengandung cacat. Dalam kondisi tersebut, product liability menjadi instrumen perlindungan hukum bagi konsumen dikeluarkan.

Product liability atau tanggungjawab produk merupakan tanggung jawab yang berkaitan dengan produk yang cacat atau rusak sehingga menyebabkan atau turut menyebabkan kerugian bagi pihak lain (konsumen), baik fisik maupun non fisik. Produk cacat menurut Emma Suratman yang dikutip oleh Andi Sri Wulandari dan Nurdiyana Tadjuddin adalah setiap produk yang tidak dapat memenuhi atau mencapai tujuan pembuatannya, baik itu karena faktor kesengajaan atau kealpaan dalam proses produksinya ataupun hal-hal karena lain yang terjadi dalam peredarannya, atau tidak menyediakan syarat-syarat keamanan bagi manusia atau harta benda dalam penggunaannya, sebagaimana yang diharapkan orang (Andi Sri Rezky Wulandari dan Nurdiyana Tadjuddin, 2018).

Mengetahui hakikat daripada Badan Hukum, maka muncul teori-teori tentang badan hukum. Selanjutnya, banyak terminologi yang diberikan untuk suatu badan hukum. Dalam bahasa Indonesia, memang hanya ada istilah badan hukum, atau disebut juga dengan istilah “korporasi” yang merupakan pengindonesiaan istilah “corporate” atau “corporation”. Badan hukum ialah suatu organisasi, kumpulan, badan, institusi ataupun harta benda yang dibentuk ataupun dikukuhkan oleh hukum, sebagai pemangku hak, kewenangan, kewajiban, tugas, kekayaan, status, privilege sendiri yang pada hakikatnya terpisah dari yang dimiliki oleh manusia individu, mempunyai pengurus yang mewakili dan menjalankan kepentingan badan hukum, di samping itu juga kepentingan anggotanya, sehingga badan hukum dapat menuntut/menggugat ataupun dituntut/digugat di hadapan pengadilan, di samping juga dapat menjadi korban dari suatu tindak pidana yang bahkan dalam pengertian yang trendi, badan hukum juga bisa melakukan suatu tindak pidana dan dihukum pidana (Andi Sri Rezky Wulandari dan Nurdiyana Tadjuddin, 2018). Demikian dapat dikatakan bahwa badan hukum merupakan pemangku hak dan kewajiban (a right-and-duty bearing unit), yang merupakan manusia tanpa badan (bodiles) dan tanpa jiwa (soulless) Munir Fuady, 2014).

Teori Kekayaan Bersama (Propriete Collective/Collective Vermogens) Asal dari teori ini yakni berasal dari Rudolf von Jhering yang kemudian dilanjutkan oleh Planiol, dan dilanjutkan lagi oleh Molengraff. Menurut teori ini bahwa badan hukum itu bukanlah sesuatu yang abstrak dan bukan pula organisme, akan tetapi semua para anggotanya bersama-sama memiliki eigendom, memiliki tanggung jawab secara bersama, dan juga mempunyai hak bersama-sama. Kekayaan dari badan hukum itu adalah milik bersama semua anggotanya. Orang-orang yang berkumpul tersebut adalah suatu kesatuan yang membentuk pribadi yang dinamakan badan hukum. Oleh karena itu, badan hukum merupakan suatu konstruksi yuridis saja (Riduan Syahrani, 2013).

Pendapat dari teori kekayaan bersama bahwa yang dapat dijadikan subjek hak badan hukum, yaitu: (Chidir Ali, 2011) a) manusia-manusia yang secara nyata berada di belakangnya, b) anggota-anggota badan hukum; dan c) mereka yang memperoleh keuntungan dari suatu yayasan.

Korporasi (corporatie) ialah kumpulan orang yang dalam pergaulan hukum bertindak secara bersama sebagai suatu subjek hukum tersendiri. Oleh karena itu, korporasi ini adalah badan hukum yang memiliki anggota, tetapi memiliki hak-hak dan kewajiban-kewajiban sendiri yang terpisah atau berbeda dengan hak-hak dan kewajiban-kewajiban para anggotanya. Kemudian inkorporasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti peleburan menjadi badan usaha yang sah (Riduan Syahrani, 2013).

Untuk menentukan status personal hukum perdata yang berlaku, maka digunakan teori ini. Menurut teori ini, badan hukum patuh kepada hukum tempat ia telah diciptakan, didirikan, dibentuk, yakni negara yang hukumnya telah diikuti pada waktu mengadakan pembentukan daripadanya (Sudargo Gautama, 2010). Alasan digunakannya teori ini adalah kesesuaiannya dengan logika hukum (Juristische Logic) apabila suatu badan hukum ini ditaruh pula di bawah hukum yang formalitas-formalitas untuk pendiriannya telah dilangsungkan. Suatu badan hukum tidak berada dalam “normlosen Raum”, hanya suatu sistem hukum nasional tertentu yang dapat memberikan status badan hukum kepada suatu badan. Tetapi pada saat pendiriannya badan hukum ini belum memiliki kedudukan manajemen yang efektif.

Alasan selanjutnya adalah alasan praktis. Hukum inkorporasi ini mudah ditentukan secara pasti dengan jalan anggaran dasar, dokumen-dokumen pembentukan, pendaftaran-pendaftaran dalam register-register tertentu dan sebagainya. Dengan demikian, pun dilindungi pihak-pihak ketiga yang beritikad baik. Hukum yang berlaku dapat langsung diketahui dari anggaran dasar (Riduan Syahrani, 2013).

Menurut Business English Dictionary yang dikutip oleh Zulham (2013), perlindungan konsumen adalah *protecting consumers against unfair or illegal traders*. Adapun menurut Black Law Dictionary yang dituliskan oleh Zulham, mendefinisikan a statute that safeguards consumers in the use goods and services. Dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen Pasal 1 Angka 1 UU Nomor 8 Tahun 1999 menyatakan bahwa perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen.

Perlindungan konsumen memiliki lingkup yang luas, meliputi perlindungan konsumen akan barang dan jasa yang bermula dari tahap kegiatan untuk memperoleh barang dan jasa, hingga sampai akibat-akibat dari pemakaian barang dan/atau jasa tersebut. Cakupan perlindungan konsumen terbagi menjadi dua aspek sebagai berikut: (Zulham, 2013)

- 1) Perlindungan terhadap kemungkinan barang yang diserahkan kepada konsumen tidak sesuai dengan apa yang telah disepakati.
- 2) Perlindungan terhadap diberlakukannya syarat-syarat yang tidak adil kepada konsumen.

Asas hukum merupakan pengendapan hukum positif dalam suatu masyarakat, asas hukum tidak boleh dianggap sebagai norma-norma hukum konkrit, akan tetapi perlu dipandang sebagai dasar-dasar umum atau petunjuk-petunjuk bagi hukum yang berlaku (Tata Wijayanta, 2014).

Dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, ada lima asas perlindungan konsumen yang diatur, yaitu: a) asas manfaat, b) asas keadilan, c) asas keseimbangan, d) asas keamanan dan keselamatan, dan d) asas kepastian hukum.

Selain pengaturan mengenai asas yang berlaku pada peraturan tersebut, undang-undang perlindungan konsumen juga mengatur mengenai hak dan kewajiban dari konsumen serta produsen. Apabila konsumen sudah memenuhi segala bentuk kewajiban yang melekat pada dirinya, maka sudah menjadi kewajiban bagi pelaku usaha, dalam hal ini maskapai penerbangan dan produsen pesawat, untuk memenuhi kewajiban yang melekat pada dirinya.

Pada kasus kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 yang dijadikan penelitian ini, konsumen sudah memenuhi kewajiban yang melekat pada dirinya. Oleh sebab itu, maskapai penerbangan memenuhi segala hak yang harus diterima oleh konsumen. Namun kenyataannya, maskapai tidak memenuhi hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan atas jasa yang ditawarkan (wanprestasi). Akibatnya, maskapai Lion Air harus menanggung konsekuensi hukum untuk memberikan kompensasi yang sesuai dengan dampak yang diterima oleh konsumen.

Namun, setelah dilakukan investigasi atas kecelakaan Lion Air JT-610, ternyata pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut bukan hanya pihak maskapai penerbangan saja. Menurut harian Wall Street Journal, mereka sudah mempublikasikan temuan-temuan inti dari laporan investigasi yang dilakukan oleh Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Menurut laporan yang sudah dipublikasi tersebut menyimpulkan bahwa

kesalahan konstruksi pesawat dan beberapa kesalahan pilot menangani insiden itu.

Hal yang sama juga disampaikan oleh James Glanz dkk. James Glanz dkk., menuliskan bahwa ada peran dari perusahaan pembuat pesawat yang membuat pesawat tersebut terjatuh di perairan Karawang, Jawa Barat. Hal itu disebabkan oleh perubahan mesin pesawat dari 737 menjadi 737-8 Max.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus dan pendekatan konseptual. Dalam metode pendekatan perundang-undangan, peneliti perlu memahami hierarki dan asas-asas dalam peraturan perundang-undangan (Peter M Marzuki, 2016). Pendekatan selanjutnya adalah pendekatan konseptual. Peneliti perlu merujuk prinsip-prinsip hukum. Prinsip-prinsip ini dapat ditemukan dalam pandangan sarjana ataupun doktrin-doktrin hukum. Dengan menggunakan pendekatan ini, peneliti dapat mengidentifikasi konsep tersebut dalam undang-undang dan juga mampu menemukan konsep yang ada dalam putusan pengadilan maupun peraturan perundang-undangan.

3. PEMBAHASAN

a. Tanggung Jawab Pengangkut dan Proses Ganti Rugi Kepada Penumpang/Korban atas Kecelakaan Pesawat Udara

Menentukan pertanggungjawaban perusahaan pengangkutan udara harus mendasar pada ketentuan-ketentuan yang berlaku, sehingga dapat ditentukan pihak-pihak yang bertanggung jawab, hal-hal yang dapat dipertanggungjawabkan, bentuk-bentuk pertanggungjawaban, besar ganti kerugian, dan lain-lain. Pada kegiatan penerbangan komersil atau transportasi udara niaga terdapat beberapa ketentuan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang baik yang bersumber pada hukum nasional maupun yang bersumber pada hukum internasional. Ketentuan hukum nasional yang secara khusus mengatur tentang kegiatan penerbangan saat ini adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Perusahaan Pengangkut memiliki beberapa tanggung jawab terhadap penumpang, yang diatur dalam Pasal 141 yakni:

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

Menentukan tanggung jawab pengangkut tersebut diperlukan beberapa persyaratan. Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menentukan adanya tiga syarat yang harus dipenuhi. Ketentuan mengenai persyaratan ini merupakan ketentuan yang bersifat memaksa (*dwingendrecht*), artinya apabila syarat tersebut tidak terpenuhi pengangkut tidak dapat dipertanggungjawabkan (E Saefullah Wiradipradja, 2014). Ketiga syarat tersebut adalah 1) Kerugian harus disebabkan oleh kejadian pesawat

udara, 2) kecelakaan tersebut harus ada diakibatkan dengan pengangkutan udara, 3) kecelakaan tersebut terjadi dalam pesawat udara; atau selama penumpang melakukan kegiatan naik turun pesawat udara.

Adapun kecelakaan pesawat terbesar dan paling terbaru dalam penelitian ini adalah kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 dengan rute Jakarta-Pangkal Pinang yang terjadi pada Senin pagi, tanggal 29 Oktober 2018 di perairan laut Karawang Jawa Barat. Hasil investigasi dan temuan atas penyebab kecelakaan ini sudah ditetapkan oleh Tim KNKT bahwa penyebab pesawat ini jatuh dikarenakan adanya kesalahan design produk pada Boeing 737-8 Max, dari penyelidikan yang dilakukan, KNKT mengatakan setidaknya ada 9 hal yang menyebabkan kecelakaan ini terjadi pada pesawat buatan Boeing jenis Jet 737 Max.

Secara rinci, berikut 9 hal yang dikatakan KNKT sebagai penyebab kecelakaan pesawat Lion JT-610 yaitu sebagai berikut (<https://www.cnbcindonesia.com>):

- a) Asumsi terkait reaksi pilot yang dibuat pada saat proses desain dan sertifikasi pesawat Boeing 737-8 (Max) di pabrik Boeing. Meskipun dikatakan sesuai dengan referensi yang ada namun ternyata tidak tepat;
- b) Mengacu asumsi yang telah dibuat atas reaksi pilot dan kurang lengkapnya kajian terkait efek-efek yang dapat terjadi di cockpit, sensor tunggal yang diandalkan untuk Maneuvering Characteristics Augmentation System dianggap (MCAS/fitur otomatisasi dalam pesawat) cukup dan memenuhi ketentuan sertifikasi;
- c) Desain MCAS yang mengandalkan satu sensor saja sangat rentan terhadap kesalahan;
- d) Pilot mengalami kesulitan melakukan respon yang tepat terhadap pergerakan MCAS karena tidak adanya petunjuk dalam buku panduan dan pelatihan;
- e) Indikator Angle of Attack (AOA) Disagree (sensor pesawat dalam bahaya) tidak tersedia di pesawat Boeing 737-8 (Max). Ini berakibat ada informasi ini tidak muncul pada penerbangan, terkait sudut AOA yang berbeda antara kiri kanan pesawat, sehingga tidak dicatat oleh pilot. Yang akhirnya menyebabkan teknisi tidak dapat mengidentifikasi kerusakan sensor AOA;
- f) Sensor AOA pengganti mengalami kesalahan kalibrasi yang tidak terdeteksi pada saat perbaikan sebelumnya (Denpasar-Jakarta);
- g) Investigasi tidak dapat menentukan pengujian sensor AOA setelah terpasang di pesawat yang mengalami kecelakaan dilakukan dengan benar. Sehingga kesalahan kalibrasi tidak terdeteksi;
- h) Informasi mengenai stick shaker (indikator pesawat mengalami kehilangan daya angkat) dan penggunaan prosedur non-normal Runaway Stabilizer pada penerbangan sebelumnya tidak tercatat pada buku catatan penerbangan dan perawatan pesawat. Ini mengakibatkan baik pilot maupun teknisi tidak mengambil tindakan yang tepat;
- i) Beberapa peringatan, berulangnya aktivasi MCAS, dan padatnya komunikasi ATC tidak terkelola dengan efektif. Hal ini diakibatkan oleh situasi kondisi yang sulit. Termasuk kemampuan mengendalikan pesawat, pelaksanaan prosedur non-normal, dan komunikasi antar pilot, berdampak pada ketidak-efektifan koordinasi antar pilot dan pengelolaan beban kerja. Kondisi ini juga telah teridentifikasi pada saat pelatihan dan muncul kembali pada penerbangan ini.

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terbatas sejumlah ganti rugi yang tercantum dalam undang-undang, apapun prinsip tanggung jawab yang digunakan dalam dunia pengangkutan akan selalu disertai dengan prinsip “limitation of liability”, yaitu bahwa pada dasarnya tanggung jawab pengangkut udara dibatasi sampai jumlah tertentu (Suwardi, 1991). Namun demikian, penumpang masih terbuka untuk memperoleh ganti rugi yang lebih besar dibandingkan dengan jumlah ganti rugi yang tercantum dalam UU Nomor 1 Tahun 2009, apabila penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan pengangkutan udara atau pegawai atau karyawan atau agen atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan pengangkutan melakukan tindakan yang disengaja. Hal ini yang sedang diperjuangkan oleh keluarga korban yang sedang mengajukan tuntutan Perdata International kepada pabrikan pesawat (Boeing Company) di Amerika Serikat. Sebagian keluarga korban telah menandatangani Release and Discharge (RnD) dengan Pihak Pengangkut (Lion Air Group) namun keluarga korban lainnya tidak bersedia dan akan menempuh jalur hukum untuk menuntut ganti rugi yang lebih besar sesuai dengan aturan konversi Montreal 1999.

Mengenai jumlah ganti rugi diatur dalam Pasal 165 ayat (1) untuk penumpang yang meninggal dunia ditetapkan dengan Peraturan menteri. Peraturan Menteri yang mengatur mengenai jumlah ganti rugi yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut Pasal 3 huruf a dan huruf b, pemerintah mengatur secara rinci jumlah ganti kerugian yang wajib diberikan oleh pengangkut kepada penumpang, yaitu:

- a) Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah);
- b) penumpang yang meninggal dunia karena kejadian yang berhubungan dengan pengangkutan udara saat proses meninggalkan ruang tunggu atau turun dari pesawat dan/atau bandar udara persinggahan akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Jumlah ganti rugi dibatasi sebesar Rp 1.250.000.000,00. Namun, jumlah demikian dapat dilampaui tidak terbatas sampai setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata penumpang atau sampai dianggap sesuai bagi keluarga korban yang menuntut, apabila penumpang atau keluarga korban dapat membuktikan bahwa perusahaan pengangkutan udara melakukan kesalahan dengan sengaja. Dalam kasus ini telah terbukti berdasarkan hasil investigasi terdapat kesalahan teknis yang dilakukan pihak pembuat pesawat terkait design dan tidak adanya sosialisasi terlebih dahulu dari Boeing atas pengoperasian pesawat baru Boeing jenis Jet 737-8 Max ini kepada Pilot Lion Air ataupun Pilot dari maskapai lainnya di dunia yang mengoperasikan pesawat tersebut.

Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 141 ayat (1) UU Nomor 1 Tahun 2009, pengangkut otomatis bertanggung jawab tanpa dibuktikan lebih dulu, sehingga pengangkut berhak menikmati batas ganti kerugian yang ditetapkan oleh Undang-Undang, namun demikian menurut Pasal 141 ayat (2) UU Nomor 1 Tahun 2009, batas ganti kerugian tersebut tidak dapat dinikmati oleh pengangkut ketika kerugian tersebut timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, sehingga ahli waris korban dapat melakukan tuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan

ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang ditetapkan sesuai dengan Pasal 142 ayat (3) UU Nomor 1 Tahun 2009.

Adapun besaran pembayaran sumbangan wajib dana kecelakaan pesawat udara tersebut selalu berubah sesuai dengan kondisi saat terjadi kecelakaan berdasarkan keputusan Menteri Keuangan meskipun tidak sering, tapi disesuaikan dengan inflasi dan perkembangan ekonomi masyarakat, sehingga besarnya tidak terlalu ketinggalan dengan kebutuhan masyarakat. Dalam Pasal 165 UU Nomor 1 Tahun 2009, jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia akibat kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau naik turun pesawat udara ditetapkan dengan peraturan Menteri Perhubungan (H.K Martono dan Amad Sudiro, 2016). Perubahan ganti kerugian dilakukan dengan mengevaluasi berdasarkan kriteria pada (a) tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia, (b) kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga, (c) tingkat inflasi kumulatif, (d) pendapatan per kapita, dan (e) perkiraan usia harapan hidup, mengingat bahwa tingkat hidup, kelangsungan hidup perusahaan, inflasi dan pendapatan per kapita serta umur rata-rata manusia, selalu mengalami perubahan, maka terhadap besaran nilai ganti kerugian hendaknya selalu dievaluasi sehingga dapat memenuhi keinginan, baik dari pengguna jasa maupun pemberi jasa. Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian ditetapkan dengan peraturan Menteri Perhubungan (H.K Martono dan Amad Sudiro, 2016).

Seorang korban dalam kecelakaan angkutan udara di Indonesia akan menerima santunan yang bersumber dari: pertama, dari perusahaan angkutan sendiri (sebagai bentuk tanggung jawabnya tetapi kemudian akan diganti lagi oleh asuransi), kedua, dari Jasa Raharja sesuai dengan undang-undang, dan ketiga jika korban juga membayar premi asuransi atau membeli polis asuransi sendiri atau yang disebut asuransi perjalanan maskapai. Apabila terdapat penumpang sebagai pengguna angkutan udara mengalami kerugian namun ia tidak membeli asuransi tambahan maka penumpang tersebut akan mendapatkan ganti kerugian yang berasal dari Asuransi Jasa Raharja dan ganti kerugian sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011. Seorang penumpang yang merupakan korban kecelakaan pesawat udara akan memperoleh (1) kompensasi dari pengangkut, (2) santunan dari Jasa Raharja, dan (3) dari perusahaan asuransi lain bila pengangkut juga mengasuransikan dirinya (life insurance).

Perlu diketahui terkait kerugian dan kerusakan bagasi penumpang, serta keterlambatan pesawat, ganti rugi yang diberikan disesuaikan dengan kelas tiket masing-masing penumpang. Untuk kelas ekonomi ganti rugi kehilangan atau kerusakan bagasi yang diberikan sebesar Rp. 4.000.000,- per orang dan kelas bisnis dan utama maksimal Rp. 8.000.000,-.

Penutupan asuransi jaminan atas keselamatan penumpang merupakan tanggung jawab pengangkut untuk membayar preminya kepada perusahaan asuransi. Kemudian, pengangkut membebankan premi tersebut kepada setiap penumpang dengan cara menambahkannya kepada harga tiket penumpang, sama halnya dengan pajak bandara yang ditambahkan kedalam harga tiket pesawat. Jaminan yang diberikan adalah satu kali perjalanan dari bandara udara keberangkatan (departure) sampai ke bandara udara tujuan (destination), termasuk transit di bandara udara yang dilaluinya.

Pernyataan kemungkinan telah meninggal dunia penumpang pesawat udara yang hilang diatur dalam Pasal 178 UU Nomor 1 Tahun 2009. Menurut pasal tersebut penumpang yang berada dalam pesawat udara, dianggap telah meninggal dunia, apabila dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan setelah tanggal

pesawat udara seharusnya mendarat di tempat tujuan akhir tidak diperoleh kabar mengenai hal ihwal penumpang tersebut, tanpa diperlukan putusan pengadilan. Hak penerimaan ganti kerugian dapat diajukan setelah lewat jangka waktu 3 (tiga) bulan. Berdasarkan pernyataan tersebut warisan dapat dibagikan kepada yang berhak, namun demikian bilamana ternyata orang yang bersangkutan masih hidup, maka harta benda yang telah dibagikan dapat dikembalikan lagi.

Penumpang akibat kecelakaan pengangkutan udara yang meninggal dunia, maka pihak yang berhak untuk mendapatkan ganti kerugian adalah ahli waris korban yang meninggal dunia, sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 173. Pihak yang berhak sebagai ahli waris korban yaitu suami atau istri dari penumpang yang meninggal dunia, anak-anak korban atau orang tua yang menjadi tanggungan korban. Jika penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan angkutan udara tidak mempunyai ahli waris, maka perusahaan angkutan udara menyerahkan ganti kerugian kepada negara setelah dikurangi biaya penguburan jenazah sebesar Rp.2.000.000,00 (dua juta rupiah) kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan.

b. Pertanggungjawaban Produsen Pesawat (Boeing Company) Atas Kecelakaan Pesawat Udara Lion Air JT-610

Pengaturan tentang penerbangan sangat penting untuk menjamin penyelenggaraan penerbangan yang mencerminkan penerbangan yang aman dan berkualitas. Pengaturan itu menjadi dasar hukum dan pelaksanaan penerbangan yang ada, baik perusahaan penerbangan milik pemerintah maupun swasta. Pengaturan penerbangan ini hendaknya memperhatikan berbagai bidang atau aspek yang berhubungan dengannya, mengingat penerbangan ini mempunyai kaitan yang sangat luas dengan aspek lainnya. Keseluruhan pengaturan itu membutuhkan adanya pengaturan yang terpadu, menyeluruh, up to date, sistematis, dan memperhatikan kepentingan umum menghendaki suatu multi airlines sistem yang efektif serta efisien.

Menurut E. Suherman, pembagian pengaturan penerbangan dan angkutan udara dapat dibagi dalam: 1) Pengaturan Dasar, 2) Pengaturan Teknis Operasional, 3) Pengaturan Ekonomis Komersial, 4) Pengaturan Masalah Administratif

Konvensi Montreal 1999 mengatur rezim hukum secara internasional mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh pengangkut. Baik itu pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo dalam penerbangan internasional dengan pesawat udara. Konvensi Montreal 1999 merupakan modernisasi dari berbagai aturan dan perjanjian sebelumnya dalam sistem Konvensi Warsawa 1929 ke dalam satu dokumen secara lebih sederhana.

Bagaimana dengan kecelakaan yang terjadi pada pesawat Lion Air JT-610 apakah dapat berpedoman pada Konvensi Montreal 1999 yang sudah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia? Dilihat dari tujuan penerbangan, pesawat ini melakukan penerbangan dari Terminal keberangkatan bandara udara (Jakarta) dan bandara udara tujuan (Pangkalpinang) sehingga masih termasuk dalam kategori penerbangan domestik. Terkait konvensi montreal atas penerbangan tersebut tidak dapat dijadikan dasar sepenuhnya pada kasus ini.

Dengan model bisnis yang terjadi antara Boeing-Maskapai dan penumpang apabila ada kejadian accident seperti ini apakah ahli waris penumpang, penumpang, dan calon penumpang yang merasa dirugikan atas kecelakaan maupun pembatalan penerbangan akibat temporary grounded

dapat langsung meminta pertanggungjawaban pihak Boeing, secara keperdataan konstruksi yang paling tepat adalah konsumen hanya dapat menjadi pihak terkait, sedangkan inisiasi gugatan atau penyelesaian secara hukum tetap harus dilakukan oleh maskapai mengingat ada hubungan kontraktual yang terpisah antara maskapai dan Boeing maupun penumpang dan maskapai.

Boeing tidak memiliki hubungan langsung secara kontraktual dengan ahli waris penumpang, penumpang, dan calon penumpang. Tetapi, maskapai dapat mengalihkan klaim ganti kerugian ahli waris penumpang, penumpang, dan calon penumpang pada Boeing, mengingat klaim pada maskapai disebabkan karena kesalahan Boeing.

Akan tetapi teori diatas tidak selamanya dapat dibenarkan beberapa bulan setelah accident tersebut salah satu keluarga korban penumpang pesawat bernama Irianto, ayah penumpang atas nama Rio Nanda Pratama, mengajukan gugatan terhadap Boeing Company. Ia menyatakan keputusannya menggugat untuk mengetahui penyebab tragedi. Pada keterangan yang sama, Irianto menyatakan, "Semua keluarga korban ingin mengetahui kebenaran dan penyebab tragedi ini, agar kesalahan serupa bisa dihindari pada masa mendatang, dan mereka yang bertanggung jawab harus dibawa ke pengadilan". Adapun alasan atau dasar gugatan dari pengacara yang mewakili keluarga korban yang diwakili oleh Manuel von Ribbeck dari firma hukum Ribbeck Law Chartered, mengatakan bahwa gugatan terhadap Boeing salah satunya menyoroti sistem kendali otomatis penerbangan yang didesain untuk mencegah pilot menaikkan hidung pesawat secara berbahaya. Akan tetapi, dalam kondisi-kondisi tertentu (sistem ini) bisa menukikkan hidung pesawat secara tak terduga dan sedemikian kuat sehingga pilot tidak mampu menaikkannya kembali guna menghindari tabrakan. Fitur otomatis ini bisa menyala walaupun pilot menerbangkan pesawat secara manual dan tidak mengira komputer pengendali penerbangan akan menyala. Pengacara keluarga korban cukup kaget mendengar dari pakar penerbangan dan kepala serikat pilot sekaligus pilot pesawat 737-8 Max yang baru ini bahwa Boeing gagal memperingatkan pelanggan dan mengenai perubahan signifikan dalam sistem kendali penerbangan.

Curtis Miner salah satu pengacara korban lainnya dari Kantor Pengacara firma hukum Colson Hicks Eidson menyatakan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), menurutnya hanya diperbolehkan membuat rekomendasi keselamatan untuk industri penerbangan di masa depan. Inilah sebabnya mengapa tindakan hukum atas nama keluarga korban sangat vital. Ia mengatakan lagi bahwa penyelidikan dari pemerintah biasanya tidak menentukan siapa yang bersalah dan kompensasi yang adil kepada keluarga-keluarga tidak akan diberikan oleh penyelidikan pemerintah. Itulah peran penting tuntutan hukum dalam tragedi seperti ini.

Sidang perdana terhadap Boeing Co terkait jatuhnya pesawat Lion Air PK-LQP di perairan Karawang, Jawa Barat digelar pada 17 Januari 2019. Dalam sidang gugatan dari keluarga Rio Nanda Pratama, dokter yang menjadi salah satu korban dalam kecelakaan tersebut, dilangsungkan di Pengadilan Richard J. Daley, Chicago, Illinois, AS. Dengan jumlah korban meninggal sebanyak 189 orang, nilai kompensasi disebut bisa mencapai US\$1 miliar. Ini merupakan hitungan perkiraan apabila juri memutuskan untuk menuntut US\$5 juta-US\$10 juta dolar AS per penumpang," sebut von Ribbeck.

Sejak bulan November 2018, sejumlah pengacara yang mewakili keluarga korban kecelakaan pesawat lion air JT-610 telah mengajukan gugatan kepada

perusahaan Boeing di Pengadilan Distrik Federal AS Chicago–Illinois. Dalam perkembangannya, di hadapan hakim Pengadilan Distrik A. Thomas M. Durk, pihak Boeing mengajukan penawaran untuk membayar kompensasi kepada masing-masing keluarga korban melalui proses mediasi, tanpa harus menjalani proses litigasi di pengadilan. Semua pengacara keluarga korban menyetujui tawaran pelaksanaan proses mediasi tersebut. Pengacara kedua belah pihak, Boeing dan keluarga korban, kemudian sepakat menunjuk Hakim Donald O’Connell untuk bertindak sebagai mediator.

Pada Bulan Agustus 2019 KBRI Washington DC telah menerima informasi terkait dana untuk korban kecelakaan Lion Air PK-LQP dan Ethiopian Airlines ET 302. Pihak KBRI sudah mengonfirmasi manajemen Boeing Company terkait bantuan dana \$50.000.000,- (lima puluh juta dollar Amerika) untuk Warga Negara Indonesia korban kecelakaan Boeing 737-8 Max. Duta Besar (Dubes) RI untuk Amerika Serikat (AS), Mahendra Siregar mengatakan bahwa komunikasi telah dilakukan untuk mendapatkan informasi akurat terkait dana bantuan tersebut. Hal tersebut juga sudah dikomunikasikan langsung dengan pengacara yang mewakili pihak Boeing Company. Salah satu langkah yang dilakukan KBRI adalah menugaskan atase perhubungan untuk melakukan komunikasi dan pertemuan kepada para pihak, termasuk pengacara yang ditunjuk oleh Boeing Company guna memperoleh kejelasan informasi.

Berikut hasil komunikasi antara KBRI Washington dengan pihak Boeing.

- a) Diperoleh konfirmasi bahwa benar Kenneth Feinberg dan Camille Biros telah ditunjuk oleh Boeing untuk mendistribusikan \$50 juta kepada 346 Ahli Waris korban akibat kecelakaan pesawat jenis Boeing 737-8 Max secara merata (189 dari Indonesia dan 157 dari Ethiopia);
- b) Dana sebesar \$50 juta ini merupakan bantuan keuangan jangka pendek kepada Ahli Waris yang diperkirakan akan menerima US\$145.000 per Ahli Waris dan hal ini di luar proses litigasi yang sedang berjalan;
- c) Persyaratan untuk memperoleh dana dimaksud, ahli waris harus membuktikan Surat Keterangan Ahli Waris yang sah sesuai hukum nasional masing-masing negara (Indonesia dan Ethiopia);
- d) Dalam hal siapa yang akan menerima dana dari Boeing Company, dapat dilakukan dengan dua kemungkinan yaitu:
 - 1) Ahli Waris dapat secara langsung menerima dari pengacara Boeing Company (Kenneth Feinberg dan Camille Biros), atau;
 - 2) Dapat diwakilkan kepada pengacara yang dipilih oleh Ahli Waris, selanjutnya pengacara Ahli Waris mengirimkan kepada Ahli Waris yang ditunjuk;
- e) Khusus angka 4 huruf b), Kenneth Feinberg dan Camille Biros mensyaratkan adanya perjanjian antara pengacara dan Ahli Waris. (Diharapkan dilakukan oleh pengacara yang tidak memungut bayaran - Pro Bono);
- f) Skema atau rancangan pendistribusian akan dirancang lebih lanjut oleh pengacara Boeing Company dan rencana pendistribusian akan dimulai pada sekitar pertengahan bulan Oktober 2019;
- g) Menurut Kenneth Feinberg dan Camille Biros, kecepatan pendistribusian ini sangat tergantung kepada ketersediaan dan kecepatan penyiapan Surat Keterangan Ahli Waris;
- h) Untuk memperoleh dana itu, para Ahli Waris tidak diminta untuk menandatangani Release and Discharge;

Dalam mekanisme pencairannya, ahli waris akan diberikan formulir yang diperlukan untuk mengajukan klaim pembayaran dari dana program mulai 23

September 2019, formulir klaim harus diserahkan kepada Ken Feinberg, administrator dana, paling lambat pada tanggal 31 Desember 2019; penyerahan formulir dimaksud harus disertai bukti ahli waris yang disahkan oleh pengadilan agama atau pengadilan umum guna memastikan penerima yang tepat. Setelah itu, bukti ahli waris dimaksud juga dapat digunakan oleh keluarga korban jika akan melakukan gugatan di pengadilan (data ahli waris dapat digunakan untuk dua kepentingan yang berbeda). Setelah pengadilan menentukan distribusi dana yang tepat, Kenneth Feinberg akan meminta agar formulir klaim yang ditandatangani oleh semua orang yang berhak atas dana tersebut (semua ahli waris sesuai ketetapan pengadilan). Menurut catatan Kenneth Feinberg, ada 57 (lima puluh tujuh) keluarga korban kecelakaan Lion Air dan 46 (empat puluh enam) keluarga korban kecelakaan Ethiopian Airlines yang saat ini tidak diwakili oleh pengacara. Dari 46 (empat puluh enam) korban kecelakaan Ethiopian Airlines dimaksud, diyakini hanya 1 (satu) orang korban WNI.

Pada tanggal 13 September 2019, Kenneth Feinberg telah mengirimkan email kepada Atase Perhubungan. Email tersebut berisi daftar nama korban kecelakaan pesawat udara Lion Air JT-610 yang belum diwakili pengacara dan mengharap keluarga korban untuk segera menghubungi Kenneth Feinberg. Hal ini dipandang sangat penting karena keluarga korban harus melengkapi data-data yang diperlukan. Menurut Kenneth Feinberg, Kepada 57 (lima puluh tujuh) keluarga korban yang belum menunjuk pengacara dapat disarankan untuk menunjuk pengacara yang tidak memungut bayaran (Pro Bono) dan sampai saat ini terdapat tiga kantor pengacara di Amerika Serikat yang telah menghubungi KBRI Washington, D.C. untuk menawarkan Jasa Pro Bono dalam penyaluran dana \$50 juta).

4. PENUTUP

Kasus jatuhnya Pesawat Lion Air JT-610 dengan rute Jakarta-Pangkal Pinang yang terjadi pada Senin pagi, tanggal 29 Oktober 2018 sendiri, harian Wall Street Journal sudah mempublikasikan temuan-temuan inti dari laporan investigasi yang dilakukan oleh Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Menurut laporan yang sudah dipublikasi tersebut disimpulkan bahwa diduga ada kesalahan konstruksi pesawat dan beberapa kesalahan pilot dalam menangani insiden itu. Penyebab kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 yang diutarakan kesemua pihak serta kepada kerabat korban kecelakaan pesawat pada Oktober 2018 lalu. Dari hasil penelitian penulis terkait hak-hak korban maupun ahli waris keluarga korban Penumpang pesawat hampir sebagian besar penumpang tidak faham dan kurang menyadari aturan-aturan yang ada pada dunia penerbangan, sehingga hampir semua keluarga korban tindakannya pasif atau menunggu informasi dan fakta yang terjadi dilapangan. Adapun beberapa keluarga korban yang sudah faham dan mengerti konsekuensi hukum yang timbul setelah adanya aksiden tersebut langsung melakukan gugatan kepada Boeing Company yang berada di Amerika Serikat. Hal ini didasari dari keinginan keluarga korban agar fakta dan penyebab kecelakaan tersebut dapat diungkap lebih dalam sehingga tidak terulang lagi dikemudian hari. Setelah berlangsung selama berbulan-bulan proses gugatan tersebut menemukan titik terang serta adanya penyesalan dari pihak Boeing. Co sehingga mereka menerima gugatan yang dilayangkan untuk dapat diselesaikan secara mediasi tanpa masuk ke litigasi pengadilan Illinois, yaitu hakim mediator yang ditunjuk adalah hakim yang berpengalaman dalam menangani gugatan bagi keluarga korban yang mengalami kecelakaan pesawat udara di seluruh dunia.

5. SARAN

Dengan adanya kejadian ini Pemerintah harus lebih ketat lagi dalam pengawasan bisnis dalam dunia penerbangan baik penerbangan domestik maupun internasional, sehingga menciptakan bisnis yang efisien, transparan dan sehat, serta tetap mengutamakan keselamatan bagi penggunanya. Dalam hal pengawasan Pemerintah jangan ragu untuk memberi sanksi kepada maskapai pesawat yang lalai dan membahayakan keselamatan penumpang, akibat efisiensi operasional tapi mengabaikan keselamatan. Apabila diperlukan untuk persaingan bisnis yang kompetitif maka saatnya untuk bisa mengundang maskapai luar negeri sehingga dapat beroperasi di Indonesia. Bagi maskapai pesawat sebagai pengguna barang yang membeli dari produsen (Boeing Co atau Airbus) harus selalu memperhatikan prosedur dan penggunaan barang atau pesawat yang dibeli, maskapai sebagai konsumen wajib menanyakan dan meminta sosialisasi kepada produsen pesawat terkait produk tersebut, apalagi produk yang dibeli tersebut merupakan produk baru yang belum diketahui orang banyak. Bagi Produsen Pesawat (Boeing Co maupun Airbus) wajib memberikan sosialisasi secara penuh dan transparan terkait kelebihan dan kekurangan produk yang dijual, sehingga konsumen sebagai pembeli mengetahui produk tersebut dan dapat digunakan secara baik. Penumpang dan calon penumpang ataupun masyarakat umum lainnya agar selalu memperhatikan prosedur-prosedur keselamatan dalam penerbangan sehingga dapat meminimalisir terjadinya risiko kecelakaan. Keluarga atau ahli waris korban kecelakaan pesawat agar selalu peduli terhadap keadilan bagi keluarga yang meninggal sehingga ahli waris korban atau keluarganya dapat mendapatkan haknya sesuai ketentuan perundang-undangan. Jangan selalu takut dan berpuas diri apabila ada tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pihak maskapai untuk menutupi kesalahan-kesalahan yang menyebabkan kecelakaan dengan menerima kompensasi atau santunan korban kecelakaan yang tidak sesuai prosedur perundang-undangan.

6. DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

- Fuady, Munir. 2014. Teori-teori Besar (*Grand Theory*) dalam Hukum. Jakarta: Prenamedia Group
- Martono. H.K, Sudiro Amad, 2016. “Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaah Haji Indonesia, Rajawali Pers, Depok, hlm 42
- Martono. H.K, Pramono Agus. 2013. Hukum Udara Perdata : International dan Nasional, Cetakan ke-11 Depok, Rajawali Pers, hlm 11-20
- Marzuki, Peter Mahmud. 2016. Penelitian Hukum. Edisi Revisi, Cetakan ke-7, Jakarta: Kencana Prenadamedia Group.
- Suherman, E. 1985. Penerbangan dan Angkutan Udara dan Pengaturannya. Majalah Hukum dan Penerbangan: Jakarta.
- Syahrani, Riduan. 2013. Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata, Bandung: Alumni
- Wiradipradja, E. Saefullah. 2014. Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa. Bandung: Alumni.
- Zulham. 2013. Hukum Perlindungan Kosumen. Jakarta: Kencana.

Jurnal

- Azmani, Muhammad Usma Syahrizul. 2019. Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan Penerbangan Dalam Memperoleh Ganti Rugi. Jurnal Negara dan Keadilan Volume 8 No. 2 2019, hlm. 1-2.
- Puspandari, Retno. 2009. Tanggung jawab Perusahaan Jasa Penerbangan Terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang

- Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. *Jurnal Privat Law*, Volume V No. 1 Januari-Juni 2017 hlm. 97-98
- Riung, Chrisai Marselino. 2017. “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Asuransi Pengguna Jasa Angkutan Udara Indonesia.” *Lex Administratum*. Volume 5, Nomor 4, Juni, 2017.
- Setiani, Baiq. 2016. Tanggung jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan. *Jurnal Novelty*, Volume 7 No. 1 2016 hlm. 1
- Sudiro, Amad. 2011. Product Liability dalam Penyelenggaraan Penerbangan. *Jurnal Hukum dan Pembangunan Tahun ke-41* No. 1 Januari-Maret 2011, hlm. 189
- Syalabi, Mohammad Sufi, Bambang Eko Turisno, dan Kabul Supriyadhie, “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat”, *Diponegoro Law Journal*, Volume 6, Nomor 1, 2017, hlm. 3.

Undang-Undang

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Website

- <https://bisnis.tempo.co/read/1187469/detik-detik-jatuhnya-lion-air-jt-610-begini-isi-rekaman-pilot> diakses pada 8 Oktober 2019 pukul 20.00 WITA
- <https://m.detik.com/news/dw/d-4717893/bocoran-kecelakaan-jatuhnya-lion-air-737-max-karena-salah-konstruksi> diakses pada 17 September 2019 Pukul 19.00 WITA
- <https://www.matamatapolitik.com/in-depth-kecelakaan-lion-air-jt610-perubahan-sistem-boeing-yang-persulit-pilot/> diakses pada 15 September 2019 Pukul 20.00 WITA
- <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-46233080> diakses pada tanggal 27 Januari 2020
- <https://kabar24.bisnis.com/read/20181130/16/864938/sidang-perdana-gugatan-kecelakaan-lion-air-terhadap-boeing-digelar-januari-2019> diakses pada tanggal 27 Januari 2020
- <https://www.embassyofindonesia.org/index.php/2019/08/29/perkembangan-proses-mediasi-dan-gugatan-terhadap-boeing-di-as-akibat-kecelakaan-pesawat-boeing-737-8-max-lion-air/> diakses pada tanggal 27 Januari 2020
- <https://news.detik.com/berita/d-4663323/ini-prosedur-pencairan-dana-ahli-waris-korban-boeing-max-8-di-karawang> diakses tanggal 16 September 2019
- <https://celebestopnews.com/nasional/2019/09/boeing-cairkan-dana-kompensasi-us-50-juta-bagi-korban-lion-air-jt-610/> diakses Oktober 2019