

Ganti Rugi Korban Kecelakaan Sriwijaya Air SJ182: Tanggung Jawab Maskapai atau Produsen Pesawat?

Compensation for Victims of Sriwijaya Air SJ182 Accident: Airline or Aircraft Manufacturer Responsibility?

Dhafin Ramadhan¹, Rachminawati²

^{1,2}Law Study Program, Faculty of Law, Universitas Padjadjaran,
Jl. Raya Bandung-Sumedang KM 21, Jatinangor, Sumedang, Jawa Barat 45363
¹dhafin21003@mail.unpad.ac.id, ²rachminawati@unpad.ac.id

Submitted: 2024-12-09 | Reviewed: 2025-04-14 | Revised: 2025-04-28 | Accepted: 2025-04-30

How to cite: Ramadhan, Dhafin and Rachminawati. "Ganti Rugi Korban Kecelakaan Sriwijaya Air SJ182: Tanggung Jawab Maskapai atau Produsen Pesawat?." *Dialogia Iuridica*, Vol. 17, No. 1, (2025), 001-021.

DOI:
<https://doi.org/10.28932/di.v17i1.10493>

ABSTRAK

Kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ 182 menewaskan 62 orang penumpang dan awak kabin. Atas kematian penumpang, pihak maskapai memberikan ganti rugi kepada korban kecelakaan pesawat tersebut. Sebagian penumpang menerima, namun sebagian menolak karena ingin menuntut *Boeing* sebagai pihak produsen pesawat di pengadilan nasional Amerika Serikat. Penelitian ini mencoba untuk menganalisis pihak mana yang sebenarnya memiliki tanggung jawab dalam memberikan ganti kerugian terhadap korban kecelakaan pesawat udara. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan metode deskriptif analitis. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kepustakaan, dengan fokus utama pada sumber-sumber hukum primer, sekunder, dan tersier. Hukum internasional yang mengatur mengenai tanggung jawab atas ganti rugi korban kecelakaan pesawat udara yaitu Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999 hanya mengatur maskapai sebagai pihak yang bertanggung jawab sehingga terdapat kesenjangan hukum. Hukum nasional Indonesia yang seharusnya mengisi kesenjangan hukum yang ada juga tidak mengatur mengenai tanggung jawab

produsen pesawat dan hanya mengatur tanggung jawab maskapai sebagai pengangkut utama. Negara lain seperti Amerika Serikat maupun Uni Eropa mengisi kekosongan hukum tersebut dengan menggunakan Hukum Perlindungan Konsumen, akan tetapi hal ini belum terimplementasi di Indonesia. Penulis berkesimpulan bahwa diperlukan adanya reformasi regulasi penerbangan baik di tingkat nasional maupun internasional yang mengatur lebih lanjut berkaitan tanggung jawab produsen pesawat untuk mendorong keadilan bagi korban dan meningkatkan keamanan serta keselamatan industri penerbangan global.

Kata Kunci: Kecelakaan Pesawat; Maskapai Penerbangan; Produsen Pesawat

ABSTRACT

The Sriwijaya Air SJ 182 plane crash killed 62 passengers and cabin crew. For the death of passengers, the airline gave compensation to the victims of the plane crash. Some passengers accepted, but some refused because they wanted to sue Boeing as the aircraft manufacturer in the United States national court. This research attempts to analyse which party actually has the responsibility in providing compensation to victims of aircraft accidents. This research uses a normative juridical approach with an analytical descriptive method. This research uses the literature research method, with the main focus on primary, secondary, and tertiary legal sources. International law that regulates the responsibility for compensation of victims of aircraft accidents, namely the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999, only regulates airlines as the responsible party so that there is a legal gap. Indonesian national law, which is supposed to fill the existing legal gap, also does not regulate the responsibility of aircraft manufacturers and

only regulates the responsibility of airlines as the main carrier. Other countries such as the United States and the European Union fill the legal vacuum by using Consumer Protection Law, but this has not been implemented in Indonesia. The author concludes that there is a need for aviation regulatory reform at both the national and international levels that further regulates the liability of aircraft manufacturers to promote justice for victims and improve the security and safety of the global aviation industry.

Keywords: Aircraft Accident; Aircraft Manufacture; Airline

I. INTRODUCTION

Pada 9 Januari 2021 lalu, terjadi kecelakaan pesawat udara Boeing 737-500, penerbangan Sriwijaya Air SJ 182 yang berangkat dari Jakarta menuju ke Pontianak. Pesawat tersebut jatuh ke laut setelah empat menit melakukan lepas landas di Bandara Soekarno-Hatta yang mengakibatkan meninggalnya 56 penumpang dan juga 6 awak pesawat.¹ Berdasarkan laporan dari Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), kecelakaan terjadi karena adanya kegagalan sistem *Cruise Thrust Split Monitor* (CTSM), yaitu sistem yang seharusnya berfungsi menonaktifkan autothrottle secara otomatis jika terjadi *asymmetry* atau kondisi ketika sisi kiri dan kanan pesawat tidak identik, yang bertujuan mencegah perbedaan tenaga mesin pesawat lebih besar.² Pilot tidak menyadari masalah tersebut karena sistem seharusnya bekerja secara otomatis. Akibatnya, pilot membuat kesalahan asumsi yang kemudian menyebabkan pesawat hilang kendali.³

Terjadinya kecelakaan menimbulkan tanggung jawab pemberian ganti rugi terhadap korban-korban dalam kecelakaan tersebut sebagaimana diatur dalam Pasal 141

¹ CNN Indonesia. "KNKT UNGKAP Kronologi Sriwijaya Air SJ 182 Jatuh." *Nasional*, 2021, February 10, www.cnnindonesia.com/nasional/20210210143530-20-604747/knkt-ungkap-kronologi-sriwijaya-air-sj-182-jatuh.

² Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). "Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara SJY182." *KNKT*, 2022, November 10, <https://knkt.go.id/news/read/laporan-akhir-investigasi-kecelakaan-pesawat-udara-sjy182>.

³ *Ibid.*

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Hal ini dikarenakan terjadinya kecelakaan pesawat menimbulkan dampak signifikan seperti korban jiwa dan cedera, trauma psikologis baik itu bagi penumpang maupun keluarganya, hingga beban ekonomi bagi keluarga yang kehilangan anggota keluarganya dalam kecelakaan pesawat karena mereka kehilangan anggota keluarga yang menjadi pencari nafkah utama. Oleh karena itu, pemberian ganti rugi terhadap korban kecelakaan merupakan hal yang penting dan harus dipenuhi oleh pihak yang bertanggung jawab.

Pada kecelakaan Sriwijaya Air SJ 182 ini, diketahui sebanyak 35 ahli waris telah menerima ganti rugi sebesar 1,5 miliar rupiah dari pihak maskapai, sedangkan 27 ahli waris lainnya belum menerima ganti rugi tersebut. Terdapat beberapa alasan ada ahli waris yang belum menerima ganti rugi seperti belum melengkapi dokumen persyaratan, menunggu jadwal penandatanganan dokumen penyelesaian hingga ada yang sedang menempuh proses hukum lain. Diketahui terdapat 24 ahli waris yang belum menerima ganti rugi karena mereka saat ini sedang menempuh jalur litigasi di Amerika Serikat dengan mengajukan tuntutan kepada perusahaan Boeing selaku produsen pesawat Boeing 737-500 yang digunakan dalam penerbangan Sriwijaya Air SJ 182.⁴ Pihak korban yang sedang menempuh jalur litigasi di Amerika Serikat tidak bisa menerima pemberian kompensasi dari pihak maskapai Sriwijaya Air karena dengan menerima kompensasi tersebut, mereka juga harus menandatangani dokumen *release and discharge*.

Dalam hal pemberian ganti rugi terhadap korban kecelakaan pesawat, umumnya terdapat ketentuan pelepasan dan pembebasan tanggung jawab atau *release and discharge* yang perlu diterima para korban.⁵ Ketentuan tersebut mengharuskan korban untuk secara resmi menyatakan bahwa mereka telah menerima ganti kerugian dan kemudian tidak akan mengajukan klaim hukum terhadap pihak manapun di masa mendatang yang terkait dengan kejadian tersebut.⁶

⁴ CNN Indonesia. "Bos Sriwijaya Air Ungkap Alasan 27 Ahli Waris Belum Dapat Ganti Rugi." *CNN Indonesia*, 2023, January 20, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230120211137-92-903286/bos-sriwijaya-air-ungkap-alasan-27-ahli-waris-belum-dapat-ganti-rugi>.

⁵ Atmadja, Rossano Tito, and Ahmad Sudiro. "Mengevaluasi Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan dan Kompensasi dalam Penerbangan Indonesia." *Rechtsidee*, Vol. 11, No. 2, 2023, p. 9, DOI: <https://doi.org/10.21070/jihr.v12i2.1010>.

⁶ *Ibid.*

Alasan keluarga korban menuntut ganti rugi dari pihak Boeing atas kecelakaan pesawat udara Sriwijaya Air SJ 182, sebagaimana disebutkan dalam salah satu poin tuntutan mereka yaitu karena Boeing telah secara lalai merancang, memanufaktur, dan menjual pesawat yang mengakibatkan kecelakaan dimana sistem *autothrottle* pesawat mengalami malfungsi yang mengakibatkan mesin terganggu dan membuat pesawat menjadi hilang kendali.⁷ Para korban kecelakaan masing-masing mengajukan gugatan perdata kepada Boeing dan diantaranya dilakukan di pengadilan distrik yang berbeda-beda di Amerika Serikat. Oleh karena itu, *Judicial Panel on Multidistrict Litigation* (JPML) kemudian membuat keputusan untuk memusatkan litigasi ini di *District Court for The Eastern District of Virginia* di bawah pengawasan hakim Claude M. Hilton.⁸

Hal tersebut kemudian menimbulkan pertanyaan mengenai pihak mana yang sebenarnya memiliki tanggung jawab atas kecelakaan pesawat udara Sriwijaya Air SJ182 yang terjadi. Oleh karena itu, penelitian ini akan membahas tentang bagaimana tanggung jawab ganti rugi kepada korban kecelakaan udara diatur dalam hukum internasional dan nasional, serta bagaimana dasar penuntutan korban Sriwijaya Air SJ 182 kepada Boeing Company selaku produsen pesawat dalam kasus kecelakaan pesawat udara.

II. DISCUSSION

1. Tanggung Jawab Ganti Rugi Terhadap Korban Kecelakaan Pesawat Menurut Hukum Internasional

Dalam rezim hukum pengangkutan udara, terdapat 2 konvensi internasional yang mengatur secara umum mengenai tanggung jawab dalam kegiatan pengangkutan udara, yaitu Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999. Konvensi tersebut mengatur mengenai hak dan kewajiban pihak-pihak yang terkait dalam kegiatan pengangkutan udara internasional, yaitu konsumen dan juga pihak pengangkut. Telah ada lebih dari 120 negara yang meratifikasi kedua konvensi tersebut yang menjadikannya standar umum dalam perlindungan hak-hak pada kegiatan pengangkutan udara internasional dan juga

⁷ BBC News Indonesia. "Keluarga Korban Sriwijaya Air Tuntut Boeing karena 'Kelalaian Fatal Pesawat.'" *BBC News Indonesia*, 2021, January 28, www.bbc.com/indonesia/dunia-55841699.

⁸ United States Judicial Panel on Multidistrict Litigation. *In re Air Crash Into the Java Sea on January 9, 2021*. 669 F. Supp. 3d 1368, 2023.

menjadi acuan untuk pengaturan tingkat nasional.⁹ Indonesia sendiri telah meratifikasi kedua konvensi tersebut.

Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929 dan Pasal 17 ayat (1) Konvensi Montreal 1999a mengatur bahwa ‘pihak pengangkut’ bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang jika terjadi kematian atau luka-luka pada penumpang dengan syarat kecelakaan yang menyebabkan kematian atau luka-luka tersebut terjadi di dalam pesawat atau dalam proses operasi naik atau turun pesawat. Atas hal tersebut, pihak pengangkut juga bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi pada korban kecelakaan, dimana menurut Konvensi Warsawa jumlah ganti rugi adalah hingga 125.000 Francs atau setara 2,2 Miliar Rupiah untuk setiap penumpang, sedangkan menurut Konvensi Montreal adalah 113.000 *Special Drawing Rights* atau setara dengan 2,3 Miliar Rupiah.

Kemudian perlu diketahui siapa yang dimaksud dengan ‘pihak pengangkut’ yang memiliki tanggung jawab untuk memberi ganti rugi pada korban dengan jumlah tersebut. Meskipun Konvensi Warsawa dan Konvensi Montreal mengatur tentang pengangkutan udara, tetapi kedua Konvensi ini bahkan tidak mendefinisikan ‘pengangkut’ itu sendiri, sehingga setiap negara bebas untuk mengembangkan definisinya sendiri mengenai kata pengangkut tanpa mempertimbangkan keseragaman hasil dan kepemilikan.¹⁰

‘Pihak pengangkut’, jika dihubungkan dengan pasal 1 dan 2 masing-masing konvensi, dapat diketahui merupakan negara atau badan hukum publik yang melakukan pengangkutan udara. Badan hukum publik yang melakukan usaha pengangkutan udara pada praktiknya merupakan pihak maskapai penerbangan, sehingga diketahui bahwa yang memiliki tanggung jawab untuk memberi ganti rugi atas kecelakaan jika melihat pada konvensi Warsawa dan Montreal adalah maskapai penerbangan. Jika melihat penafsiran dari negara-negara lain, Pengadilan Prancis misalnya mengartikan ‘pengangkut’ sebagai pihak yang hanya terlibat dalam kegiatan yang dikualifikasikan

⁹ Mumek, Revino, et al. “Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Udara Niaga Menurut Konvensi Montreal 1999 dan Undang–Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.” *Lex Privatum*, Vol. 11, No. 5, 2023, p. 2, <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/48580>.

¹⁰ Badr, Yehya I. Ibrahim. "A Cure from Rome for Montreal's Illness: Article 5 of the Rome I Regulation." *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 83, No. 1, 2018, p. 86, <https://scholar.smu.edu/jalc/vol83/iss1/5/>.

sebagai ‘pengangkutan’, yang merupakan perpindahan fisik seseorang atau sesuatu.¹¹ Sedangkan pengadilan Singapura memutuskan bahwa ‘pengangkut’ adalah pihak pengangkut aktual atau pengangkut kontrak.¹²

Jika melihat ketentuan konvensi dan pengertian negara-negara tersebut, dapat dipahami bahwa pengertian dari pihak pengangkut memang ditujukan kepada maskapai penerbangan sebagai pihak yang melakukan kegiatan pengangkutan berdasarkan kontrak dengan pengguna jasa pengangkutan. Pihak produsen pesawat disisi lain bukan merupakan subjek dalam pengaturan Konvensi Warsawa maupun Montreal dan tidak diatur tanggung jawabnya dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Telah ada penelitian mengenai keterlibatan produsen pesawat terbang dalam kecelakaan pesawat terbang dan juga tanggung jawab dari produsen pesawat dalam hal itu, yang kemudian memunculkan beberapa pandangan, misalnya yang pertama bahwa Konvensi Montreal 1999 berlaku untuk pihak ketiga sehingga produsen pesawat dapat diminta pertanggungjawabannya.¹³ Lalu ada pandangan sebaliknya bahwa Konvensi Montreal 1999 tidak berlaku untuk pihak ketiga yang mengklaim, dalam hal ini tentu produsen pesawat memiliki keuntungan besar dalam berbagi tanggung jawab atas kerugian dengan maskapai penerbangan.¹⁴ Namun berdasarkan isi pasal yang ada, produsen pesawat sendiri tidak diatur dalam konvensi-konvensi tersebut, dan Konvensi Montreal 1999 hanya menetapkan tanggung jawab dalam kasus kematian atau cedera pada penumpang kepada pihak maskapai penerbangan sebagai pengangkut.¹⁵

Bagaimanapun, hukum pengangkutan udara internasional sendiri hingga saat ini belum secara spesifik mengatur mengenai produsen pesawat sehingga terdapat kesenjangan hukum. Menggugat *Boeing Company* sebagai perusahaan produsen pesawat menggunakan hukum pengangkutan udara internasional yang ada akan sangat sulit karena tidak adanya peraturan mengenai produsen pesawat terbang dan juga tidak ada standar

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*

¹³ Aminatuzzahra, K., and A. Latipulhayat. “Responsibilities of the State and Aircraft Manufacturer on Lion Air JT610 and Ethiopian Airlines ET302 Accidents Under International Law.” *Padjadjaran Journal of International Law*, Vol. 4, No. 2, 2021, p. 156, doi:10.23920/pjil.v4i2.409.

¹⁴ *Ibid.*, p. 163.

¹⁵ International Air Transport Association (IATA). "Montreal Convention 1999." IATA, 2024, November 16, <https://www.iata.org/en/programs/passenger/mc99/>.

ganti rugi yang dapat digunakan sebagai tuntutan kepada produsen pesawat terbang. Ketiadaan pengaturan bagi produsen pesawat dalam konvensi-konvensi tersebut mengabaikan kontribusi potensial mereka dalam kecelakaan yang disebabkan oleh cacat produk. Hal tersebut menunjukkan kelemahan Konvensi Warsawa 1929 maupun Konvensi Montreal 1999 karena gugatan yang sering terjadi pada kasus kecelakaan pesawat terbang saat ini tidak terbatas pada maskapai saja, namun juga melibatkan banyak faktor yang berkontribusi seperti produsen pesawat terbang.

Saat ini sendiri diketahui terjadi peningkatan dalam upaya litigasi penerbangan dengan menggunakan dasar hukum lain seperti hukum nasional sebagai alternatif, dibandingkan dengan menggunakan Konvensi Warsawa ataupun Konvensi Montreal.¹⁶ Hal tersebut dimungkinkan karena adanya pilihan forum atau *choice of forum*.¹⁷ Kesenjangan hukum internasional yang ada tersebut menjadi salah satu alasan para penggugat lebih memilih untuk mengajukan gugatannya ke pengadilan nasional dengan dasar hukum nasional lain seperti hukum perlindungan konsumen.

2. Tanggung Jawab Ganti Rugi Terhadap Korban Kecelakaan Pesawat Menurut Hukum Nasional

Sriwijaya Air SJ 182 merupakan penerbangan domestik dengan rute penerbangan dari Jakarta ke Pontianak. Pada penerbangan domestik, hukum yang berlaku adalah hukum nasional, yaitu dalam hal ini adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang mengatur lebih lanjut mengenai ketentuan tanggung jawab apabila terjadi kecelakaan pesawat udara. Pada pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dikatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau

¹⁶ Cluxton, David. "Choice of Forum in Passenger Claims Under the Montreal Convention 1999: A Two-Dimensional Solution to a Three-Dimensional Problem." *Syracuse J. Int'l L. & Com*, Vol. 48, No. 2, 2020, p. 337, <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/sjilc48&div=15&id=&page=>.

¹⁷ *Ibid*, p. 338.

naik turun pesawat udara. Sehingga apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kematian dalam kegiatan penerbangan, maka pihak pengangkut yang memiliki tanggung jawab atas ganti rugi pada korban.

Pihak yang dimaksud sebagai ‘pengangkut’ itu sendiri adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 26 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pengaturan di UU Penerbangan ini sudah memberikan penjelasan yang lebih spesifik mengenai siapa yang dimaksud sebagai ‘pihak pengangkut.’

Pihak yang merupakan badan usaha angkutan udara niaga yang memegang izin untuk melaksanakan kegiatan udara niaga untuk umum pada praktiknya merupakan maskapai penerbangan. Jadi, jika melihat ketentuan tersebut maka pihak maskapai merupakan pihak yang memiliki tanggung jawab untuk membayar ganti rugi atas kecelakaan pesawat udara yang terjadi. Pengaturan Indonesia terkait hal ini sama dengan pengaturan yang ada pada Konvensi Warsawa dan Konvensi Montreal dimana tanggung jawab pada kecelakaan udara utamanya hanya pada maskapai penerbangan saja, sedangkan untuk produsen pesawat tidak diatur.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, diatur lebih lanjut berkaitan tanggung jawab atas ganti rugi pada korban kecelakaan pesawat udara. Pengaturan ini mengatur jumlah ganti rugi yang harus diberikan yaitu sebesar Rp.1.250.000.000,00 untuk penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara. Pada kasus Sriwijaya Air SJ182 sendiri, diketahui pihak maskapai yaitu Sriwijaya Air telah memberikan ganti rugi kepada 35 ahli waris dari korban dengan rincian Rp 1,25 miliar ditambah dengan Rp 250 juta uang santunan tambahan dari pihak Sriwijaya Air, sehingga total ganti kerugian yang akan diterima korban adalah Rp 1,5 miliar dan juga ditambah dengan adanya santunan dari pihak Jasa Raharja sebesar Rp 50 juta.¹⁸ Jumlah ganti rugi

¹⁸ Haryanti P.S. dan Akhdi M. P. "35 Orang Ahli Waris Korban Kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air SJ-182 Terima Ganti Rugi." *Kompas.com*, November 3, 2022,

yang diberikan oleh pihak Sriwijaya Air dalam kasus ini sebenarnya juga telah sesuai dengan peraturan yang berlaku. Namun jumlah tersebut sebenarnya belum memenuhi ketentuan yang ada dalam Konvensi Montreal 1999. Diketahui walaupun Indonesia telah meratifikasi Konvensi Montreal 1999 pada tahun 2016 melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016, tetapi Indonesia belum memperbarui Undang-Undang Penerbangan yang ada dan juga pengaturan lanjutannya. Sehingga dalam hal ketentuan ganti rugi pada korban kecelakaan udara juga belum diperbarui dan implementasi kompensasi korban kecelakaan pesawat di Indonesia masih lebih rendah dibandingkan dengan standar internasional sebagaimana diatur dalam Konvensi Montreal 1999.

Baik Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengatur bahwa tanggung jawab pemberian kompensasi dalam kecelakaan udara dimiliki oleh pihak maskapai dengan prinsip *presumption of liability*. Prinsip ini mengatur bahwa pihak maskapai sebagai pengangkut berkewajiban memberikan kompensasi jika terjadi kecelakaan tanpa harus dibuktikan tanggung jawabnya.¹⁹ Diketahui memang Indonesia hingga saat ini masih belum mengatur secara khusus mengenai prosedur pertanggungjawaban produsen atas terjadinya kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh cacat produk, dimana Indonesia hanya mengatur hal-hal berkaitan dengan pertanggungjawaban perusahaan maskapai penerbangan atas terjadinya kecelakaan pesawat udara yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Hal tersebut tentunya menjadikan lingkup pertanggungjawaban atas kecelakaan yang terjadi menjadi terbatas.

Maskapai penerbangan selama ini pada umumnya sering disalahkan akibat perawatan dan peremajaan pesawat dan komponen-komponenya yang kurang diperhatikan, padahal apabila kecelakaan pesawat udara ini terjadi akibat adanya suatu keadaan cacat produk maka subjek penanggung jawab atas kecelakaan ini menjadi lebih luas dimana tidak hanya terbatas pada maskapai penerbangan semata akan tetapi juga

<https://money.kompas.com/read/2022/11/03/134000026/35-orang-ahli-waris-korban-kecelakaan-pesawat-sriwijaya-air-sj-182-terima>.

¹⁹ Pamuraharjo, Hemi, et al. "Prinsip 'Presumption of Liability' Dikaitkan dengan Release and Discharge Sebagai Persyaratan Pembayaran Kompensasi Meninggalnya Penumpang Akibat Kecelakaan Pesawat Udara Penerbangan dalam Negeri." *Jurnal Ilmiah Hukum dan Hak Asasi Manusia (JIHHP)*, Vol. 3, No. 2, 2023, pp. 62–75, doi:10.38035/jihhp.v3i2.

mencakup atas produsen dari pesawat udara tersebut.²⁰ Sedangkan mengenai pertanggungjawaban atas suatu produk sendiri dibahas dan ditindak berdasarkan rezim hukum perlindungan konsumen, padahal permasalahan mengenai kecelakaan pesawat udara ini merupakan permasalahan hukum yang masuk ke dalam rezim hukum pengangkutan udara.

3. Tanggung Jawab Produsen Pesawat dalam Hal Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara

Sebagaimana yang dijelaskan dalam pembahasan sebelumnya bahwa memang dalam hal pertanggungjawaban produsen pesawat atas terjadinya kecelakaan udara itu sendiri belum diatur baik itu di dalam hukum internasional maupun hukum nasional. Hingga saat ini, pertanggungjawaban produsen pesawat atas kecelakaan udara belum secara spesifik diautr dalam hukum penerbangan internasional maupun nasional. Namun, di beberapa negara, produsen pesawat dapat dimintai pertanggungjawaban berdasarkan hukum perlindungan konsumen atau prinsip *strict liability*. Di Indonesia, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dapat digunakan sebagai dasar hukum bagi korban kecelakaan untuk menggugat produsen jika terbukti ada cacat produk yang menyebabkan kecelakaan, namun hingga saat ini belum pernah ada kasus di pengadilan nasional Indonesia dimana korban kecelakaan pesawat menuntut ganti kerugian berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen tersebut sebagai dasar hukumnya.

Dengan hubungan hukum yang terjadi antara Boeing dengan maskapai dan maskapai dengan penumpang, maka apabila terjadi kecelakaan, jika melihat hubungan hukum yang ada maka konstruksi yang paling tepat adalah konsumen mungkin hanya dapat menjadi pihak terkait, sedangkan pihak yang bertanggungjawab melakukan pemberian ganti rugi pada korban pada akhirnya tetap harus dilakukan oleh maskapai

²⁰ Priaardanto, Columbanus, dan Amad Sudiro. "Tanggungjawab Boeing Company Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara Sriwijaya Air SJ 182 Terkait Dugaan Cacat Produk." *USM Law Review*, Vol. 7, No. 1, 2024, p. 279, DOI:10.26623/julr.v7i1.8463.

karena hubungan kontraktual yang ada.²¹ Namun dalam perkembangannya di beberapa negara lain, mulai diterapkan juga *strict liability* terhadap produk yang dipasarkan, dimana siapa pun yang terlibat dalam bisnis yang menjual atau mendistribusikan produk yang cacat tunduk pada tanggung jawab atas kerugian terhadap orang atau properti yang disebabkan oleh produk yang cacat tersebut.²² Hingga konsep tersebut juga diterapkan pada produsen pesawat yang memasarkan produknya, dimana ketika terjadi kecelakaan udara yang diakibatkan oleh cacat produk dan kemudian menyebabkan kerugian pada penumpang, maka perusahaan produsen seharusnya tidak dapat menghindari tanggung jawabnya kepada konsumen, termasuk dalam hal pemberian ganti kerugian.²³

Akan tetapi, karena hukum nasional di Indonesia sendiri belum memungkinkan dalam memberikan perlindungan tersebut, maka hal inilah yang kemudian mungkin menjadi pertimbangan sebagian pihak korban membawa tuntutan ke pengadilan Amerika Serikat, tempat kedudukan perusahaan *Boeing Company* sebagai produsen pesawat yang digunakan dalam penerbangan Sriwijaya Air SJ 182. Pengadilan Amerika Serikat juga dengan hukum nasional yang ada, dapat memberi ruang kepada korban untuk dapat menuntut *Boeing Company*. Tuntutan ini sendiri sebenarnya tidak didasarkan pada hukum pengangkutan udara nasional di Amerika Serikat, namun berdasarkan Pasal 402 A *Restatement of Torts*, dimana pada pasalnya merumuskan prinsip tanggung jawab mutlak yang mengatur sebagai berikut:

- “(1) One who sells any product in a defective condition unreasonably dangerous to the user or consumer or to his property is subject to liability for physical harm thereby caused to the ultimate user or consumer, or to his property, if*
- (a) the seller is engaged in the business of selling such a product, and*
 - (b) it is expected to and does reach the user or consumer without substantial change in the condition in which it is sold.*
- (2) The rule stated in Subsection (1) applies although*
- (a) the seller has exercised all possible care in the preparation and sale of his product, and*

²¹ Sazpah, Wahana, et al. “Tanggung Jawab Korporasi Boeing Company atas Kecelakaan Pesawat di Wilayah Indonesia.” *Gorontalo Law Review*, Vol. 3, No. 1, 2020, pp. 87-88, DOI: <https://doi.org/10.32662/golrev.v3i1.912>.

²² Savitt, Lisa, et al. “3D Printing in the Aerospace Industry: Emerging Legal Issues for Counsel and Insurers.” *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 87, No. 3, 2022, p. 490, <https://doi.org/10.25172/jalc.87.3.5>.

²³ Priaardanto C., *Op.Cit.*, p. 281.

(b) the user or consumer has not bought the product from or entered into any contractual relation with the seller."

Pada kasus kecelakaan Sriwijaya Air SJ 182 sendiri, pesawat udara Boeing 737-500 yang digunakan telah dilengkapi dengan sistem *Cruise Thrust Split Monitor (CTSM)* yang berfungsi menonaktifkan *autothrottle* secara otomatis ketika sisi kiri dan kanan pesawat tidak identik, yang bertujuan mencegah perbedaan tenaga mesin pesawat lebih besar. Penonaktifan *autothrottle* tersebut seharusnya terjadi apabila *flight spoiler* yang dimaksudkan untuk mengurangi *lift* di pesawat terbuka lebih dari $2,5^\circ$ selama minimum 1,5 detik yang kemudian kondisi tersebut terjadi. Akan tetapi sistem CTSM tidak berfungsi dan *autothrottle* tetap aktif. Keterlambatan sistem CTSM untuk mematikan *autothrottle* berakibat pada terjadinya perbedaan tenaga mesin yang semakin besar, yang kemudian menyebabkan pesawat udara berbelok ke kiri yang seharusnya ke kanan. Berbeloknya pesawat udara tersebut tidak sesuai dengan yang diinginkan yang menunjukkan bahwa pesawat udara telah berada pada kondisi *upset* atau keadaan di mana pesawat mengalami posisi yang tidak seharusnya, seperti menukik terlalu tinggi, menukik terlalu tajam atau berbelok terlalu besar.²⁴ Hal tersebut walaupun belum ada konfirmasi resmi mengenai penyebab kegagalan sistem yang terjadi, kemungkinan besar disebabkan oleh adanya cacat produk pada pesawat tersebut. Jika merujuk pada *strict liability* dan *product liability* maka pelaku usaha yang menjual atau mendistribusikan produk yang cacat tersebut dapat dituntut untuk bertanggung jawab.

Hal inilah yang mendorong masalah pertanggungjawaban produsen pesawat telah menjadi sangat penting dalam beberapa tahun terakhir. Perlu diketahui juga bahwa kasus kegagalan sistem yang melibatkan pesawat Boeing 737 seperti pada kasus Sriwijaya Air SJ 182 tersebut bukanlah yang pertama. Pada beberapa tahun sebelumnya juga terjadi kecelakaan pesawat yang cukup menggemparkan yaitu kasus kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 dan *Ethiopian Airlines Flight 302* yang diantaranya disebabkan oleh kegagalan sistem *Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS)*, dimana

²⁴ Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). "Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara SJY182." *KNKT*, 2022, November 10, <https://knkt.go.id/news/read/laporan-akhir-investigasi-kecelakaan-pesawat-udara-sjy182>.

MCAS adalah sistem yang berkaitan dengan *flight control*.²⁵ Kemudian setelah dilakukan investigasi, ditemukan bahwa masalah utama terdiri dari sistem MCAS itu sendiri yang antara lain juga disebabkan produsen Boeing yang 'menyembunyikan' sistem tersebut pada model baru Boeing 737 dari operator dan pilot, serta otoritas pengawasan penerbangan.²⁶ Kurangnya instruksi yang tepat dalam pengoperasian pesawat terbang dapat mengakibatkan pesawat terbang tersebut diakui sebagai produk yang berbahaya.²⁷

Pada kasus kecelakaan Lion JT 610, sekitar 60 keluarga korban mengajukan gugatan terhadap *Boeing Company* untuk ikut bertanggung jawab karena pesawat yang diproduksi mereka dinilai cacat.²⁸ Gugatan itu dilayangkan ke pengadilan *Cook Country* di Negara bagian Illinois, Amerika Serikat yang telah dimulai sejak November 2018, yang kemudian ketika dilakukan proses mediasi di pengadilan, *Boeing Company* menyatakan bersedia untuk meminta maaf kepada keluarga korban dan bertanggung jawab memberikan kompensasi yang berbeda-beda sesuai dengan kebangsaan korban, usia, status pernikahan, pendapatan, tanggungan, dan harapan hidup.²⁹

Selain Amerika Serikat, Uni Eropa juga mengatur bahwa terdapat tanggung jawab produsen pesawat terbang dalam situasi ketika alat tertentu dapat dikenali sebagai produk berbahaya dalam arti ketentuan EU10 yang diterapkan pada hukum nasional, yaitu pada Pasal 4491 *et seq.* dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berkaitan dengan tanggung jawab produsen atas kerusakan yang disebabkan oleh produk berbahaya, dimana pasal tersebut menetapkan bahwa produsen dapat bertanggung jawab atas cedera atau kerusakan yang diakibatkan oleh cacat pada produk mereka, yang berdampak pada berbagai industri, termasuk penerbangan dan farmasi.³⁰ Contohnya dapat dilihat pada kasus kecelakaan pesawat *Air France 447* pada tahun 2009, dimana keluarga korban tidak

²⁵ Wendel, W. Bradley. "Technological Solutions to Human Error and How They Can Kill You: Understanding the Boeing 737 Max Products Liability Litigation." *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 84, No. 3, 2019, p. 382, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3430664>.

²⁶ Kasprzyk, Piotr. "Civil Liability of Entities Other Than Aircraft Operators for Aviation Accidents." *Ius Novum*, Vol. 16, No. 2, 2022, pp. 93-94, doi:10.26399/iusnovum.v16.2.2022.15/p.kasprzyk.

²⁷ *Ibid.*, p. 94

²⁸ Sazpah (et al), *Op.Cit.*

²⁹ Kawatu, Ayu Regina Teresa, et al. "Implementasi Konvensi Montreal 1999 Tentang Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan pada Korban Kecelakaan Pesawat (Studi Kasus Lion Air JT-610)." *Lex Privatum*, Vol. 14, No. 3, 2024, pp. 1- 12, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexprivatum/article/view/58375>.

³⁰ Kasprzyk, Piotr, *Op.Cit.*, p. 93.

hanya menuntut maskapai, tetapi juga produsen pesawat Airbus. Pengadilan Prancis pada akhirnya memutuskan bahwa Airbus bertanggung jawab atas kegagalan sistem yang menyebabkan kecelakaan. Kasus ini menunjukkan bahwa di beberapa negara, produsen pesawat dapat dimintai pertanggungjawaban secara langsung jika ditemukan cacat produk.

Pada kegiatan penerbangan memang terdapat berbagai pihak yang terlibat dengan fungsinya masing-masing dalam sebuah sistem untuk menjalankan dan menjamin keselamatan pada kegiatan penerbangan. Walaupun pihak utama yang menjalankan kegiatan penerbangan adalah maskapai sebagai operator pesawat, namun keselamatan penerbangan juga bergantung pada pihak-pihak lain selain maskapai, misalnya pihak produsen pesawat yang harus merancang dan memproduksi pesawat dengan cara yang sesuai dengan standar keselamatan dan tingkat keandalan yang diperlukan.³¹ Selain itu juga ada pihak-pihak lain seperti *organisation of airspace and air traffic* yang mengatur lalu lintas udara, pihak bandara, hingga pihak yang melakukan pemeliharaan pesawat dan memberi pelatihan pada personil penerbangan.

Sangat penting untuk memastikan hukum pertanggungjawaban produk untuk menjamin keselamatan pengguna. Terdapat doktrin kesalahan komparatif dan pembagian tanggung jawab dimana doktrin tersebut mengakui bahwa produsen dan pengguna berbagi tanggung jawab atas keselamatan.³² Produsen pesawat harus memastikan untuk memenuhi tanggung jawabnya secara penuh hingga mendapatkan sertifikasi produksi sebelum membuat pesawat baru, dimana produsen pesawat melaksanakan sertifikasi produksi dengan menyeluruh dan sesuai dalam melakukan tinjauan terhadap fasilitas dan proses produksi untuk menilai apakah fasilitas tersebut mampu membangun desain tipe secara aman.³³ Pesawat terbang sendiri adalah mesin yang kompleks, satu bagian saja dari pesawat terbang yang rusak dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan yang fatal dan menimbulkan banyak korban jiwa. Oleh karena itu diperlukan pengaturan yang ketat agar pihak produsen juga melakukan tahapan produksi yang sesuai. Apabila ada cacat pada

³¹ Kasprzyk, Piotr, *Ibid.*

³² Wendel, W. Bradley, *Op.Cit.*, p. 380.

³³ Cahill, Olivia. "When Federal Standards Crash and Burn: The Need to Distinguish Aviation Product Liability Claims from In-Air Operations Cases." *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 88, No. 4, 2023, p. 888, <https://doi.org/10.25172/jalc.88.4.6>.

peralatan, cacat pada desain, atau masalah struktural pesawat terbang lainnya yang kemudian menyebabkan terjadinya kecelakaan maka pihak produsen juga harus memiliki tanggung jawab.

Dalam perkembangan kasus Sriwijaya Air SJ 182 ini sendiri, diketahui pada Agustus 2023, *District Court for the Eastern District of Virginia* telah menerima kasus terkait kecelakaan Sriwijaya Air dan menyatakan yurisdiksinya berdasarkan dua landasan hukum, yaitu keragaman yurisdiksi atau *diversity jurisdiction* dan yurisdiksi admiralitas atau *admiralty jurisdiction*.³⁴ Dalam hal keragaman yurisdiksi, pengadilan menyatakan bahwa terdapat keragaman kewarganegaraan antara para pihak, yang merupakan prasyarat utama untuk menetapkan keragaman yurisdiksi, dimana Boeing sebagai tergugat merupakan perusahaan yang berkedudukan di Virginia dan didaftarkan di Delaware, sedangkan para penggugat dan korban adalah warga negara Indonesia. Kondisi ini memenuhi persyaratan yurisdiksi federal berdasarkan Pasal 1332 dari Kode Amerika Serikat (28 U.S.C. § 1332), yang mengizinkan pengadilan federal menangani kasus jika para pihak berasal dari negara bagian atau negara yang berbeda.³⁵ Selain keragaman kewarganegaraan, pengadilan juga mempertimbangkan jumlah nilai klaim yang dipertanyakan dalam gugatan, dimana dalam kasus ini, jumlah sengketa melebihi batas minimum \$75.000 yang diperlukan untuk memenuhi syarat yurisdiksi federal.³⁶ Hingga saat ini kasus tersebut masih berlanjut dan belum ada putusan yang mengikat.

Jalur litigasi di Amerika Serikat tersebut menjadi pilihan yang mungkin bagi korban untuk menuntut keadilan terhadap perusahaan produsen pesawat yang juga memiliki keterlibatan besar dalam terjadinya kecelakaan, namun tidak dapat diminta pertanggungjawabannya baik itu oleh hukum internasional maupun hukum nasional Indonesia. Padahal salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan adalah adanya kegagalan fungsi dari pendorong otomatis pesawat atau dikenal dengan *autothrottle* dimana hal itu menunjukkan adanya suatu keadaan tidak berfungsinya kerja dari

³⁴ United States District Court for the Eastern District of Virginia. *In re Air Crash Into the Java Sea on January 9, 2021*. August 25, 2023, <https://www.vaed.uscourts.gov/air-crash-java-sea-january-9-2021>.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*

komponen-komponen atau bagian dari pesawat secara normal yang dalam kasus ini dapat dikatakan sebagai suatu cacat produk.³⁷

Jika dilihat memang dalam hal pertanggungjawaban produsen diatur dengan rezim hukum yang berbeda dari hukum pengangkutan udara. Hal ini dikarenakan hukum pengangkutan udara menerapkan prinsip *presumption of liability* sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, berlaku juga di Indonesia. Menurut prinsip ini, perusahaan penerbangan atau maskapai akan dianggap bersalah tanpa harus dibuktikan kesalahannya terlebih dahulu.³⁸ Namun, pada pihak maskapai juga diberikan kesempatan jika maskapai dapat membuktikan bahwa mereka tidak bersalah.³⁹ Konsep ini berkembang sejak diterapkan pada Konvensi Warsawa 1929, karena dilatarbelakangi oleh kesadaran adanya kedudukan antara penumpang dan pihak maskapai sebagai perusahaan pengangkut.⁴⁰ Walaupun penerapan konsep ini dapat memberikan perlindungan yang pasti terhadap penumpang, namun ada kelemahan juga dimana dalam tanggung jawab maskapai terdapat batasan jumlah ganti kerugian yang dapat diberikannya dan berapa pun kerugian yang diderita penumpang tidak akan diganti seluruhnya. Belum lagi tanggung jawab atas kecelakaan dibebankan sepenuhnya pada pihak maskapai, padahal sebab terjadinya kecelakaan bisa saja merupakan tanggung jawab pihak lainnya seperti produsen pesawat.

Oleh karena itu dalam hal terjadinya kecelakaan udara, sebagian orang mencari norma hukum yang paling menguntungkan karena masih terdapat perbedaan pengaturan di negara-negara dan perbedaan penerapan perjanjian internasional untuk melindungi hak-hak warga negara yang meninggal dalam kecelakaan udara.⁴¹ Pada kasus ini sebagian korban memilih untuk mencari keadilan dengan menuntut Boeing sebagai pihak produsen di pengadilan Amerika Serikat. Untuk mengkonfirmasi tanggung jawab kecelakaan udara juga merupakan hal yang kompleks dan memerlukan hasil investigasi yang mendalam. Peran Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam investigasi kecelakaan

³⁷ Priaardanto C., *Op.Cit.*, pp. 278-279.

³⁸ Martono, K. *Hukum Udara Perdata: Internasional & Nasional*. PT Raja Grafindo Persada, 2013, p. 13.

³⁹ Rahma, Noor Eva, dan Nadhilah Alifia Maharani. "Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Meninggal Dunia di Angkutan Udara." *Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis*, Vol. 4, No. 1, 2023, p. 95, DOI:10.56370/jhlg.v4i1.169.

⁴⁰ Martono, K. *Op.Cit.*

⁴¹ Ji, P., "Study on Air Crash Compensation Based on Private International Law Development Trend." *Open Journal of Social Sciences*, Vol.3, No. 2, 2015, pp. 138-142. doi: 10.4236/jss.2015.32018.

pesawat udara seperti Sriwijaya Air SJ 182 sangat krusial dimana hasil temuan KNKT tidak hanya memengaruhi tanggung jawab hukum maskapai, tetapi juga membuka peluang bagi korban untuk menuntut Boeing sebagai produsen pesawat.

III. CONCLUSION

Kecelakaan Sriwijaya Air SJ 182 menunjukkan kesenjangan dalam praktik tanggung jawab hukum pada insiden penerbangan, khususnya antara maskapai penerbangan dan produsen pesawat. Meski produsen memiliki peran signifikan dalam memastikan keselamatan produknya, namun hukum internasional belum memberikan kerangka hukum yang memadai untuk meminta tanggung jawab mereka secara langsung apabila terjadi kasus kecelakaan karena cacat produk dan hanya membebankan pertanggungjawaban kepada pihak maskapai saja. Akibatnya, terdapat kesenjangan hukum yang signifikan dalam menangani kasus yang melibatkan kelalaian produsen pesawat. Untuk meningkatkan keadilan bagi korban kecelakaan udara, Indonesia perlu merevisi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan agar lebih selaras dengan Konvensi Montreal 1999, termasuk dalam menetapkan standar kompensasi yang lebih tinggi. Selain itu, perlu ada regulasi tambahan yang mengatur mengenai pertanggungjawaban produsen pesawat dalam kecelakaan udara untuk mendorong keadilan bagi korban dan meningkatkan keamanan serta keselamatan dalam industri penerbangan global.

BIBLIOGRAPHY

Books

Martono, K. *Hukum Udara Perdata: Internasional & Nasional*. PT Raja Grafindo Persada, 2013.

Journals

Abdillah, Satrio, and Meilan Lestari. "PENYELESAIAN HAK PEWARISAN BAGI KELUARGA KORBAN KECELAKAAN PESAWAT SRIWIJAYA AIR SJ

- 182." *KODIFIKASI*, Vol. 3, No. 2, 2021, pp. 1-13, <https://ejournal.uniks.ac.id/index.php/KODIFIKASI/article/view/1384>.
- Aminatuzzahra, K., and A. Latipulhayat. "RESPONSIBILITIES OF THE STATE AND AIRCRAFT MANUFACTURER ON LION AIR JT610 AND ETHIOPIAN AIRLINES ET302 ACCIDENTS UNDER INTERNATIONAL LAW". *Padjadjaran Journal of International Law*, Vol. 4, No. 2, 2021, pp. 154-169, doi:10.23920/pjil.v4i2.409.
- Atmadja, Rossano Tito, dan Ahmad Sudiro. "Mengevaluasi Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan dan Kompensasi dalam Penerbangan Indonesia." *Rechtsidee*, Vol. 11, No. 2, 2023, pp. 1-14, DOI: <https://doi.org/10.21070/jihr.v12i2.1010>.
- Badr, Yehya I. Ibrahim. "A Cure from Rome for Montreal's Illness: Article 5 of the Rome I Regulation." *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 83, No. 1, 2018, p. 86, <https://scholar.smu.edu/jalc/vol83/iss1/5/>.
- Cahill, Olivia. "When Federal Standards Crash and Burn: The Need to Distinguish Aviation Product Liability Claims from In-Air Operations Cases." *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 88, No. 4, 2023, p. 888, <https://doi.org/10.25172/jalc.88.4.6>.
- Cluxton, David. "Choice of Forum in Passenger Claims Under the Montreal Convention 1999: A Two-Dimensional Solution to a Three-Dimensional Problem." *Syracuse J. Int'l L. & Com*, Vol. 48, No. 2, 2020, p. 337, <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/sjilc48&div=15&id=&page=>.
- Ji, P., "Study on Air Crash Compensation Based on Private International Law Development Trend." *Open Journal of Social Sciences*, Vol.3, No. 2, 2015, pp. 138-142. doi: 10.4236/jss.2015.32018.
- Kawatu, Ayu Regina Teresa, et al. "Implementasi Konvensi Montreal 1999 Tentang Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan pada Korban Kecelakaan Pesawat (Studi Kasus Lion Air JT-610)." *Lex Privatum*, Vol. 14, No. 3, 2024, pp. 1- 12, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexprivatum/article/view/58375>.
- Kasprzyk, Piotr. "Civil Liability of Entities Other Than Aircraft Operators for Aviation Accidents." *Ius Novum*, Vol. 16, No. 2, 2022, pp. 93-94, doi:10.26399/iusnovum.v16.2.2022.15/p.kasprzyk.

Mumek, Revino, et al. "Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Udara Niaga Menurut Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan." *Lex Privatum*, Vol. 11, No. 5, 2023, p. 2, <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/48580>.

Pamuraharjo, Hemi, Cris Kuntadi, dan Dwi Amalia. "Prinsip 'Presumption of Liability' Dikaitkan dengan Release and Discharge Sebagai Persyaratan Pembayaran Kompensasi Meninggalnya Penumpang Akibat Kecelakaan Pesawat Udara Penerbangan dalam Negeri." *Jurnal Ilmiah Hukum dan Hak Asasi Manusia (JIHHP)*, Vol. 3, No. 2, 2023, pp. 62–75, doi:10.38035/jihhp.v3i2.

Priaardanto, Columbanus, dan Amad Sudiro. "Tanggungjawab Boeing Company Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara Sriwijaya Air SJ 182 Terkait Dugaan Cacat Produk." *USM Law Review*, Vol. 7, No. 1, 2024, p. 279, DOI:10.26623/julr.v7i1.8463.

Rahma, Noor Eva, dan Nadhilah Alifia Maharani. "Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Meninggal Dunia di Angkutan Udara." *Rawang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis*, Vol. 4, No. 1, 2023, p. 95, DOI:10.56370/jhlg.v4i1.169.

Savitt, Lisa, et al. "3D Printing in the Aerospace Industry: Emerging Legal Issues for Counsel and Insurers." *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 87, No. 3, 2022, p. 490, <https://doi.org/10.25172/jalc.87.3.5>.

Sazpah, Wahana, et al. "Tanggung Jawab Korporasi Boeing Company atas Kecelakaan Pesawat di Wilayah Indonesia." *Gorontalo Law Review*, Vol. 3, No. 1, 2020, pp. 87-88, DOI: <https://doi.org/10.32662/golrev.v3i1.912>.

Wendel, W. Bradley. "Technological Solutions to Human Error and How They Can Kill You: Understanding the Boeing 737 Max Products Liability Litigation." *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 84, No. 3, 2019, p. 382, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3430664>.

Law and Regulations

Konvensi Montreal 1999

Konvensi Warsawa 1929

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab
Pengangkut Angkutan Udara

Court Verdicts

United States District Court for the Eastern District of Virginia. *In re Air Crash Into the
Java Sea on January 9, 2021*. MDL No. 1:23-md-3072, Memorandum Opinion
by Judge Claude M. Hilton, 25 Aug. 2023, 2023 WL 5597824.

United States Judicial Panel on Multidistrict Litigation. *In re Air Crash Into the Java Sea
on January 9, 2021*. 669 F. Supp. 3d 1368, 2023.