



Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan Pesawat Lintas Negara Berdasarkan Hukum Udara Internasional dan Montreal Convention 1999 (Studi Kasus Air India AI-171 Tahun 2025)

Daniel Partahi Asriel Nainggolan

Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, Indonesia

Email : 2210611394@mahasiswa.upnvj.ac.id

Article Info

Article history:

Received July 04, 2025

Revised July 16, 2025

Accepted July 23, 2025

Keywords:

International Air Law, Airline Liability, Montreal Convention 1999

ABSTRACT

The crash of Air India Flight AI-171 on June 12, 2025, which killed more than 240 passengers and dozens of civilians on the ground, has drawn global attention to the effectiveness of international air law in protecting cross-border victims. This incident illustrates that aviation disasters are not merely technical failures but also complex legal issues involving state obligations, airline accountability, and transnational jurisdiction. International air law has established a legal framework through the Chicago Convention of 1944 and the Montreal Convention of 1999, which respectively emphasize the investigative duty of states and the liability of airlines in providing compensation. This study aims to analyze the legal responsibilities of both states and airlines in aviation accidents under international air law, and to assess the extent to which victims are protected, including the potential for criminal liability if gross negligence by the airline is proven. The research uses a normative juridical method with literature review, based on international legal instruments, academic journals, legal precedents, and data related to the AI-171 incident. Findings indicate that although the legal framework provides for compensation mechanisms and alternative jurisdictions for victims, its implementation remains hindered by administrative, technical, and political barriers. The AI-171 tragedy underlines the urgent need for stronger enforcement of international air law norms, ensuring they do not remain merely on paper but are effectively applied to deliver justice for all affected victims.

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



Article Info

Article history:

Received July 04, 2025

Revised July 16, 2025

Accepted July 23, 2025

Kata Kunci:

Hukum Udara Internasional, Tanggung Jawab Maskapai, Konvensi Montreal 1999

ABSTRAK

Kecelakaan pesawat Air India AI-171 pada 12 Juni 2025 yang menewaskan lebih dari 240 penumpang serta puluhan warga sipil di darat menimbulkan sorotan terhadap efektivitas sistem hukum udara internasional dalam melindungi korban lintas negara. Peristiwa ini menunjukkan bahwa kecelakaan penerbangan bukan hanya masalah teknis, tetapi juga isu hukum transnasional yang melibatkan tanggung jawab negara, maskapai, dan yurisdiksi pengadilan. Hukum udara internasional telah mengatur struktur pertanggungjawaban melalui Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Montreal 1999, yang masing-masing menekankan pada kewajiban investigatif negara dan pemberian kompensasi oleh maskapai. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kewajiban negara dan maskapai dalam menangani kecelakaan penerbangan berdasarkan ketentuan hukum udara internasional serta menilai sejauh mana perlindungan hukum diberikan kepada korban, termasuk kemungkinan pertanggungjawaban pidana terhadap maskapai apabila terdapat kelalaian berat. Metode yang digunakan adalah yuridis normatif dengan studi kepustakaan, menggunakan sumber dokumen internasional, jurnal akademik, preseden hukum, dan data dari kasus AI-171. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun kerangka hukum telah menyediakan mekanisme kompensasi dan yurisdiksi alternatif bagi korban, pelaksanaannya masih menghadapi tantangan administratif, teknis, dan politis. Tragedi AI-171 menegaskan pentingnya penguatan eksekusi norma hukum udara agar tidak berhenti pada dokumen, tetapi menyentuh keadilan nyata bagi seluruh korban.



This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.



Corresponding Author:

Daniel Partahi Asriel Nainggolan

Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta

E-mail: 2210611394@mahasiswa.upnvj.ac.id

PENDAHULUAN

Transportasi udara berkembang menjadi simpul vital mobilitas global. Kecepatan, jangkauan, dan efisiensi yang ditawarkan pesawat udara menjadikannya tulang punggung pengangkutan antarnegara. Perdagangan internasional, pariwisata, diplomasi, hingga distribusi bantuan kemanusiaan seluruhnya bergantung pada kelancaran aktivitas penerbangan sipil. Peran strategis moda ini menuntut sistem hukum yang tidak hanya mengatur teknis pengoperasian, tetapi juga menjamin keselamatan dan keadilan bagi seluruh pihak yang terlibat dalam kegiatan penerbangan. Ranah hukum udara lahir sebagai jawaban terhadap kebutuhan normatif tersebut. Berbeda dari hukum laut atau darat yang sebagian besar berkembang dari kebiasaan, hukum udara sejak awal dibangun di atas dasar konvensi internasional. Pembentukan instrumen hukum ini berpijak pada pemahaman bahwa wilayah udara melintasi batas negara, dan tindakan di satu yurisdiksi dapat berimplikasi pada entitas lintas batas. Oleh sebab itu, penyusunan hukum udara ditujukan untuk memberikan kepastian hukum sekaligus perlindungan bagi negara, korporasi, dan individu dalam aktivitas penerbangan.¹

Konvensi Chicago 1944 menjadi titik mula terbentuknya tatanan hukum udara modern. Di bawah organisasi International Civil Aviation Organization (ICAO), konvensi tersebut menekankan pada kedaulatan negara atas ruang udaranya, namun juga menyerukan keseragaman pengaturan demi menjamin keselamatan global. Berbagai norma teknis penerbangan disusun dan diadopsi ke dalam hukum nasional, termasuk pengaturan keselamatan, navigasi, pelatihan awak, dan inspeksi kelaikudaraan pesawat.² Seiring dengan itu, tanggung jawab hukum atas kecelakaan udara pun dirumuskan dalam ranah hukum udara privat internasional, yang puncaknya ditandai oleh pengesahan Konvensi Montreal 1999. Konvensi Montreal menggantikan sistem sebelumnya yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929, dan memperkenalkan prinsip-prinsip baru yang lebih mengakomodasi hak korban. Salah satu ketentuannya menyebutkan bahwa penumpang atau ahli waris berhak menerima kompensasi atas luka, kematian, atau keterlambatan yang dialami selama penerbangan internasional. Tanggung jawab maskapai bersifat mutlak sampai batas tertentu (*strict liability*), dan tanpa batas apabila terbukti terdapat unsur kelalaian. Ketentuan ini bertujuan mendorong akuntabilitas maskapai dan memberikan mekanisme penyelesaian yang sederhana bagi korban, termasuk hak untuk menggugat di negara tempat korban berdomisili.³

Peristiwa jatuhnya pesawat Air India AI-171 pada 12 Juni 2025 mengguncang perhatian publik dan menimbulkan keprihatinan global. Pesawat jenis Boeing 787-8 tersebut jatuh hanya

¹ Eyskens, W. (2001). The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. *Journal of Air Law & Commerce*, 66(3), 1155–1190.

² Widiyanto, S., Nasution, H., & Saputro, Y. (2023). Perlindungan hukum internasional terhadap korban kecelakaan udara: Studi implementasi Konvensi Montreal 1999 di Indonesia. *Jurnal Hukum Global*, 7(2), 15–34.

³ Abeyratne, R. (2023). Current legal problems in interpreting international civil aviation law. *Frontiers in Law*. <https://doi.org/10.6000/2817-2302.2023.02.08>



beberapa detik setelah lepas landas dari Ahmedabad, India. Lokasi jatuhnya pesawat berada tepat di area pemukiman penduduk dan asrama mahasiswa B.J. Medical College. Seluruh penumpang dan awak meninggal, dan sejumlah warga sipil turut menjadi korban akibat dampak reruntuhan.⁴ Investigasi awal menyebutkan adanya gangguan pada sistem dorong mesin dan kontrol pesawat. Tragedi ini menimbulkan pertanyaan penting mengenai keberlakuan prinsip hukum udara internasional. Dalam hal kerugian yang ditimbulkan bersifat lintas yurisdiksi dan berdampak pada warga negara asing maupun penduduk sipil, kejelasan mekanisme perlindungan menjadi semakin mendesak. Apakah struktur hukum yang ada mampu menjangkau seluruh elemen kerugian yang ditimbulkan? Apakah negara dan maskapai memiliki standar tanggung jawab yang mencakup pihak di luar penumpang? Air India sebagai maskapai pelaku penerbangan memiliki kewajiban berdasarkan Konvensi Montreal untuk memberikan kompensasi awal tanpa pembuktian kesalahan. Namun, realitas di lapangan menunjukkan bahwa pemrosesan klaim dapat terhambat oleh perbedaan yurisdiksi, status hukum korban, dan kompleksitas administratif. Penerapan ketentuan Montreal juga kerap diwarnai penambahan syarat oleh maskapai atau pemerintah yang berpotensi membebani korban. Hal ini pernah ditemukan pula dalam kasus Lion Air JT 610 dan Sriwijaya Air SJ-182, di mana mediasi dan pembayaran ganti rugi tidak selalu selaras dengan kerangka konvensi internasional.⁵ Maskapai penerbangan pada dasarnya wajib menjalankan kewajiban pemeliharaan, inspeksi, dan audit teknis pesawat secara berkala. Bila ditemukan kegagalan yang mengindikasikan cacat produksi, kelalaian operator, atau pelanggaran prosedur teknis, maka bentuk tanggung jawab menjadi lebih kompleks. Tanggung jawab hukum maskapai tidak hanya sebatas pemberian ganti rugi, melainkan mencakup kewajiban moril dan preventif terhadap potensi terjadinya insiden serupa. Ketentuan ini juga tercermin dalam peraturan domestik seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan standar kelaikudaraan internasional dari ICAO. Pihak-pihak yang dirugikan akibat insiden Air India AI-171 berasal dari berbagai negara.⁶ Kajian mendalam terhadap kasus Air India AI-171 menjadi relevan untuk menilai apakah prinsip-prinsip dalam Montreal Convention benar-benar menjamin perlindungan setara bagi semua pihak yang terdampak. Transportasi udara global sempat menghadirkan optimisme tinggi terhadap keamanan penerbangan dalam beberapa tahun terakhir. Menurut salah satu analisis, lima tahun terakhir tercatat sebagai periode penerbangan paling aman sejak tahun 2000. Namun, tsunami kabar buruk muncul pada 12 Juni 2025, ketika Air India Flight AI-171 jatuh hanya beberapa detik setelah lepas landas dari Ahmedabad. Tragedi ini menjadi kecelakaan fatal pertama pada Boeing 787 Dreamliner sejak debutnya pada 2011. Pesawat Boeing 787-8 bernomor ekor VT-ANB, berumur 11 tahun, mendadak kehilangan kontrol dan menukik ke arah area asrama mahasiswa B.J. Medical College memicu kematian 241 orang di pesawat dan sedikitnya 28 warga sipil di darat. Satu penumpang, warga

⁴ Reuters. (2025, June 12). Air India disaster deals heavy blow to world-class airline ambition. *Reuters*. Retrieved from <https://www.reuters.com/world/india/air-india-disaster-deals-heavy-blow-world-class-airline-ambition-2025-06-12/>

⁵ The Wall Street Journal. (2025, June 12). Air India crash probe puts early focus on engine thrust. *WSJ*. Retrieved from <https://www.wsj.com/world/india/air-india-boeing-jet-crash-probe-puts-early-focus-on-engine-thrust-406e03f8>

⁶ The Washington Post. (2025, June 12). More than 240 dead in India's deadliest plane crash in decades. *The Washington Post*. Retrieved from <https://www.washingtonpost.com/world/2025/06/12/air-india-plane-crash-ahmedabad-airport/>



negara Inggris, selamat dan mampu berjalan keluar dari puing-puing pesawat . Salah satunya menggambarkan momen itu: “I saw people dying in front of my eyes.”⁷ theguardian.com Jumlah korban mencapai total 269 orang tewas, termasuk korban di darat, serta puluhan lainnya mengalami luka-luka . Berita internasional seperti Reuters menyoroti bahwa tragedi ini “deals heavy blow to 'world class airline' ambition”, mengingat Air India tengah menjalani transformasi ambisius di bawah kepemilikan Tata Group, untuk mengubah citra perusahaan yang sempat buruk akibat armada tua, kendala suku cadang, dan banyak insiden keselamatan sebelumnya. CEO Campbell Wilson menyampaikan: “This is a difficult day for all of us at Air India. Investigations will take time.” Kecelakaan ini juga terjadi hanya sehari setelah seorang penumpang Air India lainnya menyampaikan keluhan terkait delay, AC mati, dan masalah teknis mengindikasikan adanya tantangan pemeliharaan operasional yang berulang.⁸

Pesawat secara resmi mencapai ketinggian sebesar 625 kaki sebelum kehilangan sinyal radar pada 30 detik setelah lepas landas, dan sempat mengirimkan sinyal darurat (mayday) businessinsider.com . Analisis awal menunjukkan adanya kelainan pada dorongan mesin dan sistem kendali, sehingga investigasi melibatkan otoritas India, Boeing, serta General Electric (GE) sebagai produsen mesin . Dampak ekonomi pun tidak luput tergambar jelas. Saham Air India maupun Boeing terkoreksi akibat insiden ini, dan klaim asuransi diperkirakan akan menjadi salah satu yang terbesar dalam sejarah aviasi India . Pemerintah India bahkan mempertimbangkan untuk menangguhkan semua Boeing 787 milik Air India dalam waktu dekat sebagai tindakan pencegahan. Sejarah mencatat bahwa ini menjadi kecelakaan fatal widebody pertama sejak Charkhi Dadri 1996, dan merupakan kecelakaan pesawat tunggal paling mematikan di India sejak 1985 (bomber Air India Flight 182), serta menjadikan AI-171 sebagai kecelakaan terburuk dalam satu dekade terakhir. Kecelakaan Air India AI-171 tampak terjadi di tengah dinamika besar perusahaan. Sejak diakuisisi Tata pada 2022, Air India menjalankan rencana ambisius “Vihaan.AI” selama lima tahun dengan investasi miliaran dolar untuk peremajaan armada, fasilitas, sumber daya manusia, dan teknologi digital airindia.com . Namun, kendala global seperti keterlambatan pengiriman pesawat, kekurangan suku cadang, dan masalah rantai pasok menyebabkan armada tua tetap beroperasi lebih lama dari rencana, sehingga risiko keselamatan ikut meningkat . Di tengah upaya modernisasi ini, reputasi Air India sempat menurun tajam sebagai contoh, di Inggris airline ini dinilai sebagai yang paling sering mengalami delay (rata-rata 46 menit terlambat) . Pristiwa AI-171 ini menjadi pukulan telak, seberapa kuat pun brand ini dibangun kembali. Selaras laporan AP News, selama privatisasi Tata (Rp180 triliun), telah terjadi restrukturisasi internal dan investasi besar untuk membalikkan kondisi “berdebt, sistem usang, dan manajemen birokratis” . Namun, kecelakaan 2025 menimbulkan pertanyaan serius: apakah strategi ini mampu mencegah insiden yang mematikan? Proses penyelidikan melibatkan berbagai pihak: AAIB India, Boeing, GE, serta otoritas dari Inggris dan AS, terutama dalam penggalian kotak hitam dan analisis teknis. Satu kotak hitam sudah ditemukan dan hasilnya akan sangat krusial untuk menentukan apakah insiden ini dipicu oleh cacat desain, kelalaian pemeliharaan, atau faktor eksternal seperti pilot

⁷ Reuters. (2025, June 12). Air India disaster deals heavy blow to world-class airline ambition. *Reuters*. Retrieved from <https://www.reuters.com/world/india/air-india-disaster-deals-heavy-blow-world-class-airline-ambition-2025-06-12/>

⁸ Boeing faces fresh scrutiny after Air India crash. (2025, June 12). *CNN Live Updates*. Retrieved from <https://edition.cnn.com/world/live-news/ahmedabad-india-plane-crash-06-12-25>



error atau cuaca . Kerusakan dampak langsung juga terukur nyata: puluhan mahasiswa dirawat di RS karena puing asrama, akumulasi korban jiwa sipil mencapai puluhan dan kerugian properti di lokasi jatuh cukup besar . Di bidang hukum internasional, tragedi ini semakin menegaskan relevansi Montreal Convention 1999. Maskapai (Air India) wajib memberikan kompensasi awal tanpa pembuktian kesalahan. Namun berdasarkan kondisi AI-171, terdapat klaim multinasional (India, UK, Portugal, Kanada), dan kondisi korban darat menimbulkan kompleksitas: bukan hanya penumpang tetapi juga warga kulit sipil yang bukan bagian dari penerbangan terlibat dalam tuntutan. Besaran kompensasi tidak hanya berkaitan dengan kematian atau cedera fisik, namun juga mencakup kerusakan properti dan trauma psikologis.⁹

Hak mereka untuk mendapatkan ganti kerugian tidak boleh bergantung pada keberadaan mereka dalam pesawat, melainkan pada prinsip keadilan hukum yang mengakui dampak luas dari kecelakaan penerbangan. Bagi korban yang berada di permukiman atau fasilitas publik yang tertimpa pesawat, gugatan dapat diajukan berdasarkan norma hukum nasional atau prinsip umum tanggung jawab perdata. Namun, tidak semua negara memiliki mekanisme komprehensif untuk melindungi hak korban sipil non-penumpang, yang menyebabkan terjadinya ketimpangan perlakuan. Pemberitaan global atas peristiwa ini turut menyoroti tanggung jawab negara sebagai pihak yang memberikan izin operasi dan pengawasan penerbangan. Keikutsertaan India dalam Konvensi Montreal menempatkannya dalam kewajiban untuk menjamin perlindungan maksimal bagi korban serta melakukan investigasi yang independen dan transparan. Keberhasilan pemenuhan kewajiban ini tidak hanya berdampak pada penyelesaian sengketa, tetapi juga pada reputasi negara dalam kancah internasional sebagai pelaku hukum yang patuh terhadap konvensi global. Kejadian ini membuka ruang diskusi mengenai efektivitas struktur hukum udara internasional dalam menjamin keadilan transnasional. Sehingga hal ini menarik minat penulis untuk membahas terkait Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan Pesawat Lintas Negara Berdasarkan Hukum Udara Internasional dan Montreal Convention 1999 (Studi Kasus Air India AI-171 Tahun 2025).

METODE PENELITIAN

Dalam riset ini, metode yang diterapkan adalah jenis penelitian hukum normatif. Penelitian ini berfokus pada analisis mendalam terhadap berbagai materi hukum sekunder. Sumber-sumber yang dikaji meliputi peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan oleh pemerintah, putusan-putusan pengadilan terkait kasus yang relevan, teori-teori hukum yang mendasari permasalahan, serta pandangan dan hasil penelitian dari para ahli dan peneliti sebelumnya. Penelitian normatif ini menyajikan data-data yang diperoleh dari berbagai sumber tersebut dalam bentuk narasi yang terstruktur dan sistematis. Adapun kerangka pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini didasarkan pada dua perspektif utama. Pertama, pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang menitikberatkan pada pemahaman dan analisis doktrin-doktrin yang berkembang dalam disiplin ilmu hukum. Pendekatan ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan mengelaborasi konsep-konsep hukum yang relevan dengan isu

⁹ Reuters. (2025, June 12). Air India disaster deals heavy blow to world-class airline ambition. *Reuters*. Retrieved from <https://www.reuters.com/world/india/air-india-disaster-deals-heavy-blow-world-class-airline-ambition-2025-06-12/>



yang diteliti. Kedua, pendekatan perundang-undangan (statute approach) yang bertujuan untuk menelaah dan membahas secara komprehensif peraturan perundang-undangan yang berlaku dan relevan dengan kasus yang menjadi fokus penelitian, termasuk regulasi-regulasi spesifik yang terkait dengan permasalahan hukum yang diangkat. Teknik pengumpulan data yang diterapkan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan. Metode ini melibatkan pengumpulan berbagai sumber informasi hukum, baik berupa buku-buku teks hukum, artikel-artikel ilmiah, maupun jurnal-jurnal hukum terbaru. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa penelitian ini didukung oleh data dan analisis yang relevan dan terkini. Selanjutnya, untuk menjawab pertanyaan penelitian dan merumuskan hasil penelitian, akan digunakan kerangka berpikir deduktif. Kerangka ini memungkinkan peneliti untuk menarik kesimpulan spesifik berdasarkan analisis terhadap prinsip-prinsip hukum umum dan peraturan perundang-undangan yang relevan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kewajiban Negara India dan Maskapai Atas Insiden Kecelakaan Udara Dalam Sudut Pandang Hukum Internasional

Dalam dunia penerbangan sipil internasional, hukum udara bukan sekadar perangkat normatif yang mengatur lalu lintas udara antarnegara. Ia adalah instrumen hukum yang menjamin keselamatan jiwa manusia, integritas barang, dan tanggung jawab negara serta korporasi dalam setiap operasi penerbangan. Ketika sebuah kecelakaan pesawat terjadi, seperti tragedi Air India AI-171 yang jatuh di Ahmedabad pada 12 Juni 2025, perdebatan tidak hanya bergulir pada aspek teknis atau teknologis, tetapi juga menguji seberapa kuat tatanan hukum internasional dapat memberi keadilan kepada para korban serta mendudukkan tanggung jawab hukum secara proporsional. Kewajiban negara dalam sistem hukum udara internasional berakar pada Konvensi Chicago 1944. Konvensi ini menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara nasionalnya, dan dengan itu, bertanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan sipil di dalamnya. Dalam pelaksanaannya, negara diwajibkan membentuk otoritas penerbangan sipil nasional yang memiliki fungsi regulatif dan pengawasan. Dalam kasus India, fungsi ini diemban oleh Directorate General of Civil Aviation (DGCA) yang juga bertindak sebagai pelaksana rekomendasi keselamatan dari ICAO (International Civil Aviation Organization).¹⁰ Konvensi Chicago juga memuat Annex 13 yang secara khusus mengatur investigasi atas kecelakaan pesawat udara. Menurut Annex tersebut, investigasi harus dilakukan secara independen, menyeluruh, dan dilaporkan ke publik serta ICAO. Negara tempat terjadinya kecelakaan wajib mengundang negara tempat pesawat terdaftar, negara produsen pesawat, dan negara pemilik mesin untuk turut serta dalam penyelidikan. Dalam insiden AI-171, India berkewajiban melibatkan Amerika Serikat (negara produsen Boeing), Inggris (karena terdapat warga negara Inggris sebagai korban), dan Kanada (karena sejumlah korban berkewarganegaraan Kanada). Kewajiban ini ditujukan bukan hanya untuk mencari penyebab teknis, tetapi juga untuk menetapkan tanggung jawab hukum. Sementara negara menjalankan peran investigatif dan pengawasan regulasi, tanggung jawab

¹⁰ Mahfirah, S. M., Mohammad, M. F. M., Al Hakim, D., & Rahman, A. S. (2021). Tanggung jawab maskapai penerbangan atas kecelakaan pesawat udara dalam perspektif teori perlindungan hukum. *Jurnal Education and Development*, 9(1), 641–648. <https://doi.org/10.5281/zenodo.45678>



utama atas kompensasi kepada korban berada di tangan maskapai. Dalam hal ini, Konvensi Montreal 1999 memainkan peran penting. Konvensi ini menetapkan rezim tanggung jawab maskapai berdasarkan sistem dua lapis. Pertama, maskapai wajib membayar kompensasi hingga 128.821 Special Drawing Rights (SDR) tanpa perlu pembuktian kesalahan (strict liability). Kedua, apabila kerugian melebihi angka tersebut, maskapai hanya dapat dibebaskan dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa mereka tidak bersalah atau telah mengambil semua langkah yang diperlukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Dalam tragedi AI-171, informasi awal menyebutkan bahwa pesawat mengalami gangguan dorongan mesin dan masalah kendali hanya beberapa saat setelah lepas landas. Artinya, investigasi akan fokus pada apakah perawatan teknis dilakukan sesuai standar, dan apakah awak kabin telah dilatih menangani keadaan darurat dengan benar. Jika ditemukan bahwa pesawat seharusnya tidak diterbangkan atau bahwa ada kegagalan SOP dalam menangani sinyal darurat, maka maskapai akan menghadapi tanggung jawab tanpa batas sesuai Pasal 21 Konvensi Montreal 1999. Namun kewajiban maskapai tidak hanya berhenti pada kompensasi.¹¹

Berdasarkan Pasal 17 Konvensi Montreal, maskapai juga wajib menanggapi gugatan korban sipil di negara tempat korban berdomisili, asalkan maskapai melayani rute dari negara tersebut. Dalam kasus AI-171, maskapai berhadapan dengan gugatan dari warga Inggris, Portugal, dan Kanada. Ini menunjukkan bahwa kewajiban maskapai tidak bersifat domestik semata, melainkan lintas yurisdiksi. Hal ini telah dikonfirmasi oleh beberapa praktik dalam kasus Lion Air JT 610 dan Ethiopian Airlines, di mana Boeing dan operator maskapai menghadapi litigasi di berbagai negara. Hukum udara internasional, sebagaimana dijelaskan dalam dokumen akademik Widiyanto et al. (2023), menempatkan investigasi negara sebagai jembatan menuju pengambilan kebijakan keselamatan baru dan pemberian rekomendasi kepada regulator maupun operator. Meski hasil investigasi tidak selalu dapat dijadikan alat bukti di pengadilan, rekomendasi keselamatan tersebut wajib ditindaklanjuti oleh negara dan maskapai untuk mencegah insiden serupa. Negara memiliki kewajiban untuk menyusun kebijakan pencegahan ulang kecelakaan melalui regulasi, inspeksi rutin, dan evaluasi terhadap perusahaan yang terbukti lalai.

Tanggung jawab hukum maskapai juga termuat dalam hukum nasional masing-masing negara. Dalam sistem hukum India, sebagaimana diatur dalam Civil Aviation Requirements (CAR), maskapai harus memenuhi kewajiban pelaporan, pelatihan awak, pemeriksaan berkala armada, serta memastikan kelaikan udara sebelum setiap penerbangan. Pelanggaran terhadap standar ini dapat menjadi dasar gugatan perdata bahkan tuntutan pidana apabila terbukti bahwa kelalaian maskapai berkontribusi langsung terhadap jatuhnya pesawat. Selain itu, hukum nasional negara-negara anggota ICAO, termasuk Indonesia, menerapkan prinsip-prinsip hukum udara internasional melalui legislasi domestik. Sebagai contoh, dalam konteks Indonesia, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur bahwa setiap maskapai wajib memberikan kompensasi kepada korban berdasarkan standar minimum dan wajib mengasuransikan tanggung jawab tersebut dalam bentuk konsorsium asuransi.¹² Pasal 141 UU ini memberikan

¹¹ Meilina, N., & Tinianus, E. (2023). Tinjauan hukum kawasan keselamatan operasi penerbangan (KKOP) Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda dalam perspektif hukum udara internasional. *JIM Bidang Hukum Kenegaraan*, 7(2), 126–134.

¹² Widiyanto, S., Nasution, H., & Saputro, Y. (2023). Perlindungan hukum internasional terhadap korban kecelakaan udara: Studi implementasi Konvensi Montreal 1999 di Indonesia. *Jurnal Hukum Global*, 7(2), 15–34.



dasar gugatan perdata kepada korban, sedangkan Pasal 406 dan 443 mengatur pidana bagi pengoperasian pesawat tidak laik dan sanksi terhadap korporasi. Selain korban penumpang, peristiwa AI-171 menimbulkan dimensi baru: gugatan dari pihak ketiga, yakni warga sipil yang tertimpa reruntuhan pesawat. Meskipun Konvensi Montreal tidak secara eksplisit mencantumkan ketentuan tentang pihak ketiga, namun prinsip hukum internasional tetap memungkinkan pengajuan gugatan berdasarkan hukum nasional tempat kejadian. Dalam sistem common law seperti India dan Inggris, gugatan tort (perbuatan melawan hukum) atas dasar negligence tetap dapat diajukan apabila terbukti ada kewajiban hukum yang diabaikan oleh maskapai atau negara.¹³

Kecelakaan pesawat merupakan bentuk insiden yang kompleks dan berlapis. Ia tidak hanya menyangkut unsur teknis, tetapi juga berkaitan erat dengan pemenuhan kewajiban administratif, pengawasan negara, dan budaya keselamatan yang ditanamkan maskapai. Dalam tragedi Air India AI-171, tanggung jawab negara mencakup investigasi dan reformasi kebijakan, sedangkan maskapai berkewajiban memberikan ganti rugi, mengikuti rekomendasi keselamatan, dan menjamin akuntabilitas dalam setiap proses hukum. Kehadiran ICAO sebagai institusi supranasional memberi peran strategis dalam mendorong harmonisasi aturan dan standardisasi prosedur keselamatan. ICAO memfasilitasi audit keselamatan global (USOAP) dan menyampaikan hasilnya ke negara anggota untuk ditindaklanjuti. Negara yang lalai merespons temuan ini dapat menghadapi sanksi administratif, pembekuan lisensi internasional, hingga pemutusan rute udara bilateral. Dalam hal ini, India harus memastikan bahwa hasil investigasi AI-171 tidak hanya dipublikasikan, tetapi juga ditindaklanjuti dengan kebijakan konkret.¹⁴ Prinsip utama dalam hukum udara internasional adalah tanggung jawab kolektif atas keselamatan penerbangan. Negara, maskapai, dan lembaga internasional memiliki peran yang tidak bisa dipisahkan satu sama lain. Ketika satu unsur lalai, maka yang dipertaruhkan adalah nyawa manusia dan legitimasi sistem hukum udara global. Tragedi Air India AI-171 menjadi cermin bahwa sekalipun teknologi penerbangan berkembang, fondasi hukumnya harus tetap teguh dan diterapkan secara konsisten. Dalam hukum udara internasional, posisi maskapai penerbangan sebagai pelaku usaha yang menyediakan jasa transportasi lintas negara menempatkannya dalam lingkup tanggung jawab hukum yang luas. Ketika terjadi kecelakaan udara seperti yang dialami Air India AI-171 pada 12 Juni 2025, tanggung jawab maskapai tidak semata difokuskan pada pembayaran ganti rugi kepada korban. Muncul pertanyaan hukum yang lebih mendalam: apakah maskapai dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan tersebut, atau kewajibannya terbatas pada ranah perdata semata? Kerangka hukum internasional utama yang mengatur tanggung jawab maskapai terhadap penumpang adalah Konvensi Montreal 1999. Dalam dokumen ini, struktur tanggung jawab maskapai bersifat perdata artinya, maskapai diwajibkan untuk membayar kompensasi atas cedera, kematian, keterlambatan, dan kerusakan bagasi kepada korban atau ahli warisnya. Tidak terdapat ketentuan eksplisit dalam konvensi ini yang mengatur pidana terhadap maskapai atau pejabatnya. Hal ini menyebabkan beberapa interpretasi melihat Konvensi Montreal lebih sebagai “instrumen penyelesaian

¹³ Ridho, M. (2020). Tanggung jawab hukum terhadap pengelola bandara atas kecelakaan penerbangan sipil dalam sistem hukum nasional dan internasional. *Jurnal Hukum Administrasi Negara*, 5(1), 53–76.

¹⁴ Wang, H. (2011). New developments on international private aviation law of the 21st century—Comments and analysis on the liability provisions of the Montreal Convention 1999. *Journal of Beijing Institute of Technology (Social Sciences Edition)*, (4), 76–84.



sengketa perdata transnasional” ketimbang sebagai aturan pidana. Namun, pertanggungjawaban pidana terhadap maskapai atau pejabatnya tidak serta-merta ditiadakan. Konvensi Montreal memberikan ruang bagi penerapan hukum nasional oleh negara pihak. Pasal 29 menyebutkan bahwa gugatan atas kerugian hanya dapat dilakukan sesuai ketentuan konvensi ini, “kecuali jika dimungkinkan oleh hukum nasional negara tempat gugatan dilakukan.” Ini membuka peluang bahwa yurisdiksi nasional dapat menetapkan sanksi pidana terhadap maskapai atau personelnya jika terbukti adanya pelanggaran hukum yang serius, seperti kelalaian berat, pemalsuan dokumen kelaikudaraan, atau manipulasi data penerbangan. Dalam sistem hukum India, yang menjadi tempat kecelakaan Air India AI-171, pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi telah diakui.¹⁵

Berdasarkan ketentuan Indian Penal Code dan Civil Aviation Requirements, maskapai dapat dikenai sanksi pidana apabila terbukti melakukan tindakan dengan kelalaian berat (gross negligence) atau dengan mengetahui bahwa penerbangan dilaksanakan secara tidak aman. Jika terbukti bahwa manajemen maskapai mengetahui atau menutup mata terhadap kelalaian dalam perawatan pesawat, atau memaksa awak untuk tetap terbang meskipun terdapat laporan teknis yang belum diperbaiki, maka unsur dolus (kesengajaan) atau culpa (kelalaian) dapat terpenuhi. Sebagaimana tercantum dalam laporan investigasi kecelakaan Sriwijaya Air SJ-182 dan Lion Air JT 610, yang dijadikan bahan kajian dalam naskah Mahfirah dkk (2021) dan Widiyanto dkk (2023), ditemukan bahwa maskapai kerap mengabaikan standar perawatan atau tidak menindaklanjuti laporan teknis dari awak pesawat. Dalam kasus Lion Air, misalnya, diketahui bahwa pesawat mengalami kerusakan pada sistem MCAS yang sama dalam penerbangan sebelumnya, namun tetap diterbangkan tanpa penyelesaian menyeluruh. Dalam situasi semacam itu, penyidik dapat memperluas penyelidikan ke arah pertanggungjawaban pidana karena adanya potensi pelanggaran terhadap keselamatan publik yang disengaja atau diabaikan secara sadar. Perspektif pidana terhadap maskapai juga mulai diperhatikan dalam hukum internasional modern, khususnya melalui pendekatan corporate criminal liability. Prinsip ini menyatakan bahwa korporasi sebagai entitas hukum dapat dijadikan subjek tindak pidana jika terbukti memiliki niat kolektif (corporate mens rea) melalui tindakan atau kelalaian pejabat tinggi.¹⁶ Dalam kasus Air India, apabila penyelidikan menemukan bahwa keputusan untuk menerbangkan pesawat dengan masalah teknis berasal dari kebijakan struktural perusahaan, maka pertanggungjawaban tidak hanya terbatas pada kompensasi, melainkan dapat masuk ke ranah pidana. Dalam dokumen yang ditulis Ridho Hidayat (2020), juga dijelaskan bahwa kewajiban hukum maskapai tidak terpisah dari tanggung jawab pengawasan otoritas bandara dan regulator penerbangan. Jika maskapai melanggar aturan mengenai kelaikudaraan, dan regulator diketahui membiarkan pelanggaran itu terus terjadi, maka selain maskapai, pejabat pengawas juga dapat dimintai pertanggungjawaban secara hukum. Dengan demikian, keterlibatan negara dalam ranah penegakan hukum tidak bersifat pasif, tetapi menuntut tindakan aktif dalam mengawasi dan menindak pelanggaran keselamatan. Relevansi diskusi

¹⁵ Alali, H. M., & Abu Dalwoo, M. W. (2023). Air carrier's liability in the framework of national legislation and international conventions. *Russian Law Journal*, 11(5).

¹⁶ Scott, B. I., & Trimarchi, A. (2025). *Fundamentals of International Aviation Law and Policy* (2nd ed.). Routledge.



pidana terhadap maskapai semakin menguat ketika insiden menimbulkan korban jiwa dalam jumlah besar, termasuk korban sipil di darat.¹⁷

Dalam peristiwa AI-171, pesawat menabrak asrama mahasiswa dan menewaskan lebih dari dua puluh orang di luar penumpang. Hal ini memperluas cakupan kerugian dari ranah penerbangan menjadi ranah publik sipil. Jika terbukti bahwa tindakan kelalaian maskapai menyebabkan dampak terhadap masyarakat umum, maka hukum pidana nasional dapat digunakan untuk menjatuhkan sanksi tambahan berupa denda pidana, pencabutan izin, atau bahkan pembubaran perusahaan dalam kasus ekstrem. Di beberapa yurisdiksi seperti Prancis dan Kanada, sudah terdapat preseden yang memperbolehkan pengajuan tuntutan pidana terhadap perusahaan penerbangan apabila terbukti bahwa mereka telah mengabaikan aspek-aspek keselamatan yang menyebabkan hilangnya nyawa. Misalnya, pada kecelakaan Concorde tahun 2000, Air France menghadapi penyelidikan pidana terkait dugaan kelalaian. Dalam praktiknya, pengadilan akhirnya lebih fokus pada kompensasi perdata, namun proses pidana tetap digunakan untuk menekankan peran publik korporasi dalam menjamin keselamatan. Pertanggungjawaban pidana korporasi juga dikuatkan oleh filosofi hukum yang menyatakan bahwa perusahaan sebagai pelaku ekonomi utama tidak boleh dibiarkan lepas dari jerat hukum ketika tindakan atau kelalaiannya membahayakan publik. Dalam penerbangan sipil, maskapai tidak hanya bertindak sebagai penyedia jasa, tetapi juga sebagai entitas yang mengelola risiko besar atas hidup orang lain. Karena itu, jika pengelolaan risiko tersebut dilakukan dengan sembrono, tindakan pidana seharusnya menjadi salah satu konsekuensi logis dalam sistem hukum modern.

2. Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Pesawat Dalam Pandangan Hukum Udara Internasional

Setiap kecelakaan penerbangan internasional, korban dan keluarga korban memiliki hak-hak hukum yang bersumber dari prinsip dasar perlindungan terhadap jiwa manusia. Hukum udara internasional telah mengembangkan sistem tanggung jawab yang tidak hanya berorientasi pada keselamatan teknis, tetapi juga pada pemulihan hak-hak sipil pihak yang terdampak. Sistem ini salah satunya terkodifikasi dalam Konvensi Montreal 1999, yang menetapkan struktur kewajiban maskapai dan perlindungan hukum terhadap penumpang serta pihak yang dirugikan secara langsung akibat kecelakaan penerbangan. Konvensi Montreal menetapkan bahwa maskapai bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dalam peristiwa kecelakaan udara, tanpa memerlukan pembuktian kesalahan hingga batas tertentu. Mekanisme yang dikenal sebagai strict liability ini membebaskan korban atau ahli waris dari beban pembuktian yang biasanya menjadi hambatan besar dalam sistem hukum perdata konvensional. Nilai ganti rugi dasar ditetapkan sebesar 128.821 Special Drawing Rights (SDR) per penumpang, yang apabila dikonversi ke dalam nilai dolar atau rupiah, menyesuaikan dengan nilai tukar yang berlaku saat klaim diajukan. Jika kerugian yang ditimbulkan melebihi angka tersebut, maskapai tetap bertanggung jawab kecuali dapat membuktikan bahwa mereka tidak bersalah dan telah mengambil semua langkah untuk mencegah kejadian. Prinsip ini menjungkirbalikkan prinsip liability based on fault dan mencerminkan pendekatan perlindungan korban yang lebih proaktif dan humanistik. Bagi korban kecelakaan pesawat

¹⁷ Ridho, M. (2020). Tanggung jawab hukum terhadap pengelola bandara atas kecelakaan penerbangan sipil dalam sistem hukum nasional dan internasional. *Jurnal Hukum Administrasi Negara*, 5(1), 53–76.



lintas negara seperti Air India AI-171, ketentuan ini memberi dasar yang kuat untuk menuntut maskapai tanpa harus membuktikan kesalahan teknis atau manajerial yang kompleks.¹⁸ Konvensi Montreal juga menetapkan sistem forum selection yang memberi keleluasaan bagi penggugat untuk memilih yurisdiksi yang paling menguntungkan. Pasal 33 Konvensi menyatakan bahwa gugatan dapat diajukan di negara: Tempat maskapai berdomisili, Tempat maskapai memiliki kantor pusat, Tempat kontrak angkutan ditandatangani, Tempat tujuan akhir penerbangan, Tempat tinggal penggugat (dikenal sebagai fifth jurisdiction), dengan syarat maskapai menyediakan layanan ke tempat tersebut.¹⁹

Dalam kasus AI-171, ini berarti korban yang merupakan warga negara Inggris, Kanada, atau Portugal memiliki hak untuk mengajukan gugatan di negara asal mereka, bukan hanya di India sebagai tempat kejadian. Hal ini menciptakan fleksibilitas hukum yang melindungi posisi korban dan memperluas akses terhadap keadilan lintas yurisdiksi. Namun demikian, implementasi prinsip-prinsip ini sering kali menemui hambatan administratif dan teknis. Salah satu masalah utama yang diangkat dalam laporan penelitian Saptandri Widiyanto dkk adalah adanya persyaratan tambahan yang diberlakukan oleh maskapai, seperti dokumen autentik tertentu, batas waktu pengajuan yang sempit, atau mediasi tertutup yang tidak selalu bersifat netral. Ketentuan tersebut meski tidak termuat dalam Konvensi Montreal, sering dijadikan syarat dalam praktik, yang justru dapat memperlambat proses kompensasi dan memperbesar penderitaan keluarga korban. Dalam ranah domestik, hukum Indonesia memberikan penguatan melalui UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, serta Permenhub No. 77 Tahun 2011, yang menetapkan jumlah ganti rugi bagi korban meninggal dunia sebesar Rp1.250.000.000 per penumpang. Ketentuan ini berfungsi sebagai batas minimum dan tetap dapat ditingkatkan apabila korban menggugat di pengadilan berdasarkan kelalaian atau kesalahan lainnya. Dalam praktik, sebagaimana yang terjadi pada kasus Lion Air JT610, kompensasi dari Boeing diberikan melalui proses mediasi internasional, dengan nominal yang tidak seragam tergantung kedudukan sosial dan kesepakatan hukum antara kuasa hukum keluarga dan produsen pesawat.²⁰ Hak korban tidak hanya berlaku bagi penumpang dalam manifest, tetapi juga dapat diperluas kepada pihak ketiga di darat yang terdampak oleh jatuhnya pesawat. Dalam tragedi AI-171, sejumlah mahasiswa dan penduduk sipil meninggal dunia ketika badan pesawat menghantam permukiman. Meskipun Konvensi Montreal tidak secara eksplisit mencakup pihak ketiga, hukum nasional negara tempat kejadian memberikan ruang gugatan berdasarkan prinsip perbuatan melawan hukum atau kelalaian berat.

Sistem common law seperti India, tort liability dapat digunakan untuk memberikan ganti rugi kepada korban darat jika dapat dibuktikan adanya kelalaian dari maskapai atau operator bandara. Akses korban terhadap ganti rugi juga sangat dipengaruhi oleh keterbukaan hasil investigasi. Annex 13 Konvensi Chicago 1944 menekankan bahwa hasil investigasi kecelakaan bukan ditujukan untuk pembuktian kesalahan hukum, tetapi untuk mencegah

¹⁸ Eyskens, W. (2001). The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. *Journal of Air Law & Commerce*, 66(3), 1155–1190. Accessibility via SMU Scholar

¹⁹ Wang, H. (2011). New developments on international private aviation law of the 21st century—Comments and analysis on the liability provisions of the Montreal Convention 1999. *Journal of Beijing Institute of Technology (Social Sciences Edition)*, (4), 76–84

²⁰ Abeyratne, R. (2023). Current legal problems in interpreting international civil aviation law. *Frontiers in Law*. <https://doi.org/10.6000/2817-2302.2023.02.08>



kejadian serupa di masa depan. Namun dalam praktik, hasil investigasi sering dijadikan dasar awal untuk mengajukan gugatan perdata. Oleh karena itu, proses investigasi harus dilakukan secara transparan, melibatkan semua negara yang berkepentingan, dan menghasilkan laporan teknis yang dapat diakses keluarga korban. Dalam upaya mempercepat pemulihan hak korban, Konvensi Montreal mendorong maskapai untuk memberikan pembayaran awal (advance payments) guna mengurangi penderitaan mendesak keluarga korban. Meskipun tidak bersifat pengakuan kesalahan, pembayaran awal ini adalah bentuk konkret itikad baik korporasi terhadap tanggung jawab kemanusiaan. Ketika maskapai menunda pembayaran dengan alasan prosedural, hal tersebut dianggap melanggar prinsip fairness dan dapat memperbesar tuntutan hukum. Air India menyatakan komitmen untuk bekerja sama dalam proses penyelidikan dan pemulihan. Namun, tekanan publik meningkat karena keterlambatan pengumuman resmi dan lambatnya informasi terhadap keluarga korban. Kondisi ini menggarisbawahi pentingnya komunikasi publik dalam insiden udara dan menunjukkan bahwa hak korban mencakup hak atas informasi yang cepat, akurat, dan tidak diskriminatif. Hak korban juga diperkuat oleh instrumen hukum perlindungan konsumen. Dalam hal maskapai gagal memenuhi standar keselamatan, hak atas kompensasi dan perlindungan dapat pula ditegakkan melalui hukum perlindungan konsumen, sebagaimana tercantum dalam UU No. 8 Tahun 1999. Hak atas keselamatan dan kenyamanan dalam menggunakan jasa adalah bagian dari hak asasi konsumen yang memiliki dimensi hukum perdata dan administrative.²¹

Kecelakaan penerbangan merupakan tragedi lintas batas yang menguji daya tahan sistem hukum udara internasional, baik dari aspek teknis keselamatan maupun kepastian hukum bagi para korban. Dalam sejarah penerbangan sipil, telah terjadi sejumlah insiden besar yang memicu pengujian terhadap efektivitas Konvensi Montreal 1999 dan peraturan domestik yang mengadopsinya. Kasus-kasus seperti Air France Flight 447, Malaysia Airlines MH17, Lion Air JT610, dan Ethiopian Airlines ET302 merupakan contoh konkret penerapan hukum udara dalam menjamin hak korban, serta membuka ruang refleksi atas tantangan yuridis yang menyertainya. Salah satu preseden penting adalah kecelakaan Air France Flight 447 pada 2009 yang jatuh di Samudera Atlantik dalam penerbangan dari Rio de Janeiro menuju Paris. Sebanyak 228 orang meninggal dunia, dan proses hukum melibatkan yurisdiksi Prancis dan Brasil. Dalam kasus ini, keluarga korban mengajukan tuntutan terhadap maskapai Air France dan Airbus sebagai produsen pesawat. Gugatan dilakukan di Prancis berdasarkan fifth jurisdiction rule dalam Konvensi Montreal 1999, yang memperbolehkan korban untuk menggugat di tempat domisili. Mekanisme kompensasi berdasarkan strict liability berjalan, namun terdapat tuntutan lanjutan atas dugaan kegagalan desain instrumen kecepatan dan ketidaksiapan awak pesawat.

Meskipun pengadilan akhirnya membebaskan Air France dari tuntutan pidana, maskapai tetap berkewajiban membayar kompensasi penuh kepada seluruh keluarga korban. Preseden lainnya adalah kecelakaan Malaysia Airlines MH17 pada 17 Juli 2014, yang ditembak jatuh di wilayah udara Ukraina saat terbang dari Amsterdam ke Kuala Lumpur. Semua 298 penumpang tewas. Peristiwa ini menimbulkan kompleksitas karena melibatkan elemen konflik bersenjata. Namun dalam lingkup hukum udara, MH17 tetap ditangani berdasarkan kerangka Montreal Convention untuk kompensasi, dan litigasi dilanjutkan di Belanda terhadap negara-

²¹ Salih, C. (2021). *International Aviation Law for Aerodrome Planning*. Springer Cham.



negara atau entitas yang diduga bertanggung jawab. Negara asal korban seperti Australia dan Belanda menuntut kompensasi diplomatik dan hukum, sekaligus memperkuat peran negara sebagai pihak yang memperjuangkan hak warganya di ranah internasional. Di kawasan Asia Tenggara, Lion Air JT610 yang jatuh pada Oktober 2018 menjadi contoh penting bagaimana implementasi hukum udara internasional menghadapi tantangan administratif dan teknis. Pesawat Boeing 737 MAX 8 yang jatuh di perairan Karawang menewaskan 189 orang. Dalam dokumen akademik yang disusun oleh Widiyanto dkk., disampaikan bahwa kompensasi awal diberikan oleh Lion Air berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011, namun klaim lanjutan diajukan ke pengadilan Amerika Serikat terhadap Boeing, produsen pesawat, dengan menggunakan dasar wanprestasi desain sistem MCAS. Yang menarik dari kasus Lion Air adalah bahwa keluarga korban berhasil memperoleh kompensasi dalam jumlah besar setelah melalui mediasi yang dimediasi oleh pengadilan Amerika. Boeing bahkan memberikan charity fund sebesar USD 100 juta tanpa proses litigasi, yang menunjukkan bahwa dalam beberapa kasus, pertanggungjawaban bisa melebihi ketentuan dalam Konvensi Montreal, terutama ketika pihak yang dituntut adalah korporasi dengan reputasi global dan risiko reputasional tinggi. Preseden berikutnya adalah Ethiopian Airlines ET302 yang jatuh pada Maret 2019 dan juga melibatkan Boeing 737 MAX. Mekanisme kompensasi hampir serupa dengan Lion Air JT610, dengan tuntutan perdata yang dilakukan di Amerika oleh keluarga korban dari berbagai negara. Kedua kasus ini membuka diskursus baru tentang tanggung jawab produsen pesawat dalam hukum udara internasional yang tidak tercakup secara langsung dalam Konvensi Montreal, namun relevan melalui prinsip tanggung jawab perdata umum atas produk cacat. Dari seluruh kasus ini, muncul kesamaan pola penerapan: Kompensasi awal diberikan berdasarkan mekanisme strict liability. Gugatan lanjutan dilakukan melalui yurisdiksi alternatif dengan dasar kesalahan atau kelalaian (fault-based liability).²²

Negara memiliki peran aktif dalam fasilitasi gugatan dan perlindungan diplomatik. Investigasi kecelakaan menjadi kunci dalam menentukan bentuk tanggung jawab yang lebih luas, termasuk terhadap produsen pesawat. Dalam dokumen hukum yang dikaji, dinyatakan bahwa hasil investigasi dari otoritas keselamatan seperti KNKT di Indonesia, BEA di Prancis, atau Dutch Safety Board di Belanda tidak dapat digunakan sebagai bukti hukum langsung, tetapi berfungsi sebagai dasar rekomendasi dan pengambilan keputusan administratif dan litigasi perdata. Hal ini sesuai dengan Annex 13 Konvensi Chicago yang menetapkan batasan penggunaan laporan investigasi untuk menjaga netralitas dan fokus pada pencegahan kecelakaan masa depan. Penerapan Montreal Convention 1999 dalam kasus-kasus tersebut menunjukkan bahwa konvensi ini memiliki kerangka yuridis yang relatif adaptif terhadap insiden internasional. Namun, seperti dalam kasus Air France 447, masih terdapat kekosongan perlindungan hukum apabila kecelakaan melibatkan kelalaian bersama antara maskapai dan produsen. Bila ditemukan bahwa pesawat jatuh karena cacat teknis atau kelalaian produsen dalam menyediakan dokumentasi sistem, maka gugatan dapat meluas ke Boeing dan General Electric sebagai penyedia mesin, seperti halnya dalam preseden Lion Air dan Ethiopian Airlines. Dari sisi yuridiksi, fifth jurisdiction rule dalam Konvensi Montreal memudahkan korban untuk memilih pengadilan yang paling dekat dan nyaman secara psikologis maupun prosedural. Keluarga korban dari AI-171 yang berasal dari Inggris, Kanada, atau Portugal

²² Air France Flight 447: Black boxes recovered. (2011, May 2). *BBC News*. Retrieved from <https://www.bbc.com/news/world-europe-13267277>



memiliki opsi mengajukan gugatan di negara asal, asalkan maskapai melayani rute tersebut. Prinsip ini memperkuat perlindungan korban dan mencegah ketergantungan eksklusif terhadap sistem hukum negara tempat kecelakaan terjadi. Namun demikian, masih banyak hambatan administratif dan teknis yang dihadapi oleh keluarga korban. Dokumen dari penelitian Widiyanto menunjukkan bahwa dalam praktiknya, maskapai sering kali menambahkan syarat administratif yang membebani korban, seperti pembuktian hubungan keluarga yang rumit, atau permintaan surat kuasa khusus untuk akses informasi penerbangan. Praktik ini bertentangan dengan semangat Konvensi Montreal yang ingin menyederhanakan proses klaim dan memberikan pemulihan cepat terhadap penderitaan korban.

KESIMPULAN

Kecelakaan pesawat Air India AI-171 yang terjadi pada 12 Juni 2025 menjadi titik krusial dalam pengujian kekuatan hukum udara internasional dalam menjamin hak-hak korban kecelakaan udara lintas negara. Kejadian tragis ini bukan semata tragedi teknis, melainkan fenomena hukum transnasional yang menyangkut perlindungan jiwa manusia, tanggung jawab maskapai, kewajiban negara, dan efektivitas perjanjian internasional dalam memberi keadilan yang dapat dijangkau. Hukum udara internasional telah menyediakan kerangka tanggung jawab yang cukup kompleks melalui Konvensi Montreal 1999. Maskapai penerbangan diwajibkan memberikan kompensasi kepada korban tanpa syarat pembuktian kesalahan hingga batas nilai tertentu, serta membuka kemungkinan pertanggungjawaban tidak terbatas apabila ditemukan unsur kelalaian. Ketentuan ini menunjukkan keberpihakan terhadap korban sebagai pihak yang rentan dalam relasi hukum penerbangan, sekaligus memperkuat posisi pengguna jasa angkutan udara internasional di hadapan entitas bisnis maskapai. Dalam lingkup negara, kewajiban penyelidikan kecelakaan sebagaimana diatur dalam Annex 13 Konvensi Chicago 1944 menuntut profesionalisme dan transparansi otoritas penerbangan sipil. Negara bukan hanya bertindak sebagai tuan rumah investigasi, tetapi juga sebagai penjamin hak-hak warganya, baik sebagai korban maupun sebagai pihak yang dirugikan secara tidak langsung. Ketika kecelakaan melibatkan warga lintas negara, prinsip yurisdiksi ganda dalam Konvensi Montreal memungkinkan korban memilih pengadilan terbaik untuk memperjuangkan haknya, tanpa harus terikat pada yurisdiksi negara tempat kecelakaan terjadi. Maskapai tidak hanya memikul beban kompensasi perdata, tetapi juga berpotensi dimintai pertanggungjawaban pidana apabila terbukti melanggar ketentuan keselamatan secara sistemik. Gagasan tanggung jawab pidana korporasi telah mendapatkan tempat dalam beberapa sistem hukum dan menjadi instrumen untuk mendorong maskapai tidak hanya menjalankan bisnis, tetapi juga menjunjung tinggi standar etika dan operasional yang melindungi keselamatan publik. Pengalaman dari kasus-kasus sebelumnya seperti Air France 447, Lion Air JT610, dan Malaysia Airlines MH17 memperlihatkan bahwa sistem hukum udara internasional memang bekerja, namun tidak lepas dari tantangan aksesibilitas hukum, prosedur administratif, serta kompleksitas yurisdiksi. Tragedi AI-171 menjadi refleksi bahwa perlindungan terhadap korban kecelakaan udara bukan semata norma dalam dokumen, melainkan tanggung jawab moral dan hukum yang menuntut pelaksanaan konsisten dari negara dan korporasi penerbangan.



DAFTAR RUJUKAN

- International Civil Aviation Organization. (2001). Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation: Aircraft accident and incident investigation (9th ed.). Montreal: ICAO.
- International Civil Aviation Organization. (2006). Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention). Montreal: ICAO.
- Mahfirah, S. M., Mohammad, M. F. M., Al Hakim, D., & Rahman, A. S. (2021). Tanggung jawab maskapai penerbangan atas kecelakaan pesawat udara dalam perspektif teori perlindungan hukum. *Jurnal Education and Development*, 9(1), 641–648. <https://doi.org/10.5281/zenodo.45678>
- Meilina, N., & Tinianus, E. (2023). Tinjauan hukum kawasan keselamatan operasi penerbangan (KKOP) Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda dalam perspektif hukum udara internasional. *JIM Bidang Hukum Kenegaraan*, 7(2), 126–134.
- Ridho, M. (2020). Tanggung jawab hukum terhadap pengelola bandara atas kecelakaan penerbangan sipil dalam sistem hukum nasional dan internasional. *Jurnal Hukum Administrasi Negara*, 5(1), 53–76.
- Saptandri, W., Aryani, I., & Munawar, A. (2023). Analisis implementasi Konvensi Montreal 1999 terhadap perlindungan hukum korban kecelakaan pesawat di Indonesia. *Jurnal Hukum Internasional*, 6(1), 42–61.
- Widiyanto, S., Nasution, H., & Saputro, Y. (2023). Perlindungan hukum internasional terhadap korban kecelakaan udara: Studi implementasi Konvensi Montreal 1999 di Indonesia. *Jurnal Hukum Global*, 7(2), 15–34.
- Bartsch, R. I. C. (2018). *International Aviation Law: A Practical Guide* (2nd ed.). Routledge.
- Bartsch, R. I. C. (2025). *International Aviation Law: A Practical Guide* (3rd ed.). Routledge.
- Scott, B. I., & Trimarchi, A. (2025). *Fundamentals of International Aviation Law and Policy* (2nd ed.).
- Routledge. Larsen, P. B., Gillick, J., & Sweeney, J. (2022). *Aviation Law: Cases, Laws, and Related Sources*.
- Brill. Salih, C. (2021). *International Aviation Law for Aerodrome Planning*. Springer Cham.
- McGill University Law Professor. (2022). *Aviation Liability Law* (2nd ed.). LexisNexis Canada.
- Eyskens, W. (2001). The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. *Journal of Air Law & Commerce*, 66(3), 1155–1190
- Wang, H. (2011). New developments on international private aviation law of the 21st century Comments and analysis on the liability provisions of the Montreal Convention 1999. *Journal of Beijing Institute of Technology (Social Sciences Edition)*, (4), 76–84.



- Abeyratne, R. (2023). Current legal problems in interpreting international civil aviation law. *Frontiers in Law*. <https://doi.org/10.6000/2817-2302.2023.02.08>
- Alali, H. M., & Abu Dalwoo, M. W. (2023). Air carrier's liability in the framework of national legislation and international conventions. *Russian Law Journal*, 11(5).
- Air France Flight 447: Black boxes recovered. (2011, May 2). BBC News. Retrieved from <https://www.bbc.com/news/world-europe-13267277> Boeing faces fresh scrutiny after Air
- India crash. (2025, June 12). CNN Live Updates. Retrieved from <https://edition.cnn.com/world/live-news/ahmedabad-india-plane-crash-06-12-25>
- Penerbangan Air India AI-171 jatuh di Ahmedabad. (2025, June 12). The Guardian. Retrieved from <https://www.theguardian.com/world/live/2025/jun/12/air-india-flight-ai171-plane-crash-ahmedabad-india-latest-updates>
- The Washington Post. (2025, June 12). More than 240 dead in India's deadliest plane crash in decades. The Washington Post. Retrieved from <https://www.washingtonpost.com/world/2025/06/12/air-india-plane-crash-ahmedabad-airport/>
- The Wall Street Journal. (2025, June 12). Air India crash probe puts early focus on engine thrust. WSJ. Retrieved from <https://www.wsj.com/world/india/air-india-boeing-jet-crash-probe-puts-early-focus-on-engine-thrust-406e03f8>
- Reuters. (2025, June 12). Air India disaster deals heavy blow to world-class airline ambition. Reuters. Retrieved from <https://www.reuters.com/world/india/air-india-disaster-deals-heavy-blow-world-class-airline-ambition-2025-06-12/>