

**TANGGUNG JAWAB BADAN NASIONAL PENCARIAN DAN
PERTOLONGAN TERHADAP KORBAN KECELAKAAN PESAWAT
UDARA DI INDONESIA**
**(Studi Kasus: Kecelakaan Pesawat Udara Lion Air Nomor Registrasi PK–
LQP)**

Ang, T. Michella

(Mahasiswa Program S1 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)

(E-mail: angmichella@hotmail.com)

Dr. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M. M.Kn.

(Corresponding Author)

(Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Meraih Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Trisakti, Magister Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Magister Manajemen pada Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Bisnis Indonesia Jakarta, Doktor (Dr.) pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia)

(E-mail: ahmads@fh.untar.ac.id)

Abstract

Lion Air flight JT610 PK–LQP is the worst airplane accident in 2018, this crashed killed all passengers and crew. The purposes of this research is to examine the responsibilities of National Search and Rescue Agency Republic of Indonesia (BASARNAS) in conducting search and rescue operations for crash victims and how to impose operational costs on search and rescue for these accidents. The method used is the method of normative legal research. Based on research data obtained, the plane crashed was cause by damage of Angle of Attack's sensor and the aircraft lost its lift power. BASARNAS in this case is responsible for the sense of responsibility, which are required or have any obligation to perform its duties as stated in the decree issued by the government. BASARNAS in conducting search and rescue operations has done their job very well, and in accordance with the provisions of Republic of Indonesia law. Costing search and rescue operations contained in The Republic of Indonesia's Law number 29 year 2014, the funds from the Indonesian Budget (APBN), Regional Government Budget (APBD), and other funding sources that legitimate and not binding. Search and rescue operations of Lion Air PK–LQP victims conduct by BASARNAS central and used the BASARNAS's budget, but there were confusion regarding the funds provided for this operation; only BASARNAS issued funds or the airline also provided funds for the operation. As a matter of course aircraft accidents need to form a mandatory insurance rule for search and rescue operations.

Keywords: *National Search and Rescue Agency Republic of Indonesia, Search and Rescue Operations, Transport Law.*

I. Pendahuluan

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri atas 16.056 pulau bernama dan berkoordinat yang dilaporkan kepada Perserikatan Bangsa – Bangsa melalui forum *United Nations Conference on the Standardization of Geographical Names* dan *United Nations Groups of Experts on Geographical Names* ke-11 di New York pada tanggal 7 dan 8 Agustus 2017. Daratan Indonesia kurang lebih seluas 1.800.000 km² (satu juta delapan ratus kilometer persegi) dan luas lautnya sekitar 6.100.000 km² (enam juta seratus kilometer persegi) yang membentang sepanjang khatulistiwa dan terletak di antara benua Asia dan Australia serta di antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia.¹⁾

Sebagian besar wilayah Indonesia adalah perairan dan letak kondisi geografis yang juga berjauhan antar pulau, maka transportasi menjadi sesuatu yang penting bagi Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.²⁾ Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi ialah kebutuhan akan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata,

¹⁾ Andri Hernandi, dkk, “Perbandingan Sistem Penguasaan Laut Adat di Desa Haruku Maluku dengan Sistem Penguasaan Laut Internasional”, *Jurnal Institut Teknologi Bandung*, Vol. 16, No. 3, (Desember 2017): 274, diakses tanggal 3 Februari 2019, doi: 5484/3078.

²⁾ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991), 7.

dan pendidikan. Pasalnya sektor industri ini memiliki kontribusi besar bagi perekonomian nasional.³⁾

Salah satu penggunaan moda transportasi yang paling banyak adalah transportasi udara atau angkutan udara, hal ini dikarenakan zaman yang terus berkembang, menjadi suatu era globalisasi yang menjadikan segala sesuatu lebih cepat dan praktis. Jasa angkutan udara ini memiliki peran penting, posisi yang strategis dan juga vital dalam perkembangan dan masyarakat dunia, dapat dilihat jika mengangkut barang maupun penumpang menempuh jarak yang jauh dalam waktu singkat. Hal ini merupakan keunggulan utama transportasi udara; efektivitas waktu yang tinggi.

Pada zaman sekarang ini sudah banyak maskapai penerbangan yang tersedia dan transportasi udara sudah lebih terjangkau untuk berbagai tingkat ekonomi masyarakat. Seperti yang kita ketahui dahulu, khususnya di Indonesia hanya ada beberapa maskapai penerbangan dan harga tiket penerbangan yang ditawarkan juga relatif tinggi atau mahal, sehingga hanya orang – orang dengan tingkat ekonomi tinggi yang mampu menggunakan moda transportasi udara. Berdasarkan data jumlah penumpang pesawat di bandara – bandara yang dikelola PT Angkasa Pura II melonjak pada 2018. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) operator bandara mencatat, total penumpang sepanjang 2018 mencapai 115.000.000 orang. Jumlah penumpang pada 2018 naik 9,5% dibandingkan dengan tahun 2017 sebesar 105.000.000 orang.⁴⁾

Seiring dengan terus meningkatnya jumlah penumpang yang menggunakan jasa penerbangan dan banyaknya pilihan maskapai yang dapat digunakan, sudah seharusnya pihak maskapai memerhatikan kualitas (*quality*) alat angkut yang dimilikinya tersebut. Tidak dapat dipungkiri kesalahan maupun kelalaian mungkin terjadi karena yang mengoperasikan dan/atau membuat pesawat tersebut adalah manusia. Pada dasarnya kecelakaan pesawat udara tidak pernah

³⁾ *Ibid.*, 8.

⁴⁾ Yoga Sukmana, “Sepanjang 2018, Bandara AP II Layani 115 Juta Penumpang”, *Kompas*, 1 Januari 2019.

disebabkan faktor tunggal (*single factor*) yang berdiri sendiri. Suatu sebab yang berdiri sendiri tidak mempunyai arti apa – apa, tetapi apabila faktor penyebab tersebut dikombinasikan dengan berbagai faktor penyebab lain, hal itu dapat menyebabkan kecelakaan pesawat udara yang fatal dan dapat mengakibatkan kematian orang. Ada berbagai faktor kecelakaan pesawat udara tersebut seperti faktor manusia (*man*), pesawat udara itu sendiri (*machine*), lingkungan (*environment*), penggunaan pesawat udara (*mission*), dan pengelolaan (*management*).⁵⁾

Berdasarkan Data Investigasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2010 – 2016 yang dirilis oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada tanggal 25 November 2016 di jelaskan bahwa; pada tahun 2014 terdapat 30 investigasi kecelakaan dengan jenis kecelakaan 7 *accident* dan 23 *serious accident*, dimana 169 orang meninggal dan 6 orang luka – luka. Pada tahun 2015 terdapat 28 investigasi kecelakaan dengan jenis kecelakaan 11 *accident* dan 17 *serious incident*, dimana 65 orang meninggal dan 10 orang luka – luka. Pada tahun 2016 terdapat 41 investigasi kecelakaan dengan jenis kecelakaan 15 *accident* dan 26 *serious incident*, dimana 5 orang meninggal dan 57 orang luka – luka. Sedangkan sepanjang 2017 hanya terdapat 7 kecelakaan penerbangan, tidak terdapat korban penumpang meninggal (*zero passenger fatality*). Namun tercatat ada 22 korban luka – luka karena cuaca buruk (*clear air turbulence*).⁶⁾

Pada 28 Desember 2014 terjadi kecelakaan Air Asia QZ 8501 yang terbang dari Surabaya menuju Singapura membawa 162 orang, dan seluruh penumpang maupun kru di pesawat tersebut tewas dalam kecelakaan. Pesawat milik Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Udara Lockheed C–130 B Hercules pada tanggal 30 Juni 2015 jatuh setelah dua menit lepas landas dari

⁵⁾ H. K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012), 109.

⁶⁾ Dias Prasongko, “KNKT: Jumlah Kecelakaan Penerbangan 2017 Turun”, <https://bisnis.tempo.co/read/1052000/knkt-jumlah-kecelakaan-penerbangan-2017-turun>, diakses tanggal 10 Januari 2019.

Pangkalan Udara Soeondo di Padang Bulan, Medan Sumatera Utara, kecelakaan ini kemudian menewaskan 143 orang termasuk 22 orang di darat yang juga menjadi korban. Pesawat Hercules C–130HS dengan nomor registrasi A–1334 jatuh di Wamena, Papua pada 18 Desember 2016, dan sebanyak 12 korban dinyatakan meninggal dunia.⁷⁾

Dalam kecelakaan pesawat tentunya sangat diperlukan sebuah lembaga maupun tim untuk menolong korban kecelakaan tersebut, sehingga dibentuklah suatu *search and rescue* (SAR) atau yang dalam bahasa Indonesia disebut pencarian dan pertolongan. Dasar dari adanya pencarian dan pertolongan atau SAR dalam penerbangan dipelopori dalam Konferensi Chicago 1944, tujuan konferensi penerbangan sipil internasional ini adalah demi pertumbuhan penerbangan sipil di masa depan; agar dapat digunakan untuk menjalin persahabatan, memelihara perdamaian, saling mengerti antar bangsa, dan dapat mencegah terjadi kembali perang dunia yang sangat mengerikan, serta diharapkan mencegah friksi dan konferensi ini juga dapat menjadi dasar untuk melakukan kerja sama antar-bangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia yang didalamnya mengandung; *pertama*, aspek – aspek ekonomi, *kedua*, kedaulatan atas wilayah udara, *ketiga*, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, *keempat*, pencarian dan pertolongan, *keempat*, dokumen penerbangan dan *kelima*, organisasi penerbangan sipil internasional.⁸⁾ Tujuan ini dapat dilihat dalam pembukaan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang ditandatangani di Chicago tahun 1944.

Aspek pelayanan pencarian pesawat udara yang mengalami kecelakaan dan pertolongan korban jiwa kecelakaan pesawat udara yang masih hidup diatur dalam Pasal 25 Konvensi Chicago 1944, kemudian diimplementasi ke dalam *Annex 12* yang mengatur ketentuan tentang pemberdayaan fasilitas dalam melakukan pencarian dan pertolongan korban maupun pesawat yang

⁷⁾ Dyah Ratna, “Daftar Kecelakaan Pesawat di Indonesia 10 Tahun Terakhir”, <https://www.jawapos.com/features/humaniora/29/10/2018/daftar-kecelakaan-pesawat-di-indonesia-10-tahun-terakhir/>, diakses tanggal 15 Maret 2019.

⁸⁾ H. K. Martono dan Amad Sudiro, *Op. Cit.*, 56 – 57.

hilang atau kecelakaan, yang mengatur pelayanan pencarian dan pertolongan wilayah, meliputi; pembentukan pelayanan pencarian dan pertolongan wilayah, peralatan pelayanan pencarian dan pertolongan, kerja sama dengan pelayanan – pelayanan lainnya, penyebarluasan informasi, komunikasi pencarian dan pertolongan, unit – unit pencarian dan pertolongan, pembentukan pusat – pusat dan sub–pusat koordinasi pertolongan, langkah – langkah persiapan serta prosedur operasi sebagai panduan para negara anggota tersebut dalam penyusunan sebuah organisasi pelayanan pencarian dan pertolongan pesawat udara, kerja sama dengan pelayanan – pelayanan lainnya dan penyebar luasan informasi, kerja sama antar negara anggota organisasi penerbangan sipil internasional, langkah – langkah persiapan serta prosedur operasi keselamatan penerbangan.⁹⁾

Pencarian dan pertolongan korban dan pesawat maupun bagian – bagian pesawat juga diatur dalam hukum Negara Republik Indonesia, sebagai bentuk perlindungan terhadap hidup maupun kehidupan seperti yang diamanatkan dalam dasar Negara Indonesia, yaitu yang tercantum dalam Pasal 28A Undang – Undang Dasar 1945 yang menyebutkan: “Setiap orang berhak untuk hidup serta berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya”. Secara khusus pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara diatur dalam Bab XV Pasal 352 sampai dengan Pasal 356 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaga pencarian dan pertolongan yang ada di Indonesia disebut; Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan merupakan lembaga pemerintah non–kementerian yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.

Dilakukannya operasi pencarian dan pertolongan, khususnya pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan korban kecelakaan pesawat udara oleh Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan diperlukan biaya pelaksanaan, mengingat bahwa diperlukannya alat – alat untuk melakukan pencarian dan

⁹⁾ *Ibid.*, 87 – 88.

pertolongan kecelakaan, transportasi beserta bahan bakar, petugas pelaksana, dan lainnya. Berdasarkan Peraturan Kepala Badan SAR Nasional nomor PK.6 Tahun 2016 tentang Pembiayaan Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan, biaya pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan bersumber dari Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Kantor Pusat, Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Kantor SAR, dan sumber dana lain yang sah dan tidak mengikat.

Pada 29 Oktober 2018 Boeing 737 MAX 8 yang jatuh di perairan Tanjung Karawang setelah 13 menit lepas landas dari Bandara Soekarno Hatta, dalam rute penerbangan menuju Pangkal Pinang, Kepulauan Bangka Belitung. Kecelakaan itu menewaskan 189 orang, yang terdiri atas 181 penumpang dan total 8 pramugari dan pramugara.

Kementerian Perhubungan kemudian mengumumkan bahwa pesawat ini hilang kontak pada pukul 06.33 WIB. Kemudian Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan menyatakan kabar yang sama, yakni membenarkan informasi yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan. Pesawat diduga jatuh di perairan Tanjung Karawang, Jawa Barat, hal ini berdasarkan sejumlah laporan yang berasal dari masyarakat sekitar. Tim pencari dari lintas instansi bergerak menuju lokasi. Sejumlah puing yang diduga berasal dari badan pesawat tersebut ditemukan sekitar pukul 10.00 WIB. Konfirmasi dari pihak Lion Air sebagai operator pesawat tersebut masuk sekitar pukul 11.00 WIB, dari pihak Lion Air pesawat dipastikan mengalami kecelakaan, setelah lepas landas dari Bandara Internasional Soekarno Hatta pada pukul 06.20 WIB.¹⁰⁾

Kecelakaan pesawat tersebut menewaskan seluruh penumpang pesawat beserta kru di dalamnya, bahkan para korban yang pertama ditemukan dalam kondisi tidak utuh dan untuk badan pesawat juga berupa puing – puing. Namun *Flight Data Recorder* (FDR) atau perekam data penerbangan ini telah ditemukan pada 1 November 2018 dan bagian lain dari kotak hitam (*black box*)

¹⁰⁾ Palupi Annisa Auliani, “Kronologi dan Fakta Kecelakaan Boeing 737 Max 8 Lion Air JT 610”, <https://nasional.kompas.com/jeo/kronologi-dan-fakta-kecelakaan-boeing-737-max-8-lion-air-jt-610>, diakses tanggal 14 Januari 2019.

Cockpit Voice Recorder (CVR) juga telah ditemukan, hampir tiga bulan setelah pesawat Boeing 737 Max yang dioperasikan Lion Air ini mengalami kecelakaan. Dengan ditemukannya CVR ini diharapkan segera dapat dianalisis penyebab jatuhnya pesawat, dikarenakan CVR ini tidak hanya dapat merekam percakapan pilot dan kopilot, namun juga berbagai macam suara yang bisa menjadi petunjuk penting, seperti suara mesin, suara alarm, bahkan suara kursi yang digeser jika awak kabin bergerak.¹¹⁾

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka dilakukan penelitian dan dituangkan dalam karya ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul **“TANGGUNG JAWAB BADAN NASIONAL PENCARIAN DAN PERTOLONGAN TERHADAP KORBAN KECELAKAAN PESAWAT UDARA DI INDONESIA (STUDI KASUS KECELAKAAN PESAWAT UDARA LION AIR NOMOR REGISTRASI PK–LQP)”**.

B. Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka permasalahan yang ingin diteliti adalah:

1. Bagaimana tanggung jawab Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BASARNAS) terhadap pencarian dan pertolongan korban kecelakaan pesawat udara Lion Air nomor registrasi PK–LQP?
2. Bagaimana tanggung jawab pembebanan biaya operasional terhadap pencarian dan pertolongan korban kecelakaan pesawat udara Lion Air nomor registrasi PK–LQP?

II. Pembahasan

¹¹⁾ Anonim, “Black Box CVR Lion Air Ditemukan: Laporan Awal dalam Sebulan, Keluarga Lega”, <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-46859994>, diakses tanggal 8 Februari 2019.

A. Tanggung Jawab Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BASARNAS) terhadap Pencarian dan Pertolongan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Lion Air Nomor Registrasi PK–LQP

Penulis akan mengkaji dan menganalisis tanggung jawab Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan terhadap pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara Lion Air dengan nomor registrasi PK–LQP yang terjadi pada 29 Oktober 2018 lalu. Beberapa faktor penyebab kecelakaan pesawat udara adalah manusia, pesawat udara itu sendiri, lingkungan, penggunaan pesawat udara, dan pengelolaan. Beberapa faktor penyebab tersebut jika dikombinasikan akan menyebabkan kecelakaan pesawat udara yang fatal. Kecelakaan pesawat udara bukanlah hal yang biasa, karena menyangkut nyawa manusia. Standar Keselamatan yang ketat dalam dunia penerbangan merupakan sesuatu yang mutlak, keselamatan merupakan prioritas utama yang tidak dapat dikompromi. Pemerintah berkomitmen bahwa keselamatan adalah hal yang utama, Pasal 3 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut Undang – Undang Penerbangan) menyebutkan “*penerbangan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat*”, hal ini merupakan upaya perlindungan hukum. Menurut Sajipto Rahardjo:

“Perlindungan hukum adalah upaya memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan hukum tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak – hak yang diberikan oleh hukum dan diwujudkan dalam kepastian hukum. Hukum dibutuhkan bagi mereka yang lemah dan belum kuat secara sosial, ekonomi, dan politik untuk memperoleh keadilan sosial”.

Sehingga perlindungan tersebut merupakan upaya negara untuk melindungi hak asasi manusia agar seluruh masyarakat merasa aman, baik secara pikiran dan fisik dari acaman maupun gangguan dari pihak manapun.

Menurut pendapat penulis pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan Kecelakaan Lion Air JT 610 dilaksanakan dalam bentuk pelaksanaan pencarian tanpa pertolongan, karena korban tidak lagi berada dalam kondisi bahaya, hal ini dapat dilihat dalam *Preliminary Report* PT Lion Mentari Airlines Boeing 737 – MAX 8 PK–LQP yang dikeluarkan oleh KNKT, bahwa tidak ada satupun korban yang selamat sehingga BASARNAS hanya mencari jasad korban yang berada di laut lepas. Pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan yang dilakukan Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan terhadap korban Lion Air JT 610 sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan melakukan tugas dan fungsinya yang telah ditetapkan dengan sangat baik.

Sesuai dengan pertimbangan dalam Undang – Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan, “*Negara Kesatuan Republik Indonesia bertanggung jawab untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dengan tujuan untuk memberikan perlindungan terhadap hidup dan kehidupan termasuk perlindungan dari kecelakaan, bencana, dan kondisi membahayakan manusia yang berlandaskan pada Pancasila, sebagaimana diamanatkan dalam Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dan tanggung jawab negara untuk melakukan semuanya itu dilakukan dengan melakukan pencarian dan pertolongan secara cepat, tepat, aman, terpadu dan terkoordinasi oleh seluruh komponen bangsa*”. Kecelakaan yang dimaksud juga merupakan kecelakaan pesawat udara, yang kemudian pencarian dan pertolongannya dilakukan oleh Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan sebagai wakil negara yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan pencarian dan pertolongan. Undang – Undang Penerbangan Pasal 354 ayat (1) menyebutkan bahwa: “*Pemerintah dan pemerintah daerah bertanggung jawab melakukan pencarian dan pertolongan terhadap setiap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di wilayah Republik Indonesia*”.

Berdasarkan wawancara yang penulis lakukan dengan Bapak Alvin Lie selaku anggota Ombudsman Republik Indonesia, pelayanan publik pencarian dan pertolongan korban diselenggarakan dan dikoordinasi oleh Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan, dan melibatkan instansi lain seperti TNI, Polri, dan juga relawan – relawan. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan juga bekerja sama dengan KNKT, Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Navigasi, AirNav Indonesia, Direktorat Angkutan Udara, Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara dan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika. Diperlukan Kerja sama dengan banyak instansi lain karena untuk bekerja, Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan memerlukan data – data awal seperti titik pencarian awal dan perkiraan lokasi. Ombudsman menilai tidak ada kesimpang – siuran dalam aspek pelayanan informasi, karena dalam waktu 3 jam telah dimobilisasi upaya SAR. Selama operasi SAR, Ombudsman menilai Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan relatif cepat, mengingat bahwa pesawat tersebut jatuh di laut yang pada dasarnya lumpur.

Menurut Prof. H. K. Martono Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan memiliki tanggung jawab dalam arti *responsibility*, berarti wajib atau memiliki kewajiban melakukan tugasnya seperti apa yang ada dalam surat keputusan yang dikeluarkan oleh pemerintah, jika tidak melakukan tugasnya maka dapat dikatakan Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan tidak bertanggung jawab dan dapat dikenakan sanksi, contohnya sanksi administrasi. Tanggung jawab *responsibility* ini berarti tergolong dalam hukum publik yakni, hukum yang mengatur hubungan antara warga dengan pemerintah atau pemerintah dengan alat kelengkapannya yang bersifat memaksa, dan kedudukan berbeda (pemerintah lebih tinggi dari warga negara). Penulis sependapat dengan apa yang dikatakan oleh Prof. H. K. Martono bahwa Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan melakukan tanggung jawab dalam arti *responsibility*, di mana Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan telah melakukan tugas dan fungsi sebagaimana diatur di dalam Peraturan Presiden Nomor 83 Tahun 2016 tentang Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan kemudian bertanggung jawab

kepada Presiden. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan tidak bertanggung jawab secara *liability* karena yang bertanggung jawab dalam kecelakaan Lion Air ini adalah PT Lion Mentari Airlines sebagai perusahaan penerbangan untuk mengganti kerugian yang diderita oleh keluarga korban atau ahli warisnya.

Berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan dengan bapak Ilham Zulfikar, landasan BASARNAS dalam melakukan tugas terdapat dalam pasal 28 huruf (a) UUD 1945, yaitu mengenai hak hidup tiap orang. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan dalam melakukan operasi pencarian dan pertolongan tidak menunggu mandat dari siapapun tetapi sesuai Undang – Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan. Pada kecelakaan Lion Air PK–LQP BASARNAS bertanggung jawab dengan tahapan pertama, mendapat laporan dari AirNav yang memantau pergerakan pesawat dan memiliki *air traffic controler* (ATC), karena sudah sampai pada fase *detresfa* ATC langsung melapor pada Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan *command center*, sehingga Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan mendapat laporan dari ATC titik terakhir dari radar pesawat tersebut terlihat, tahapan kedua melakukan tindak awal yaitu konfirmasi data; melakukan *pre-communication* dan *exit communication* untuk mengonfirmasi kebenaran informasi yang diterima dari ATC, cara yang dilakukan adalah menghubungi kantor SAR Bandung karena pesawat tersebut jatuh di daerah Jawa Barat, setelah dinyatakan A1 (benar – benar hilang) atau terjadi *crash* secara langsung melakukan tahapan ketiga, Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan membentuk organisasi operasi pencarian dan pertolongan yang bersifat *ad hoc* terdiri atas; koordinator pencarian dan pertolongan, koordinator misi pencarian dan pertolongan, koordinator lapangan dan unit pencarian dan pertolongan. Selanjutnya untuk melakukan pencarian Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan mengerahkan BSG, KRI Rigel 933, Kapal dari Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi beberapa alat pendeteksi logam seperti MBES dan SSS, alat kontrol jarak jauh seperti ROV. Perlengkapan yang digunakan Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan dalam pencarian korban Lion Air PK–LQP adalah milik pemerintah Indonesia dan tidak

menggunakan bantuan dari negara lain karena masih dapat menggunakan teknologi dari instansi atau kementerian yang memiliki teknologi yang dapat membantu Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan melakukan pencarian di bawah laut.

Tahapan penyelenggaraan SAR sesuai dengan Peraturan Kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pedoman Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan yang tercantum di dalam Pasal 25 mengenai tahapan penyusunan rencana operasi pencarian dan pertolongan. Pasal 33 mengenai pengerahan dan pengendalian operasi pencarian dan pertolongan. Pasal 38 mengenai pendirian posko operasi pencarian dan pertolongan yang dilakukan oleh Koordinator Misi Pencarian dan Pertolongan, dan Pasal 36 mengenai pengakhiran atau penghentian pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

Upaya lain yang telah dilakukan Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan terhadap pencarian korban Lion Air PK–LQP menurut bapak Ilham Zulfikar selain melaksanakan tahapan penyelenggaraan SAR adalah:

1. Melakukan perluasan zona pencarian,
2. Mengerahkan alat, yaitu empat kapal dengan peralatan penunjang termasuk kapal potensi Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan dari Kementerian Kelautan dan Perikanan, SKK Migas dan BPPT,
3. Mengoptimalkan penyelaman.

Tanggung jawab Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan dalam kecelakaan pesawat udara juga hanya sebatas pada pencarian dan pertolongan korban saja, untuk pengangkatan badan pesawat, pencarian FDR dan CVR bukan kewenangan dari Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan. Pencarian korban oleh Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan juga dinilai sangat baik dari pihak Obudsmen Republik Indonesia, menurut bapak Alvin Lie operasi SAR yang dilakukan relatif cepat mengingat pesawat tersebut jatuh di laut yang dasarnya lumpur dan dalam sepuluh hari hampir sebagian korban ditemukan dan berhasil diidentifikasi. Aspek pelayanan informasi yang disampaikan Badan

Nasional Pencarian dan Pertolongan juga tidak terdapat kesimpang-siuran melihat bahwa penyampaian informasi terkoordinir seperti kepada keluarga korban dan media massa, dan selama operasi SAR dilakukan tidak ditemukan laporan, informasi, maupun dokumen – dokumen yang menunjukkan dugaan maladministrasi. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan telah melakukan apa yang dapat mereka lakukan sebatas dengan kewenangan yang dimiliki.

Penerapan penghentian operasi pencarian dan pertolongan dalam kasus ini didasarkan sesuai dengan Pasal 40 huruf (c) Undang – Undang Pencarian dan Pertolongan bahwa operasi pencarian dan pertolongan dapat dihentikan setelah dinilai tidak efektif berdasarkan pertimbangan teknis dari hasil koordinator misi pencarian dan pertolongan. Sesuai dengan yang disampaikan oleh kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan, pada hari ketiga perpanjangan kedua operasi pencarian dilakukan penyapuan dasar laut pada radius 250 meter namun tidak membuahkan hasil. Berdasarkan data faktual tersebut akhirnya Kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan menutup operasi SAR terpusat pada Sabtu, 10 November 2018. Melihat pada keputusan kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan dapat dilihat bahwa tim Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan telah berusaha melakukan tugas mereka dengan sebaik mungkin, salah satunya memperpanjang operasi pencarian sebanyak dua kali, dasar dari Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan melakukan operasi SAR adalah korban, namun pada perpanjangan kedua tidak ditemukan tanda – tanda korban, oleh karena itu pelaksanaan operasi pun dihentikan. Kita harus menghargai kerja keras yang telah dilakukan oleh Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan, meskipun hanya 125 korban yang berhasil diidentifikasi tidak membuat Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan gagal dalam melakukan tugasnya, karena seperti apa yang dikatakan oleh bapak Alvin Lie, dalam kecelakaan pesawat udara terutama di laut lepas tidak mudah untuk menemukan seluruh korban dan mengingat bahwa korban tersebut juga tidak utuh lagi, namun parameter kinerja Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan adalah

seberapa cepat mereka merespon sejak *first notification* dan apakah kerja mereka dilakukan secara sistematis atau tidak.

B. Tanggung Jawab Pembebanan Biaya Operasional Pencarian dan Pertolongan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Lion Air Nomor Registrasi PK–LQP

Penulis akan mengkaji dan menganalisis mengenai tanggung jawab pembebanan biaya operasional pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara Lion Air JT 610 PK–LQP. Sesuai dengan Pasal 73 Undang – Undang Nomor 29 Tahun 2014: “Pemerintah dan pemerintah daerah bertanggung jawaan mengalokasikan dana penyelenggaraan Pencarian dan Pertolongan”. Dana untuk penyelenggaraan pencarian dan pertolongan ini bersumber dari:

1. Anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN),
2. Anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD),
3. Sumber dana lain yang sah dan tidak mengikat.

Pencarian yang dilakukan dalam kasus Lion Air ini dilakukan oleh Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan pusat, sehingga standar biaya tersebut dapat dilihat dalam Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK.5 Tahun 2017 tentang Standar Biaya Penyelenggaraan Siaga Pencarian dan Pertolongan Di Lingkungan Badan SAR Nasional. Sumber pembiayaan penyelenggaraan siaga pencarian dan pertolongan terdiri atas:

1. Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Kantor Pusat Badan SAR Nasional,
2. Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Kantor SAR

Sesuai dengan Peraturan Kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan ini siaga pencarian dan pertolongan dilaksanakan di Kantor Pusat Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan, Kantor SAR, dan Pos SAR, dan dilakukan oleh petugas pencarian dan pertolongan yang tergabung dalam regu siaga yang terdiri atas:

1. Pengawas siaga;

2. Kepala siaga;
3. Asisten kepala siaga
4. Operator komunikasi
5. Operator *local user terminal* (LUT);
6. Operator *call center* 115;
7. Petugas jaringan informatika;
8. Petugas humas;
9. Petugas logistik
10. Pilot;
11. *Copilot*;
12. Mekanik;
13. Perwira kapal;
14. Anak buah kapal;
15. Petugas pencarian dan pertolongan; dan
16. Keamanan hanggar

Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK.6 Tahun 2016 tentang Pembiayaan Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan Pasal 4 menyebutkan biaya pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan meliputi:

1. Bahan bakar dan pelumas pesawat udara, kapal, dan kendaraan bermotor darat segala jenis;
2. Biaya transportasi yang dikeluarkan untuk keperluan operasi pencarian dan pertolongan, baik angkutan darat, laut, maupun udara;
3. Permakaman petugas pencarian dan pertolongan yang terlibat dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan;
4. Dokumentasi pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan;
5. Sewa sarana pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan;
6. Penambah daya tahan tubuh
7. Pembelian peralatan yang habis pakai guna menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan; dan
8. Tim asistensi dan pengerahan tim BSG.

Biaya pelaksanaan operasi juga dapat ditetapkan berdasarkan lokasi di mana operasi akan dilakukan, dalam kasus Lion Air ini dilaksanakan di dalam kota, yang satuan biayanya terdiri atas:

1. Uang harian perjalanan dinas dalam kota;
2. Bahan makanan untuk tim *rescue*;
3. Penambah daya tahan tubuh; dan
4. *Snack*.

Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Ilham Zulfikar, Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan memiliki anggaran yang tiap tahun bersumber dari pemerintah melalui Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA). DIPA tersebut disusun oleh kuasa pengguna anggaran (di lingkungan Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan disebut dengan biro perencanaan) pada tahun sebelumnya untuk tahun selanjutnya, dan diajukan kepada Kementerian Keuangan. DIPA memiliki fungsi sebagai dasar untuk melakukan tindakan yang mengakibatkan pengeluaran negara dan pencairan dana atas beban APBN. DIPA tersebut berisikan informasi mengenai program, kegiatan, jenis belanja baik APBN maupun PNBPN. Prosedur pengajuan biaya dengan DIPA Kantor Pusat (BASARNAS pusat) dapat dilihat dalam Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK.6 Tahun 2016 tentang Pembiayaan Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan bab IV mengenai prosedur pengajuan:

Pasal 11:

Dalam hal Koordinator Misi Pencarian dan Pertolongan dijabat oleh Kepala Kantor SAR atau Pejabat Kantor Pusat, prosedur pengajuan Biaya Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan sebagai berikut:

- a. Koordinator Misi Pencarian dan Pertolongan mengajukan usulan Biaya Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan yang dilengkapi dengan dokumen pendukung sesuai dengan ketentuan yang berlaku kepada Kepala Badan paling lama lima hari kerja sejak Operasi Pencarian dan Pertolongan dihentikan dan dinyatakan selesai;
- b. Kepala Badan menugaskan Panitia Pertimbangan untuk melakukan Verifikasi dan memberikan rekomendasi terhadap usulan biaya sebagaimana dimaksud dalam huruf a paling lama lima hari kerja sejak usulan diterima;

- c. Panitia Pertimbangan melakukan pemeriksaan dan penelitian penghitungan dokumen pendukung paling lama lima belas hari kerja sejak diusulkan oleh Koordinator Misi Pencarian dan Pertolongan, untuk selanjutnya menyampaikan hasil Verifikasi dan rekomendasi untuk mendapatkan persetujuan Kepala Badan;
- d. Kepala Badan menetapkan Biaya Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan setelah menyetujui hasil Verifikasi dan rekomendasi dari Panitia Pertimbangan; dan
- e. Setelah biaya Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan ditetapkan, Kepala Badan menyampaikan kepada Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) untuk kemudian dilakukan penyelesaian pembayaran.

Bapak Ilham Zulfikar sebagai perwakilan dari Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan menyebutkan bahwa besaran nominal dari operasi pencarian dan pertolongan yang dilakukan terhadap korban Lion Air JT 610 PK–LQP tidak dapat diberitahukan kepada masyarakat umum, namun apa saja yang dikeluarkan untuk biaya operasi dapat dilihat dari Peraturan Kepala Badan SAR Nasional yang telah dipaparkan di atas. Untuk penggunaan alat dari TNI–Polri contohnya seperti kapal, menggunakan anggaran TNI–Polri sendiri, karena Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan dalam melakukan pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara maupun kecelakaan kapal memerlukan bantuan dari pihak lain, hal ini dapat dilihat Presiden Republik Indonesia memilih kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan yang merupakan TNI aktif, sehingga memudahkan komando.

Kecelakaan pesawat udara selalu berhubungan dengan investigasi kecelakaan dan pencarian dan pertolongan korban kecelakaan tersebut, namun kedua hal ini merupakan sesuatu yang berbeda termasuk tugas dan fungsinya, yang memiliki kewenangan untuk melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan pesawat udara adalah KNKT, sedangkan untuk pencarian dan pertolongan korban kecelakaan merupakan tugas dari Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan. Selain perbedaan tugas dan fungsi, biaya operasional yang digunakan kedua badan tersebut juga dibedakan. Pasal 62 huruf e Undang – Undang Penerbangan disebutkan: “*setiap orang yang mengoperasikan pesawat*

udara wajib mengasuransikan kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara.”, dari undang – undang tersebut dapat disimpulkan bahwa investigasi kecelakaan pesawat udara dapat dibayarkan oleh pihak maskapai. Selanjutnya, untuk operasi pencarian dan pertolongan berasal dari anggaran Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan, namun menurut salah satu artikel dalam kompas.com pemerintah Indonesia memang menanggung biaya operasi pencarian dan pertolongan kecelakaan terlebih dahulu, namun di dalam Undang – Undang Pencarian dan Pertolongan disebutkan bahwa biaya operasi SAR ini bersumber dari APBN, APBD, dan sumber dana lain yang sah dan tidak mengikat, namun tidak dijelaskan sumber dana mana yang menjadi prioritas untuk digunakan dalam kecelakaan pesawat terbang khususnya. Menurut artikel ini pula “sumber dana lain yang sah dan mengikat” merupakan perwujudan dari dana yang diberikan oleh perusahaan asuransi, dan APBN atau APBD baru dapat digunakan ketika dana perusahaan asuransi yang diberikan tidak mencukupi.¹²⁾

Mengutip dari tirtoid.id, bahwa biaya asuransi yang tersedia untuk kecelakaan Lion Air JT 610 dapat mencapai Rp 11,25 triliun (dengan kurs USD, Rp 15.000 (lima belas ribu)), biaya asuransi tersebut tidak hanya mencakup urusan SAR, tetapi untuk identifikasi korban sampai membiayai keluarga korban untuk datang ke TKP kecelakaan pesawat¹³⁾. VOA Indonesia menyampaikan setelah tujuh hari pencarian dan anggaran Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan sudah mulai menipis, pihak Lion Air mengupayakan pencarian lanjutan dengan memberikan biaya proses pencarian kembali yang mencapai Rp 38 (tiga puluh delapan) miliar, namun biaya ini juga dikeluarkan untuk mencari CVR pesawat tersebut.¹⁴⁾ Dari berita yang disampaikan terdapat kesimpang

¹²⁾ Ridha Aditya Nugraha, “Tiga Tahun Tragedi AirAsia QZ8501, Menyoal Biaya “Search and Rescue”, <https://nasional.kompas.com/read/2017/12/24/20431651/tiga-tahun-tragedi-airasia-qz8501-menyoal-biaya-search-and-rescue>, diakses tanggal 28 Juni 2019.

¹³⁾ Muhammad Bernie, “Operasi Pencarian Lion Air JT 610 Gunakan Anggaran BASARNAS”, <https://tirtoid.id/operasi-pencarian-lion-air-jt-610-gunakan-anggaran-basarnas-c896>, diakses tanggal 18 Mei 2019.

¹⁴⁾ Fitri Wulandari, “Lion Air Anggarkan Rp 38 Miliar untuk Lanjutkan Pencarian JT 610”, <https://www.voaindonesia.com/a/lion-air-anggarkan-rp-38-miliar-untuk-lanjutkan-pencarian-jt-610/4703668.html>, diakses tanggal 18 Mei 2019.

siuran untuk biaya pencarian korban Lion Air tersebut, berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Ilham Zulfikar operasi SAR hanya menggunakan dana Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan, namun pada berita yang disampaikan, pihak Lion Air juga ikut serta dalam memberikan biaya operasi SAR pada perpanjangan operasi SAR.

III. Penutup

A. Kesimpulan

1. Tanggung Jawab Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BASARNAS) terhadap Pencarian dan Pertolongan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Lion Air Nomor Registrasi PK–LQP

Berdasarkan data hasil penelitian dan analisis yang telah penulis lakukan mengenai operasi pencarian dan pertolongan korban Lion Air JT 610 PK–LQP yang dilakukan oleh BASARNAS, serta tanggung jawab pembiayaannya, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan Kecelakaan Lion Air JT 610 PK–LQP dilaksanakan dalam bentuk pelaksanaan pencarian tanpa pertolongan, dikarenakan korban tidak lagi berada dalam kondisi bahaya, sehingga BASARNAS hanya mencari jasad korban yang berada di laut lepas, dan tanggung jawab BASARNAS pada kecelakaan pesawat udara hanya sebatas korban saja, tidak termasuk pencarian barang korban, maupun puing – puing pesawat. Pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan yang dilakukan BASARNAS terhadap korban Lion Air PK–LQP sesuai dengan ketentuan yang berlaku. BASARNAS melakukan tanggung jawab dalam arti *responsibility*, yang berarti wajib atau memiliki kewajiban melaksanakan tugasnya sesuai surat keputusan yang dikeluarkan oleh pemerintah, jika tidak melakukan tugasnya maka dapat dikatakan BASARNAS tidak bertanggung jawab dan dapat dikenakan sanksi. BASARNAS telah melakukan tugasnya dengan baik sejak *first notification* hingga ditutupnya operasi pencarian dan pertolongan korban Lion Air JT 610 PK–LQP, karena dalam operasi SAR

kecelakaan pesawat udara tidak dimungkinkan korban yang dicari maupun ditolong harus ditemukan atau tentu selamat. Aspek pelayanan publik yang diberikan; yang pertama, memberikan kejelasan informasi tentang kondisi pesawat itu sendiri dan mengenai data korban. Kedua, aspek upaya evakuasi. Ketiga, aspek pelayanan publik terhadap keluarga korban selama proses pencarian dan evakuasi. Kelima, aspek pelayanan publik pasca operasi pencarian dan pertolongan selesai.

2. Tanggung Jawab Pembebanan Biaya Operasional Pencarian dan Pertolongan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Lion Air Nomor Registrasi PK–LQP

Pencarian yang dilakukan dalam kasus Lion Air JT 610 PK–LQP dilakukan oleh BASARNAS pusat, di mana sumber pembiayaan operasi pencarian dan pertolongan ini adalah APBN. BASARNAS memperoleh anggaran yang tiap tahun bersumber dari pemerintah tersebut melalui Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA). DIPA tersebut disusun oleh kuasa pengguna anggaran pada tahun sebelumnya untuk tahun selanjutnya, dan diajukan kepada Kementerian Keuangan. DIPA memiliki fungsi sebagai dasar untuk melakukan tindakan yang mengakibatkan pengeluaran negara dan pencairan dana atas beban APBN. Besaran biaya yang digunakan dalam kasus ini tidak dapat disebutkan nominalnya.

Kecelakaan pesawat udara selalu berhubungan dengan investigasi kecelakaan dan pencarian dan pertolongan korban kecelakaan tersebut, namun kedua hal ini merupakan sesuatu yang berbeda termasuk tugas dan fungsinya, yang memiliki kewenangan untuk melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan pesawat udara adalah KNKT, sedangkan untuk pencarian dan pertolongan korban kecelakaan merupakan tugas dari BASARNAS. Terdapat ketentuan yang mengatur bahwa kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara wajib diasuransikan, namun tidak ada ketentuan untuk mewajibkan mengasuransikan kegiatan pencarian dan pertolongan korban kecelakaan pesawat udara, namun

mengutip dari salah satu situs berita, artikel dan infografik di Indonesia, biaya asuransi yang tersedia untuk kecelakaan Lion Air PK–LQP juga mencakup urusan SAR, namun berdasarkan wawancara dengan salah satu anggota BASARNAS, biaya operasi SAR dalam kasus Lion Air ini hanya menggunakan dana BASARNAS. Maka dari itu terlihat kesimpang – siuran dalam hal pembiayaan operasi SAR ini.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka penulis memunculkan beberapa saran untuk menjadi bahan pertimbangan, sebagai berikut:

1. Bagi Pembentuk Peraturan Perundang – Undangan, menurut hemat penulis sebaiknya dibentuk peraturan perundang – undangan yang mengatur tentang kewajiban mengasuransikan kegiatan operasi pencarian dan pertolongan korban kecelakaan pesawat udara oleh setiap orang atau badan usaha yang mengoperasikan pesawat udara. Melihat bahwa BASARNAS tidak hanya melakukan pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara semata, namun juga kecelakaan laut, darat, dan udara,
2. Bagi Perusahaan Pembuat Pesawat Terbang agar lebih teliti lagi dalam hal memasukan fitur – fitur terbaru dalam produksi pesawat terbangnya, dan memaparkan secara rinci petunjuk penggunaan fitur – fitur terbaru pesawat tersebut, agar kecelakaan fatal seperti kecelakaan Lion Air PK–LQP dan Ethiopian Airlines ET–AVJ tidak terulang kembali,
3. Bagi Perusahaan Penerbangan atau yang mengoperasikan pesawat udara lebih sungguh – sungguh mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan agar dapat mencegah minimnya kecelakaan pesawat udara, terutama kecelakaan pesawat udara yang sangat fatal, serta melakukan pelatihan – pelatihan *proficiency check* secara berkala untuk pilot – pilotnya,

4. Bagi Perusahaan Penerbangan Lion Air agar lebih bertanggung jawab dalam sisi kemanusiaan dan informatif terhadap keluarga korban kecelakaan, agar tidak membebani psikologi keluarga yang ditinggalkan.
5. Bagi Departemen Perhubungan agar bertindak lebih tegas untuk menindak lanjuti pelanggaran standarisasi keselamatan penerbangan. Serta menyikapi perlunya sumber daya manusia yang berkualitas bagi dunia penerbangan.

IV. Daftar Pustaka

A. Buku

Martono, H. K. dan Amad Sudiro. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012.

Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991.

B. Artikel Jurnal Online

Hernandi, Andri, dkk. “Perbandingan Sistem Penguasaan Laut Adat di Desa Haruku Maluku dengan Sistem Penguasaan Laut Internasional.” *Jurnal Institut Teknologi Bandung*, Vol. 16, No. 3 (Desember 2017): 274–287. Diakses tanggal 3 Februari 2019, doi: 5484/3078.

C. Kutipan Koran

Sukmana, Yoga. “Sepanjang 2018, Bandara AP II Layani 115 Juta Penumpang”. *Kompas*, 1 Januari 2019.

D. Website

Anonim. “Black box CVR Lion Air ditemukan: Laporan Awal dalam Sebulan, Keluarga Lega”. <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-46859994>. Diakses tanggal 8 Februari 2019.

Auliani, Palupi Annisa. “Kronologi dan Fakta Kecelakaan Boeing 737 Max 8 Lion Air JT 610”. <https://nasional.kompas.com/jeo/kronologi-dan-fakta-kecelakaan-boeing-737-max-8-lion-air-jt-610>. Diakses tanggal 14 Januari 2019.

- Bernie, Muhammad. “Operasi Pencarian Lion Air JT 610 Gunakan Anggaran BASARNAS”. <https://tirto.id/operasi-pencarian-lion-air-jt-610-gunakan-anggaran-basarnas-c896>. Diakses pada 18 Mei 2019.
- Nugraha, Ridha Aditya. “Tiga Tahun Tragedi AirAsia QZ8501, Menyoal Biaya “Search and Rescue””. <https://nasional.kompas.com/read/2017/12/24/20431651/tiga-tahun-tragedi-airasia-qz8501-menyoal-biaya-search-and-rescue>. Diakses tanggal 28 Juni 2019.
- Prasongko, Dias. “KNKT: Jumlah Kecelakaan Penerbangan 2017 Turun”. <https://bisnis.tempo.co/read/1052000/knkt-jumlah-kecelakaan-penerbangan-2017-turun>. Diakses tanggal 10 Januari 2019.
- Ratna, Dyah. “Daftar Kecelakaan Pesawat di Indonesia 10 Tahun Terakhir”. <https://www.jawapos.com/features/humaniora/29/10/2018/daftar-kecelakaan-pesawat-di-indonesia-10-tahun-terakhir/>. Diakses tanggal 15 Maret 2019.
- Wulandari, Fitri. “Lion Anggarkan Rp 38 Miliar untuk Lanjutkan Pencarian JT 610”. <https://www.voaindonesia.com/a/lion-air-anggarkan-rp-38-miliar-untuk-lanjutkan-pencarian-jt-610/4703668.htm>. Diakses tanggal 18 Mei 2019.