

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1. Latar Belakang Masalah

Penggunaan transportasi udara atau pesawat dianggap efektif untuk berpergian jauh seperti ke luar negeri, pulau, ataupun kota karena waktu tempuhnya yang cukup singkat. Namun, kecelakaan transportasi tentunya tak dapat dihindari. Dalam buku Standar Keamanan dan Keselamatan Jasa Penerbangan (Pustaka Yustisia, 2007: 14), tak bisa dipungkiri bahwa penggunaan transportasi udara sebenarnya merupakan pilihan yang sangat beresiko tinggi terhadap keamanan dan keselamatan penumpang.

Sepanjang tahun 2018 tercatat cukup banyak insiden yang terjadi, seperti dilansir [Tribunnews.com](http://Tribunnews.com) (Prima, 2018 diakses 13 Januari 2019) salah satu insiden transportasi terparah yaitu kecelakaan pesawat milik maskapai Lion Air<sup>1</sup>. Insiden tersebut terjadi pada akhir bulan Oktober 2018 tepatnya Senin, 29 Oktober 2018. Pesawat Lion air dengan kode JT610 jenis Boeing 737 Max 8 merupakan pesawat dengan rute penerbangan Tangerang-Pangkalpinang yang membawa 181 penumpang, dua pilot, dan enam awak kabin. Pesawat JT610 dijadwalkan berangkat pukul 06.10 WIB, kemudian dilaporkan hilang kontak sekitar pukul 06.33 WIB dan jatuh di perairan Karawang, Jawa Barat (Palupi Annisa, 2018 dalam [nasional.kompas.com](http://nasional.kompas.com) diakses 13 Januari 2019).

---

<sup>1</sup> Lion Air merupakan salah satu maskapai penerbangan milik Lion Air Group. Lion Air merupakan *low cost carrier* dengan motto "*We Make People Fly*". Lion Air mencoba meyakinkan khalayak bahwa semua orang dapat “terbang” bersama Lion Air dan selalu memprioritaskan keselamatan, keamanan, dan kualitas (diterjemahkan dari *website* [www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id)).

Insiden yang menewaskan 189 orang tersebut tentunya merugikan banyak pihak, salah satunya adalah pihak keluarga. Dilansir dalam liputan6.com (Muhamad Ali, 2018 diakses 16 Januari 2019), Kepala Tim Pendampingan Psikologis Mabes Polri, Kombes Rudatin menjelaskan bahwa keluarga korban perlu pendampingan usai ditinggalkan anggota keluarga mereka yang menjadi korban JT610. Banyak keluarga yang *shock* dan *stress* hingga takut dan menghindari kamera wartawan. Maka, posko diputuskan untuk steril dari media.

Dilansir dari jateng.tribunnews.com, Kapten Daniel Putut Kuncoro Adi sebagai *Director* Lion Air Group mengatakan bahwa Lion Air sedang dalam posisi terendah dalam bisnis penerbangan. Daniel juga mengatakan bahwa Lion Air sedang berusaha dalam mengembalikan kembali kepercayaan publik (Catur, 2018 dalam jateng.tribunnews.com diakses 18 Januari 2019).

Melihat dari pemberitaan jateng.tribunnews.com bahwa Lion Air sedang berusaha mengembalikan kembali kepercayaan publik, maka insiden JT610 tersebut tentunya merupakan sebuah krisis yang berdampak bagi perusahaan maskapai Lion Air sebagai pemilik pesawat. Suatu krisis bersifat tidak diharapkan dan dapat terjadi secara tiba-tiba (tidak terduga), sehingga situasi yang tidak stabil tersebut cenderung memberikan ancaman dan menimbulkan hal negatif lainnya baik bagi organisasi ataupun publiknya (Kriyantono, 2015: 196). Firsan Nova dalam bukunya, *Crisis Public Relations*, menuliskan lebih spesifik bahwa suatu peristiwa yang berpotensi membahayakan *image* perusahaan, reputasi maupun stabilitas keuangan adalah krisis *Public Relations* (Nova, 2017: 153).

Sebab, krisis tersebut diketahui oleh masyarakat luas yang kemudian mengakibatkan munculnya persepektif buruk terhadap perusahaan hingga menurunkan kepercayaan publik (Nova, 2017: 153).

Tak dapat dipungkiri, bahwa krisis *Public Relations* tersebut juga disebabkan pemberitaan di media massa. Diungkapkan dalam buku Psikologi Komunikasi (Rakhmat, 2012: 222), bahwa citra atau *image* terbentuk berdasarkan informasi yang diterima, dan salah satu instrumen atau media yang berfungsi memberikan informasi adalah media massa. Sehingga bagi khalayak, informasi dapat membentuk, mempertahankan, atau mendefinisikan citra. Hal tersebut didukung pernyataan dalam Jurnal Peran Media Massa sebagai Pendukung Citra Organisasi (Enggarratri, 2017: 45) bahwa berbagai penelitian menunjukkan informasi yang disampaikan media mengenai suatu organisasi memengaruhi pandangan publik pembaca terhadap citra organisasi tersebut. Maka, berbagai pemberitaan di atas tentunya dapat memberi dampak bagi citra Lion Air sebagai maskapai yang memiliki motto "*We Make People Fly*" yang mencoba meyakinkan khalayak bahwa semua orang dapat "terbang" bersama Lion Air dengan selalu memprioritaskan keselamatan, keamanan, dan kualitas ([www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id)).

Maka sebagai suatu krisis *Public Relations*, insiden JT610 tentu akan berusaha ditangani dengan tanggap dan tepat oleh pihak maskapai penerbangan Lion Air. Dalam menangani krisis yang disebabkan oleh jatuhnya JT610 pihak Lion Air menggunakan strategi publisitas, melalui publisitas tersebut *Public Relations* Lion Air memberikan informasi langsung kepada publik dalam bentuk tulisan yaitu *press release* yang dapat dibaca pada situs resmi Lion

Air yaitu [www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id)<sup>2</sup>. Kriyantono dalam bukunya (2016: 146) mengungkapkan bahwa *press release* atau *news release* merupakan produk susunan organisasi melalui *Public Relations* yang berbentuk berita, di dalamnya berisi informasi terkait kegiatan perusahaan.

Seperti yang tercantum sebelumnya, dalam *website* resmi [www.lionair.com](http://www.lionair.com) terdapat 37 *press release* Lion Air berisi informasi terkait perkembangan insiden JT610. *Press release* ditulis sejak tanggal 29 Oktober 2018 ketika pesawat JT610 dinyatakan jatuh dan hilang, hingga 15 Januari 2019 ketika CVR JT610 ditemukan.

Dalam *press release* Lion Air pada tanggal 29 Oktober 2018, pihaknya mengatakan bahwa Boeing 737 MAX 8 dengan nomor registrasi PK-LQP dibuat pada tahun 2018 dan mulai beroperasi di Lion Air sejak 15 Agustus 2018, serta pesawat tersebut dikatakan layak untuk beroperasi. Dalam *press release* tersebut juga disebutkan *track record* pilot dan *co-pilot* yang menerbangkan JT610 dengan menyebutkan jumlah penerbangan yang pernah dilakukan keduanya ([lionair.co.id](http://lionair.co.id) diakses 22 Februari 2019).

**“TANGERANG, BANTEN – 29 October 2018** *Lion Air flight JT610 en-route to Pangkalpinang has crashed near Kerawang (S 5°49.052” E 107° 06.628” ), 13 minutes after taking off from Jakarta Soekarno Hatta International Airport at 6:20 AM. The flight carried 178 adults, 1 child and 2 infant, including 3 crew under training and 1 technician. The aircraft is a Boeing 737 MAX 8 with registration number PK-LQP.*

---

<sup>2</sup> *Website* [www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id) merupakan situs resmi Lion Air dan di dalamnya terdapat salah satu menu yaitu *Newsroom* yang berisi berbagai *press release* Lion Air yang sejumlah 37 *press release* diantaranya berisi informasi terkait insiden JT610 mulai dari tanggal 29 Oktober 2018 hingga 15 Januari 2019.

*It is made in 2018 and started its operation at Lion Air since 15 August 2018. The aircraft was declared operationally feasible. The aircraft is commanded by Captain. Bhavye Suneja and co-pilot Harvino with six cabin crew Shintia Melina, Citra Noivita Anggelia, Alviani Hidayatul Solikha, Damayanti Simarmata, Mery Yulianda, and Deny Maula. The captain has 6,000 flight hours and the co-pilot has more than 5,000 flight hours. Lion Air is concerned with the incident and will work with the relevant authorities and agencies on this matter. The number to the crisis center is 021-80820001 and for customer information 021-80820002. Information will be updated from time to time on our website.” Sumber: [www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id)*

Tak hanya itu, *press release* yang lain juga membahas kegiatan pihak Lion Air dalam mengatasi krisis. Lion Air menekankan bahwa pihaknya menyediakan fasilitas untuk keluarga korban dan mengutamakan informasi bagi keluarga korban.

*“**Jakarta - 29 October 2018.** Lion Air (flight code JT) member of Lion Air Group updated on 29 October that BASARAS (National Search & Rescue Body) has confirmed that there are 24 body bags. The evacuation of all passengers, crew and flight JT610 that was crashed on 29 October in the sea of Karawang, West Java is on-going. The airline is very concerned about the incident and will continue to render their co-operation to all parties concerned to provide firsthand information with relates to the status of affected passengers and crew. It is with the hope that the families of the passengers and crew will have the strength and fortitude to go through this challenging time and the Search and Rescue (SAR) officers' operations to go smoothly. Lion Air's effort in handling JT610 has flown in 166 people of the affected families from Pangkalpinang, Bangka and 3 others from Medan, North Sumatera. At the moment, the family members has arrived in Jakarta with accommodations provided in Hotel Ibis Cawang, East Jakarta to ease hassle of travelling to the post in Halim Perdanakusuma International Airport.”*  
Sumber: [www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id)

Setelah beberapa hari proses pencarian dan proses identifikasi, satu penumpang telah berhasil diidentifikasi oleh Tim DVI. Lion Air dalam *press release*-nya, 1 November 2018, dituliskan penyerahan jenazah atas nama Jannatun S. Dewi kepada keluarga yang malamnya akan diadakan dengan upacara di RS Bhayangkara R. Said Sukanto (RS Polri). Tak hanya itu, dituliskan juga bahwa Lion Air memberikan uang kompensasi kepada keluarga korban yaitu sebesar lima juta sebagai tunjangan menunggu dan dua puluh lima juta sebagai uang duka ([www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id)).

**Gambar I.1.**  
***Updates of Flight JT 610, Route Soekarno-Hatta, Tangerang to Pangkalpinang Handling***



Gambar tersebut ditampilkan pada *press release* Lion Air tanggal 1 November 2018 dengan tampilan hitam putih sebagai simbol duka cita serta tampak beberapa kru Lion Air. Serta dalam *press release*-nya juga menyertakan bahwa Lion Air memberikan sejumlah uang kompensasi bagi keluarga.

*“SURABAYA – 1 November 2018. Lion Air (flight code JT) member of Lion Air Group updated on the handling of Lion Air flight JT-610, that the remains of the passenger, late Jannatun Shintya Dewi (female) has been flown to Surabaya at 05:15 WIB (Western Indonesia Time), and has arrived Juanda International Airport, East Java at 06:10. The representative of Lion*

*Air Management had officially handed over the remains of Jannatun Shintya Dewi to her family. On 31 October, the Disaster Victim Identification team of the Republic of Indonesia Police (DVI) has confirmed the identity of one of the JT-610 passengers as Jannatun Shintya Dewi (female). The confirmation was announced after a matching result of the forensic and ante-mortem tests with DNA data that had previously been given by the family to the Indonesian National Police's DVI team. Lion Air has expressed their deepest condolences to all the family and friends of the late Jannatun Shintya Dewi. Lion Air is supporting with the necessary expenses by the family, including the waiting allowance to the family of IDR 5,000,000, grief money of IDR 25,000,000 and compensation for death according to ministerial regulation-77 year 2011 of IDR 1,250,000,000." Sumber: www.lionair.co.id*

Pada 23 November 2018 Tim Disaster Victim Identification (DVI) resmi menghentikan pencarian korban Lion Air JT610 setelah mengidentifikasi sebanyak 125 jenazah korban. Brigjen Pol Arthur Tampi menjelaskan, korban yang tidak teridentifikasi dikarenakan bagian tubuh atau jenazahnya tak ditemukan saat proses pencarian korban (Sri Juliati, 2018 dalam tribunnews.com – 23 November 2018, diakses 16 Januari 2019). Pernyataan tersebut menuai banyak kritikan pada maskapai Lion Air. Keluarga korban JT610 sebagai pihak yang merasa paling terpukul merasa kecewa dengan Lion Air yang dinilai hanya mengandalkan pemerintah. Keluarga korban pun melakukan protes dan mendesak pihak Lion Air agar pencarian dan identifikasi 64 korban JT610 terus dilakukan hingga korban ditemukan. Salah satunya adalah Vina, yang merupakan anggota keluarga dari Michelle Vergina Bongkal mengatakan kepada BBC News Indonesia (23/11) bahwa ia merasa kecewa karena ia menilai bahwa pihak Lion Air tidak mau memiliki pengeluaran sehingga hanya bergantung pada pemerintah yang dalam pencarian bangkai

kapal dan jenazah hanya 10 hari (bbc.com, 2018 diakses 16 Januari 2019).

Kemudian pihak Lion Air mengeluarkan *press release* pada tanggal 17 Desember 2018 yang berisi bahwa Lion Air akan melanjutkan pencarian sebagai bentuk komitmen Lion Air dan berdasarkan keinginan keluarga korban. Disebutkan pula pihak Lion Air mendatangkan kapal canggih dalam mendukung pencarian beserta jumlah biaya yang dikeluarkan.

*“JAKARTA – 16 Desember 2018. Lion Air (kode penerbangan JT) member of Lion Air Group menyampaikan informasi sehubungan dengan musibah penerbangan JT-610 pesawat Boeing 737 MAX 8 registrasi PK-LQP, bahwa proses pencarian dan evakuasi (search and rescue/SAR) penumpang serta kru dari JT-610 masih terus berlangsung. Upaya pencarian lanjutan tersebut merupakan bentuk komitmen Lion Air dan berdasarkan permintaan dari pihak keluarga. Untuk lebih komprehensif Lion Air mendatangkan kapal canggih dalam proses pencarian jenazah penumpang maupun kru penerbangan JT-610. Dalam hal ini apabila ditemukan maka akan diambil dan diserahkan kepada Badan SAR Nasional (BASARNAS) guna tindakan selanjutnya sesuai prosedur. Proses pencarian juga dilakukan terhadap kotak hitam yaitu alat perekam suara di ruang kemudi pilot (Cockpit Voice Recorder/ CVR). Dalam proses pencarian kembali, Lion Air menunjuk perusahaan swasta profesional asal negara Belanda dengan menggunakan kapal laut MPV Everest. Biaya proses pencarian kembali mencapai Rp 38.000.000.000 (tiga puluh delapan miliar rupiah). Proses pencarian akan difokuskan berdasarkan pemetaan terakhir area koordinat jatuhnya penerbangan JT-610 dengan waktu operasional 10 hari berturut-turut, pada Desember 2018.”* Sumber: www.lionair.co.id

Maka setelah meninjau *press release* Lion Air, ada usaha dari pihak Lion Air untuk memengaruhi persepsi publik. Peneliti



melihat, melalui *press release* yang dirilis Lion Air pada 29 Oktober 2018 dicantumkan bahwa pesawat merupakan Boeing 737 Max 8 dan dideklarasikan layak terbang. Di sisi lain, dilansir dari IDN Times bahwa kelayakan terbang ditentukan melalui pengecekan kondisi pesawat sesuai dengan manufaktur dan regulator dari *maintenance* GMF dan Kementrian Perhubungan (idntimes.com). Selain itu dikatakan pula seorang kapten juga menentukan kelayakan terbang (idntimes.com), melalui pengecekan beberapa poin. Tak hanya itu, peneliti juga meninjau dari *press release* yang muncul berikutnya mayoritas berisi seputar kegiatan pihak Lion Air dan bagaimana Lion Air memedulikan keluhan kesah dari keluarga korban. Maka peneliti melihat adanya usaha dari pihak Lion Air untuk memperlihatkan diri sebagai perusahaan yang bertanggung jawab dan peduli, dengan melakukan pemilihan kata bahkan fakta yang dicantumkan dalam *press release*.

Usaha tersebut merupakan pemingkai krisis. *Public Relations* sebagai penyusun *press release* (Kriyantono 2014: 317) tidak akan lepas dari kegiatan membingkai (*framing*). Dasarnya, analisis *framing* menurut Eriyanto (2012: 11) merupakan analisis yang dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana realitas dibingkai oleh media. Realitas tersebut meliputi, peristiwa, aktor, kelompok, atau pun individu. Pemingkai realitas melalui proses pembentukan atau konstruksi, di mana realitas sosial tersebut dimaknai dengan makna tertentu. Mengambil pengertian mengenai konstruksi sosial tersebut, kegiatan *Public Relations* sebenarnya juga sama yaitu memengaruhi persepsi publik. Jadi, seorang *Public Relations* konstruksi dan mendefinisikan realitas sosial dengan cara

memengaruhi publik agar persepsi publik sama dengan organisasi mengenai realitas tersebut (Kriyantono, 2014: 314).

Lebih jelasnya, dalam konstruksi realitas sosial seorang *Public Relations* berperan dalam menciptakan *frame* organisasi yang memengaruhi *frame* khalayak (Kriyantono, 2014: 315). Melalui peran *Public Relations* tersebut, diharapkan persepsi khalayak terhadap realitas (isu, krisis, ataupun kebijakan organisasi) dapat bersifat positif, atau lebih tepatnya sejalan dengan persepsi organisasi atau perusahaan. Maka melalui adanya persepsi yang sama tersebut dapat tercipta keefektivitasan proses komunikasi. *Public Relations* dapat mendefinisikan realitas dengan membentuk *frame of reference* tentang isu atau krisis yang sedang diperhatikan oleh publik sehingga dapat membantu perusahaan (dalam jurnal Prasty, 2016: 195).

Hallahan dalam jurnalnya, (1999: 207), mengatakan bahwa *framing* mengandung proses inklusi (*inclusion*), eksklusi (*exclusion*), serta penekanan (*emphasis*). Kriyantono (2014: 312) menjelaskan lebih lanjut bahwa inklusi adalah sebuah proses pemilihan kata, gambar, atau bahkan peristiwa yang akan dilibatkan dalam penyampaian kepada publik. Proses eksklusi adalah proses pengabaian suatu kata, gambar, atau peristiwa. Lalu untuk memperoleh efek pesan yang maksimal, dilakukan penekanan dengan cara mengulang suatu pesan berkali-kali, mencetak suatu foto dalam ukuran yang lebih besar, memberi garis bawah atau cetak miring atau bahkan penebalan pada suatu kata. Maka dapat dilihat dari ketiga proses *framing* tersebut akan membatasi publik dalam mendefinisikan atau memaknai suatu realitas

Dalam analisis *framing press release* terdapat empat model, yaitu model *framing* Edelman, model *framing* Gamson, model *framing* Pan Kosicki, dan model *framing* Entman. Model *framing* Edelman, mensejajarkan *framing* pada kategorisasi yang digunakan untuk membantu manusia dalam memahami realitas yang mempunyai makna (Eriyanto, 2012: 186-187), serta rubrikasi yang merupakan salah satu aspek penting dalam pemberitaan (Eriyanto, 2012: 192). Kemudian model *framing* milik Gamson yang merupakan seorang sosiolog, lebih memerhatikan pada gerakan sosial sebagai gerakan kolektif, *framing* dipandang sebagai penyebab ribuan orang bisa memiliki pikiran dan perasaan yang sama atas suatu isu hingga membentuk gerakan sosial (Eriyanto, 2012: 256). Model *framing* Pan Kosicki, melihat bagaimana wacana publik tentang suatu isu atau kebijakan dikonstruksikan dan dinegosiasikan (Eriyanto, 2012: 290-291). Model terakhir yaitu milik Entman yang digunakan untuk menggambarkan teks komunikasi ditampilkan, bagaimana penyeleksian, dan penonjolan beberapa aspek dari suatu realitas atau isu (Eriyanto, 2012: 220).

Peneliti menggunakan model *framing* oleh Robert Entman sebagai pisau analisis *framing*. Sebab, dalam konsepsi Entman *framing* adalah proses penyeleksian beberapa bagian dari berbagai realitas sehingga bagian tersebut menonjol dari pada yang lain, hal ini berkaitan dengan pemilihan fakta dan penelitian fakta. Entman memandang pada dasarnya *framing* cenderung pada pendefinisian, penjelasan, evaluasi, serta rekomendasi suatu peristiwa dalam wacana agar memberikan atau membentuk suatu kerangka berpikir terhadap peristiwa tersebut (Eriyanto, 2012: 223-224). Maka dengan

konsepsi tersebut, bagaimana krisis Lion Air dilihat, penyebab krisis, penyelesaian apa yang ditawarkan, dan nilai moral yang disajikan dalam menjelaskan krisis tersebut dapat dilihat oleh peneliti melalui *press release*. Serta melalui analisis kritis dengan model *framing* Entman, peneliti mengetahui apa saja yang dilibatkan (proses inklusi), tidak dilibatkan (proses eksklusivitas), dan apa yang ditekankan.

Kemudian guna melihat bagaimana posisi Lion Air, peneliti menggunakan model teori *situational crisis communication*. Peneliti dapat melihat strategi respon seperti apa yang digunakan oleh Lion Air dalam menghadapi krisis JT610 yang sesuai dengan tipe klaster: *denial*, *attack the accuser*, *scapegoat*, *excuse strategy*, *justification*, *compensation*, *apology strategy*, *ingratiation strategy*, *bolstering*, *reminder*, dan *victimhood* (Kriyantono, 2014: 196-197). Sehingga posisi organisasi dapat terlihat dalam salah satu dari ketiga klaster atau tipe: *victim cluster*, *accidental cluster*, atau *intentional cluster* (Kriyantono 2014: 193).

Sebelumnya juga pernah dilakukan penelitian serupa dengan peneliti dengan judul “Citra perusahaan dalam berita krisis perusahaan konstruksi citra perusahaan daerah PDTS kebun binatang Surabaya dalam teks beritas kematian Michael di harian Jawa Pos dan Sindo” pada tahun 2014 oleh Theresia Intan Putri dari Fakultas Ilmu Komunikasi Universitas Katolik Widya Mandala Surabaya. Penelitian tersebut bertujuan untuk mengungkap pembingkai berita koran Jawa Pos dan Sindo mengenai Perusahaan Daerah Taman Satwa Kebun Binatang Surabaya yang dikonstruksikan dalam berita krisis kematian Michael yaitu singa Afrika yang dirawat di Kebun Binatang Surabaya. Penelitian tersebut menggunakan metode

yang sama yaitu analisis *framing* menggunakan model *framing* milik Robert Entman, dengan subjek yang berbeda dengan penelitian ini yaitu harian Jawa Pos dan Sindo. Terdapat pula jurnal komunikasi yang berjudul “Bingkai Krisis QZ8501 pada *Press Release* AirAsia Indonesia yang Dimuat dalam Situs *Website* [www.qz8501.com](http://www.qz8501.com)” oleh Sofian Aris S. (2018), mahasiswa Fakultas Ilmu Komunikasi di Universitas Katolik Widya Mandala Surabaya. Penelitian tersebut menggunakan metode analisis *framing* yang sama yaitu model *framing* milik Robert Entman, tetapi dengan subjek penelitian yang berbeda dengan penelitian ini yaitu *press release* AirAsia Indonesia dalam *website* [www.qz8501.com](http://www.qz8501.com).

## **I.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan penjabaran latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: “Bagaimana bingkai krisis JT610 pada *press release* Lion Air dalam situs resmi [www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id)?”

## **I.3. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini yaitu untuk melihat bagaimana krisis jatuhnya pesawat JT610 dibingkai pada penelitian *press release* Lion Air dalam situs resmi [www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id).

## **I.4. Batasan Masalah**

Guna mencegah pembahasan menjadi terlalu luas, maka peneliti memiliki batasan masalah dengan didasari ruang lingkup penelitian. Batasan masalah ini berfungsi agar fokusnya pembahasan dalam penelitian. Berikut rincian batasan masalah tersebut:

- a. Objek penelitian ini yaitu bingkai krisis jatuhnya JT610.
- b. Subjek penelitian ini yaitu 37 *press release* dalam *website* resmi Lion Air [www.lionair.co.id](http://www.lionair.co.id), terhitung mulai tanggal 29 Oktober 2018 saat jatuhnya JT610 hingga 15 Januari 2019 saat CVR JT610 ditemukan.
- c. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode *framing* dengan model *framing* milik Entman dan model *situational crisis communication*.

## **I.5. Manfaat Penelitian**

### **I.5.1. Manfaat Teoritis**

Diharapkan dapat menyumbang referensi berbentuk literatur untuk penelitian komunikasi jurusan korporasi, khususnya dalam penerapan teori pembingkaiian *press release*.

### **I.5.2. Manfaat Praktis**

Diharapkan penelitian ini dapat berguna bagi praktisi *Public Relations* Lion Air dan organisasi lainnya untuk mengerti bagaimana *press release* dibingkai yang digunakan sebagai alat manajemen krisis.