

**TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN  
PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG  
MENURUT UNDANG-UNDANG NO. 1 TAHUN  
2009<sup>1</sup>**

**Oleh: Henri Yosua Massie<sup>2</sup>**

**ABSTRAK**

Penelitian ini dilakukan bertujuan untuk mengetahui bagaimana Pengaturan Tanggung jawab Perusahaan Penerbangan sebagai Pengangkut Penumpang Pesawat Udara menurut UU No.1 Tahun 2009 dan bagaimana Pemberian Kompensasi Terhadap Korban Kecelakaan Pesawat sebagai perwujudan dari tanggung jawab. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif dan dapat disimpulkan, bahwa: 1. UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan landasan normatif tanggung jawab perusahaan penerbangan korban penumpang akibat kecelakaan yang antara lain menekankan tentang kejelasan status perusahaan penerbangan dan izin usaha pengangkutan udara niaga berjadwal. Landasan normatif lainnya seperti terpenuhinya syarat perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan dengan penumpang yang menjadi dasar adanya tanggung jawab bila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang sebagaimana disebutkan dalam Protokol Den Haag 1955 dengan mengubah bunyi Article 3 paragraf 2 Konvensi Warsawa 1929 yakni bahwa antara pengangkut udara dan penumpang terjadi perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan adanya tiket penumpang. 2. Jumlah kompensasi yang harus dibayarkan oleh pengangkut udara atau perusahaan penerbangan kepada para korban penumpang kecelakaan pesawat diatur dalam pasal 43 PP 40/95, santunan untuk penumpang meninggal sebesar Rp. 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah) per orang (ayat 1); untuk luka-luka maksimum sebesar Rp. 40.000.000,00 per orang (ayat 2); untuk yang menderita cacat tetap maksimum sebesar Rp.50.000.000,00 per orang (ayat 3); dan untuk korban karena

<sup>1</sup> Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Dr. Diana R. Pangemanan, SH.MH; Dientje Rumimpunu, SH. MH; Liju Zet Viany, SH. MH

<sup>2</sup> Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 110711465

aketerlambatan diberikan sebesar kerugian nyata sampai maksimum sebesar Rp. 1.000.000,00 per calon penumpang.

Kata kunci: Tanggungjawab, perusahaan, penerbangan.

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang Masalah**

Kegiatan usaha transportasi udara di Indonesia dewasa ini semakin mendapat sorotan publik. Salah satu persoalan yaitu terjadi serangkaian kecelakaan pesawat terbang di wilayah Indonesia. Majalah Tempo menyebutkan kecelakaan pesawat Air Asia PK-AXC QZ8501 membongkar kebobrokan manajemen penerbangan komersial di Tanah Air. Pesawat Air Asia yang hilang kontak dalam perjalanan dari Surabaya ke Singapura ini sejatinya tidak mempunyai izin terbang pada hari itu. Tanggal 28 Desember 2014 Kementerian Perhubungan menyatakan izin terbang Air Asia rute Surabaya-Singapura ada pada Senin, Selasa, Kamis dan Sabtu. Longgarnya pengawasan terhadap penerbangan merupakan salah satu penyebab kecelakaan pesawat terbang tersebut. Hal ini tampak dari tidak digubrisnya dokumen cuaca yang dikeluarkan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika sesaat sebelum pesawat yang membawa 155 penumpang dan 7 kru itu lepas landas.<sup>3</sup>

Tanggung jawab pengangkut angkutan udara memiliki prinsip-prinsip yang secara umum dikemukakan oleh hukum pengangkutan yaitu: Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*fault liability*), Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), serta Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability*). Berkaitan dengan prinsip tanggung jawab tersebut di atas, Pasal 141-147 ayat (1) UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan: "Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara. Demikian juga Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub)

<sup>3</sup>Tempo, Majalah Berita Mingguan, 19-25 Januari 2015. Hlm.19.

No.77 Tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara.<sup>4</sup>

Prinsip tanggungjawab perusahaan penerbangan terhadap korban penumpang akibat kecelakaan pesawat sebagaimana diatur di dalam keseluruhan peraturan atau norma dan prinsip yang dikemukakan di atas sungguh menarik untuk dielaborasi. Untuk itu, penulisan berbentuk skripsi ini merupakan salah satu upaya untuk mencoba melakukan kajian elaborasi terhadap peristiwa hukum atau fakta hukum kecelakaan pesawat termasuk perangkat aturan normatif pertanggungjawaban perusahaan penerbangan, walaupun kajian penelitian ini harus dibatasi. Dengan perkataan lain luasnya teori hukum terkait dengan tanggungjawab perusahaan penerbangan menyebabkan penelitian ini harus dilakukan pembatasan. Oleh karena pembatasan pada persoalan tanggungjawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang akibat kecelakaan, maka judul penulisan ini akan difokuskan pada "Tanggungjawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009".

## B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana Pengaturan Tanggung jawab Perusahaan Penerbangan sebagai Pengangkut Penumpang Pesawat Udara menurut UU No.1 Tahun 2009 ?
2. Bagaimana Pemberian Kompensasi Terhadap Korban Kecelakaan Pesawat sebagai perwujudan dari tanggung jawab?

## C. Metode Penelitian

Penulisan ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan data sekunder yang diperoleh dengan meneliti peraturan yang terkait dengan permasalahan yang diteliti dan berbagai media elektronik. Adapun data sekunder dalam skripsi ini mencakup : Bahan hukum primer yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dalam hal ini berupa: PP No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Permenhub No.77 Tahun 2011 tentang

Tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara, *The Warsaw Convention*, Konvensi Chicago, Bahan sekunder yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti karya-karya tulis, majalah, surat kabar, internet, pendapat para ahli hukum yang berkaitan dengan skripsi ini. Bahan hukum yang terkumpul kemudian diolah dan dianalisis secara normatif kualitatif

## PEMBAHASAN

### A. Pengaturan Tanggung jawab Perusahaan Pengangkut Penumpang menurut UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan beberapa peraturan perundang-undangan lainnya termasuk Pasal 165 UU No.1 Tahun 2009 yang merupakan tindak lanjut dari tanggung jawab perusahaan penerbangan. Pengaturan menyangkut perusahaan penerbangan yang melakukan kegiatan usaha pengangkutan udara di Indonesia diatur menurut PP No.40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara.<sup>5</sup> Pasal 1 butir 4 PP No.40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara disebutkan bahwa "Perusahaan angkutan udara adalah perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran". Pasal 1 paragraf (1) konvensi Warsawa 1929 menyatakan "*this convention shall apply to all international transportation of persons, baggage or goods performed by air craft for hire. ...*" dari definisi dalam PP40/95 di atas tidak jelas apakah bagasi termasuk yang diatur atau tidak, sebab antara bagasi dan kargo berbeda baik statusnya maupun pengaturannya.

Demikian juga perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan dengan penumpang atau pemilik kargo dan pos nantinya menjadi dasar adanya tanggung jawab bila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang atau pemilik kargo dan pos. Dalam Konvensi Warsawa 1929 kekurangan ini diperbaiki oleh Protocol Den Haag 1955 dengan mengubah bunyi Article 3 paragraf 2 menjadi: "*the passanger ticket shall constitute*

<sup>4</sup><http://hubud.dephub.go.id/files/km/2011/PM%2077.pdf>, diakses 27 Nov.2014

<sup>5</sup>Lihat PP No.40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara

*prima facie evidence of the conclusion and condition of the contract carriage*". Disini mengandung arti bahwa antara pengangkut udara dan penumpang terjadi perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan adanya tiket penumpang. Dengan demikian, bila terjadi kerugian dipihak penumpang selama pengangkutan udara maka berarti pengangkutan telah melakukan wanprestasi atas perjanjian yang telah disepakati, yaitu untuk mengangkut sampai tempat tujuan dengan selamat. Definisi dalam PP tersebut tidak lengkap di samping ada hal yang tidak seharusnya. Jadi materi PP malah masuk (pos). Kekurangan tersebut adalah apa yang dimaksud dengan "perusahaan", tentang "mengadakan perjanjian" tentang "bagasi" sehingga definisi tersebut seharusnya berbunyi: "perusahaan pengangkutan udara adalah orang atau badan yang mengadakan perjanjian untuk mengangkut penumpang (bagasi), dan kargo, (dan pos) dengan pesawat terbang dan memungut pembayaran".

Ordonansi pengangkutan udara No. 100 (*luchtvervoer-ordonnantie*), 1939(OPU 100/1939), Pasal 2 ayat (2) yang sebagian besar merupakan terjemahan dari konvensi Warsawa 1929 tentang Pengangkutan Udara Internasional (Art.2 par. (2), dinyatakan bahwa Ordonansi (dan juga konvensi warsawa) tidak berlaku bagi pengangkutan pos. Hal ini yang menyangkut tanggung jawab terhadap benda-benda pos diatur tersendiri dalam undang-undang tentang pos atau konvensi tentang pos (*International Postal Convention*).<sup>6</sup>

Sementara itu, yang dimaksud dengan penumpang pengangkutan udara, baik dalam UU 15/1992 maupun dalam PP 40/1995 tidak ada keterangan apapun, sehingga harus mencari keterangan dari literatur atau dokumen lain. Menurut Suherman dalam Jurnal Hukum Bisnis: "penumpang—seseorang yang diangkut dengan pesawat terbang berdasarkan suatu persetujuan pengangkutan udara". Adanya kata "persetujuan atau perjanjian pengangkutan" sangat penting karena menentukan hubungan hukum antara pengangkut dengan penumpang, sehingga jelas

apa yang menjadi hak dan kewajiban masing-masing pihak.

Demikian pula pengertian tentang penumpang (juga bagasi dan kargo) sangat penting karena ada kemungkinan seseorang ikut dalam penerbangan tanpa sepengetahuan pengangkut (*stow away*). Bila terjadi kecelakaan pengangkut harus membayar kompensasi (santunan, ganti rugi) kepadanya, padahal pengangkut tidak terkait perjanjian dengannya. Perbedaan penumpang resmi dan tidak resmi akan makin kabur bila pengangkut udara tidak mengeluarkan tiket penumpang, seperti yang dilakukan oleh Maskapai Penerbangan Indonesia *AirAsia*, misalnya. Adanya tiket penumpang merupakan bukti (*prima facie*) adanya perjanjian angkutan antara pengangkut udara dengan penumpang.<sup>7</sup>

Menurut ketentuan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1) diundangkan pada tanggal 12 Januari 2009, kegiatan pengangkutan udara terdiri atas pengangkutan udara niaga dan pengangkutan udara bukan niaga. Pengangkutan niaga dimaksud terdiri atas pengangkutan niaga dari dalam negeri dan pengangkutan dari luar negeri. Kegiatan pengangkutan udara niaga dapat dilakukan secara berjadwal dan tidak berjadwal oleh badan usaha pengangkutan udara niaga nasional dan atau asing untuk mengangkut penumpang dan kargo, atau khusus mengangkut kargo (pasal 83 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009). Pengangkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha pengangkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha pengangkutan udara niaga (pasal 84 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009). Pengangkutan berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha pengangkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha pengangkutan udara niaga berjadwal. Badan usaha pengangkutan udara Niaga berjadwal tersebut dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara dapat melakukan pengangkutan udara niaga tidak berjadwal setelah mendapat persetujuan dari Menteri yang membidangi urusan penerbangan. Kegiatan pengangkutan udara

<sup>6</sup>Jurnal Hukum Bisnis, Volume 25-No.1 Tahun 2006. Hlm.7

<sup>7</sup>Op.cit

niaga yang tidak berjadwal yang bersifat sementara dimaksud tidak menyebabkan tanggungnya pelayanan pada rute yang menjadi tanggung jawabnya dan pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha pengangkutan udara niaga berjadwal lainnya (pasal 85 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009).<sup>8</sup>

## **B. Pengaturan Pemberian Kompensasi Terhadap Korban Kecelakaan Pesawat sebagai Perwujudan dari Tanggung jawab**

### **1. Kompensasi Perusahaan Penerbangan**

Jumlah kompensasi yang harus dibayarkan oleh pengangkut udara kepada para korban penumpang kecelakaan pesawat diatur dalam pasal 43 PP 40/95, santunan untuk menumpang meninggal sebesar Rp. 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah) per orang (ayat 1); untuk luka-luka maksimum sebesar Rp. 40.000.000,00 per orang (ayat 2); untuk yang menderita cacat tetap maksimum sebesar Rp.50.000.000,00 per orang (ayat 3); dan untuk korban karena keterlambatan diberikan sebesar kerugian nyata sampai maksimum sebesar Rp. 1.000.000,00 per calon penumpang. Jumlah tersebut ditetapkan pada tahun 1995 yang pada saat itu kurs rupiah terhadap dollar Rp. 5.000,00 per US \$1.00 (merupakan konversi dari jumlah kompensasi yang ditetapkan dalam konvensi Warsawa sekitar sebesar US \$8.000,00 per orang). Jumlah tersebut dilampaui (*unlimited*) bila terbukti ada unsur kesengajaan atau kelalaian yang luar biasa (*intention or gross negligence*) di pihak pengangkut sehingga menyebabkan kecelakaan atau kerugian.

Peristiwa yang menarik berkaitan dengan masalah jumlah kompensasi ini adalah peristiwa kecelakaan pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Lion Air* di Solo pada 30 november 2004 yang lalu. Menurut pemberitaan di beberapa media massa (Kompas, Media Indonesia, Pikiran Rakyat, 7 november 2004) pihak *Lion Air* akan memberikan kompensasi (santunan) kepada setiap korban yang meninggal sebesar Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah). Berita tersebut mengejutkan karena jumlah

tersebut (10) kali lipat jumlah yang ditetapkan dalam pasal 43 (1) PP 40/95 yang besarnya Rp. 40.000.000,00. Pembayaran kompensasi tersebut, di satu sisi merupakan kabar baik bagi para pengguna jasa angkutan udara karena jumlah kompensasi yang dibayarkan pihak pengangkut udara cukup besar dibandingkan dengan jumlah yang ditentukan peraturan perundang-undangan. hal ini berarti juga bahwa perusahaan penerbangan nasional kita secara ekonomis sudah lebih kuat dari keadaan sebelumnya dan sudah lebih menghargai jiwa manusia meski tentu tidak dapat menggantikan rasa kehilangan dan duka cita bagi keluarga yang ditinggalkan.

Namun di pihak lain, kebijakan mengenai jumlah kompensasi tersebut bertentangan dengan jumlah yang ditentukan dalam perundang-undangan yang berlaku. Permasalahannya adalah sejauh mana suatu ketentuan peraturan perundang-undangan yang masih berlaku dapat dilanggar begitu saja secara sepihak tanpa terlebih dahulu diadakan perubahan, meskipun dirasakan begitu menguntungkan bagi pihak korban. Sayangnya tidak ada komentar apapun dari pihak yang berwenang dalam hal ini, apakah menyetujui atau tidak. Apabila pemerintah menyetujui atau membiarkan hal itu terjadi, akibatnya akan berbuntut panjang bila di kemudian hari terjadi lagi kecelakaan pesawat udara maka jumlah tersebut akan di jadikan pegangan bagi para korban untuk memperoleh kompensasi. Kecuali, bila pemberian kompensasi tersebut disertai klausula bahwa jumlah kompensasinya tetap Rp. 40.000.000,00 sedangkan selebihnya merupakan sumbangan sukarela (*charity*) dari pihak pengangkut yang merupakan bagian dari kebijakan promosi.

Masalah lain yakni dengan adanya peristiwa maskapai penerbangan Indonesia *Air Asia* menyediakan Dua Juta tiket gratis dan Tak perlu Beli Tiket,<sup>9</sup> juga dalam acara dialog Metro Tv, 19 Desember 2005 pukul 20.00 berjudul: Heboh Dua Juta Kursi Gratis. Dalam berita surat kabar *Tribun Jabar* tersebut Presiden Direktur PT Indonesia *Air Asia* menyatakan, antara lain, *Air Asia* tidak memberlakukan sistem tiket sebagai registrasi terbang. Semua

<sup>8</sup>Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, PT. CIPTA ADITYA BAKTI, Bandung, 2013, Hlm.62

<sup>9</sup>Tribun Jabar, Selasa, 13 Desember 2005, Hal. 2

penumpang terbang tanpa menggunakan tiket pesawat. Konsep tanpa tiket adalah pengganti metode pesawat konvensional yang menghabiskan biaya untuk proses pencetakan dan pengiriman kepada para tamu. Apa yang dilakukan oleh PT Indonesia Air Asia tersebut jelas bertentangan dengan apa yang diatur dalam Pasal 5 (1) OPU 100/39 (yang masih berlaku berdasarkan Pasal 74 UU 15 /92) yang menyatakan bahwa pengangkut udara harus memberikan kepada penumpang suatu tiket penumpang yang harus memuat:....". Sedangkan Pasal 5 (2) alinea 2 menyatakan bahwa : "Akan tetapi bila pengangkut udara menerima seorang penumpang tanpa memberikan sesuatu tiket penumpang, pengangkut tidak berhak untuk mempergunakan ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini, yang meniadakan atau membatasi tanggungjawab.

Masalahnya adalah apakah pihak PT Indonesia Air Asia menyadari bahwa akibat kebijakannya itu perusahaan tersebut harus bertanggung jawab secara tidak terbatas (*unlimited liability*) bila terjadi kerugian atau kecelakaan yang menimpa penumpangnya. Artinya, pihak atau keluarganya menuntut pihak pengangkut untuk membayar kompensasi sesuai kerugian sebenarnya (tidak dibatasi sejumlah Rp. 40.000.000,00). Seorang korban dapat menuntut, misalnya, sebesar Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) atau lebih sesuai dengan perhitungan masing-masing korban atau keluarganya sesuai dengan kedudukan dan penghasilannya masing-masing. Ketentuan demikian juga berlaku dalam penerbangan internasional berdasarkan konvensi Warsawa 1929. Bagi penumpang tentunya hal tersebut tidak jadi masalah, namun kebijakan tersebut tentu akan sangat berpengaruh terhadap kesehatan perusahaan (bila terjadi kerugian yang diderita penumpang atau akibat kecelakaan). Pertanyaan selanjutnya apakah ada perusahaan asuransi yang sanggup menanggung resiko yang tidak dapat diprediksi jumlah tanggungan (*unlimited liability*) yang harus ditutupnya.

Tanggung jawab pengangkut udara tidak saja terhadap penumpang tapi juga terhadap pihak ke tiga (*thirdparty liability*) di darat atau dipermukaan laut (kapal, perahu nelayan, dan

sebagainya) yang sebenarnya tidak ada hubungannya dengan kegiatan pengangkutan udara. Dalam penerbangan internasional hal ini di atur dalam konvensi Roma 1933/1952 (*convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the surface*). Sementara itu, dalam penerbangan domestic diatur dalam PP 40/95, Pasak 45 ayat (1) yang menyatakan: setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan badan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.

Dalam PP 40/95 tersebut diatur bahwa kompensasi atau santunan untuk pihak ketiga yang meninggal dunia sebesar Rp. 40.000.000,00 (ayat 2); untuk yang luka sebesar Rp. 40.000.000,00 (ayat 3); untuk yang menderita cacat tetap maksimum sebesar Rp. 50.000.000,00 (ayat 4); untuk harta benda sesuai dengan nilai kerugian nyata berdasar penilaian yang layak (ayat 5). Bagi cacat tetap sebagaimana yang diatur dalam (ayat 4) bahwa penilaian mengenai tingkat kecatatan dan besarnya santunan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.

Prinsip tanggung jawab yang diterapkan adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute/strict liability principle*), jadi pengangkut udara atau operator pesawat udara wajib memberi kompensasi kepada pihak ketiga yang menderita kerugian secara otomatis tanpa harus membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut udara (tanpa melalui proses pengadilan). Yang diperlukan hanya menunjukkan bahwa kerugian tersebut benar disebabkan jatuhnya pesawat atau benda lain dari pesawat dan jumlah kerugian yang diderita, jadi tidak ada perlu proses di pengadilan.

## 2. Asuransi Penerbangan

Asuransi penerbangan dimaksudkan tidak terbatas pada asuransi yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan melainkan juga asuransi yang dihadapi oleh industri penerbangan lainnya baik perusahaan penerbangan, operator Bandar udara, pabrikan, *supplier (vendors)* dan semua pemegang

kepentingan (*stake holders*) yang berkaitan dengan kegiatan penerbangan termasuk kegiatan survei, penyemprotan hama, penerbangan untuk iklan, olah raga, dan lain-lain. Pengertian asuransi dalam buku ini identic dengan pengertian pertanggungan, namun demikian mengingat dalam masyarakat lebih dikenal dengan istilah asuransi, para penulis menggunakan istilah asuransi dari pada istilah pertanggungan

Kecelakaan pesawat udara (*aircraft accident*) adalah suatu peristiwa diluar kekuasaan manusia yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang terjadi sejak saat seseorang naik ke dalam pesawat udara dengan maksud untuk melakukan penerbangan dari Bandar udara keberangkatan sampai ke bandar udara tujuan, saat orang tersebut turun dari pesawat udara dan dalam kejadian tersebut seseorang luka para atau meninggal dunia sebagai akibat dari adanya orang itu di dalam pesawat udara itu atau di atau pesawat udara mengalami kerusakan pada umumnya, kemampuannya atau sifat-sifat penerbangannya dan yang biasanya memerlukan perbaikan berat atau penggantian dari komponen-komponen tersebut atau pesawat udara hilang sama sekali tidak dapat diketemukan, sedangkan (*incident*) adalah peristiwa selain kecelakaan pesawat udara yang berhubungan dengan pengoperasian suatu pesawat udara dan membahayakan atau dapat membahayakan keselamatan penerbangan.<sup>10</sup>

Bukti adanya asuransi pesawat udara dan penerbangannya dapat ditemui dalam *Insurance Institute of London* yang berjudul *a short history of aviation insurance in the united kingdom* yang menjumpai bahwa telah terjadi asuransi pesawat udara dan penerbangan dalam tahun 1908. Pada waktu itu mesin-mesin pesawat udara yang digunakan dalam pesawat udara yang masih dangat sederhana dan mudah sekali terbakar, karena itu jenis asuransi yang pada waktu itu adalah asuransi kebakaran. Perusahaan *White Cross Insurance Association* menutup asuransi kebakaran mesin pesawat udara baik yang digunakan selama dalam penerbangan maupun mesin pesawat udara

yang berada di darat sampai tahun 1911. Pada saat itu usaha asuransi penerbangan tidak menguntungkan, bahkan tercatat bahwa *Glassgow Assurance Corporation* bangkrut dalam tahun 1912 karena berusaha di bidang asuransi penerbangan.

Asuransi penerbangan diperkirakan mulai berkembang pada saat berakhirnya perang dunia pertama. Dalam kenyataannya asuransi penerbanga lebih cepat berkembang dibandingkan dengan cabang-cabang asuransi lainnya. Pada awalnya asuransi penerbangan ditawarkan oleh *The White Cross Inrance Agency (WCIA)* dalam tahun 1910, tetapi pada saat itu belum ada bukt adanya kontrak asuransi. Transaksi asuransi di inggris berkisar tahun 1914-1918. Yang benar-benar sebagai perintis asuransi penerbangan adalah Capt.Lamplough yang mulai menulis asuransi penerbangan atas nama kelompok *union of canton* dimana WCIA tergabung. Dalam tahun 1931 didirikan *Britis Aviation Insurance Company* yang dikemudian membuat cabang melayani berbagai transaksi dalam industri penerbangan dan cabang berikutnya didirikan dalam tahun 1935 dengan nama *Aviation And General Insurance Company* yang menjadi kelompok *British Aviation Insurance Company*.

Meningkatnya resiko yang dihadapi oleh industri asuransi penerbangan tersebut dapat dimengerti mengingat setiap kecelakaan pesawat udara seringkali bersifat katastrofal atau *total loss* yang merupakan bencana yang dapat mengakibatkan kerugian sangat besar, sehingga bilamana dipikul sendiri-sendiri oleh perusahaan asuransi tidak mungkin dapat dilakukan. Sebagai contoh betapa besarnya resiko dalam kecelakaan tabrakan antara pesawat udara Boeing 747 milik *Pan Am* dengan Boeing 747 milik KLM di bandar udara Tenerife dalam bulan maret 1977 yang menimbulkan korban tidak kurang dari 500 penumpang tewas, karena itu diperluka asuransi penerbangan yang ikut membantu penyebaran beban resiko yang dihadapi oleh industri penerbangan baik nasional maupun internasional.

### 3. Kewajiban Asuransi

Setiap perusahaan penerbangan (pengangkutan udara), baik dalam penerbangan

<sup>10</sup> H. K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, Asuransi Transportsdi Darat-Laut-Udara, CV. Mandar Maju, Bandung, 2013, Hlm.178

internasional maupun domestik, diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya (*legal liability insurance*). Dalam UU 15/92 Pasal 47 dinyatakan: setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat wajib untuk mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 43 dan 44 ayat (1). Ketentuan demikian di maksudkan untuk memberi kepastian kepada para korban bahwa pengangkut udara sendiri tidak akan mengganggu keadaan keuangan perusahaan karena dijamin oleh perusahaan asuransi.

Sehubungan dengan masalah asuransi ini sering salah persepsi atau pengertian, baik dari kalangan umum maupun kalangan pemerintah sendiri. Pembayaran kompensasi kepada para korban merupakan kewajiban pihak pengangkut sebagai konsekuensi dari tanggung jawabnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Bahwa dia mengasuransikan tanggung jawabnya itu adalah juga keharusan dari undang-undang. Akan tetapi terlepas dari diasuransikan atau tidak, perusahaan pengangkutan udara harus memberikan kompensasi kepada para korban. Sering mencampuradukan kompensasi atau santunan dari pengangkut dengan asuransi yang dibayarkan oleh Jasa Rahardja. Kewajiban Perusahaan Asuransi Jasa Rahardja untuk membayarkan santunan adalah berdasarkan Undang-Undang Nomor.33 dan 34 yaitu semua penumpang angkutan umum yang mengalami kecelakaan berhak mendapat santunan dari Jasa Rahardja. Hal ini berbeda dari kompensasi perusahaan pengangkutan udara. Dengan demikian, seorang korban kecelakaan pesawat udara dalam pengangkutan udara akan memperoleh (1) kompensasi dari pengangkut (Rp. 40.000.000,00), (2) santunan dari Jasa Rahardja (sekitar Rp.15.000.000,00), dan (3) dari perusahaan asuransi lain bila dia mengasuransikan dirinya (*life insurance*). Sering kita dengar bila terjadi kecelakaan pesawat, ganti rugi atau santunan di tanggung oleh Jasa Rahardja, santunan itu baru sebagian karena kewajiban pengangkut masih tetap harus membayar kompensasi kepada setiap korban.<sup>11</sup>

<sup>11</sup>Ibid. Hlm.11

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

1. UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan landasan normatif tanggung jawab perusahaan penerbangan korban penumpang akibat kecelakaan yang antara lain menekankan tentang kejelasan status perusahaan penerbangan dan izin usaha pengangkutan udara niaga berjadwal. Landasan normatif lainnya seperti terpenuhinyasarat perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan dengan penumpang yang menjadi dasar adanya tanggung jawab bila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang sebagaimana disebutkan dalam Protokol Den Haag 1955 dengan mengubah bunyi Article 3 paragraf 2 Konvensi Warsawa 1929 yakni bahwa antara pengangkut udara dan penumpang terjadi perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan adanya tiket penumpang.
2. Jumlah kompensasi yang harus dibayarkan oleh pengangkut udara atau perusahaan penerbangan kepada para korban penumpang kecelakaan pesawat diatur dalam pasal 43 PP 40/95, santunan untuk penumpang meninggal sebesar Rp. 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah) per orang (ayat 1); untuk luka-luka maksimum sebesar Rp. 40.000.000,00 per orang (ayat 2); untuk yang menderita cacat tetap maksimum sebesar Rp.50.000.000,00 per orang (ayat 3); dan untuk korban karena aketerlambatan diberikan sebesar kerugian nyata sampai maksimum sebesar Rp. 1.000.000,00 per calon penumpang

### B. Saran

1. Mekanisme hukum yang mengatur tentang pertanggungjawaban perusahaan penerbangan sebagai pengangkut belum banyak dipahami oleh masyarakat terutama konsumen pengguna angkutan udara. Agar supaya tercipta pemahaman luas bagi masyarakat konsumen, maka diperlukan

sosialisasi yang lebih intensif baik yang dilakukan pemerintah maupun seluruh pelaku kepentingan (*stakeholders*) dibidang pengangkutan udara.

2. Pemberian kompensasi kepada penumpang sebagai korban ataupun ahli waris belum tersistem dengan baik dan terkesan mengulur waktu, maka diperlukan perhatian khusus oleh pemerintah, perusahaan penerbangan yang bersangkutan, pihak perusahaan asuransi maupun pihak korban ataupun ahli waris korban penumpang.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Adji Sution Usman dkk, Hukum Pengangkutan Di Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 1991.
- Black Henry Campbell, Black's Law Dictionary, Definitions of the Terms and Phrases of American and English Jurisprudence, Ancient and Modern, Fifth Edition by The Publisher's Editorial Staff, St Paul Minn, west Publishing Co, 1979.
- Martono H. K. dan Eka Budi Tjahjono, Asuransi Transportsdi Darat-Laut-Udara, CV. Mandar Maju, Bandung, 2013.
- Muhammad Abdulkadir, Hukum Pengangkutan Niaga, PT. CIPTA ADITYA BAKTI, Bandung, 2013.
- Poerwadarminta W.J.S., Kamus Umum Bahasa Indonesia, Edisi Ketiga, Balai Pustaka, Jakarta, 2003.
- Putra Ida Bagus Wyasa, Aspek-Aspek Hukum Perdata Internasional dalam Transaksi Bisnis Internasional, PT Refika Aditama, Bandung, 2000.
- Shaw Malcolm N., International Law, Fifth Edition, Cambridge University Press, 2003.
- Tebbens Harry Duintjer, International Product Liability, A Study of Comparative and International Legal Aspects of Product Liability, Suthoff & Noordhoff International Publishers, 1980.
- Tsani Mohd. Burhan, Hukum dan Hubungan Internasional, liberty Yogyakarta, 1990.
- Himpunan Peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia Menurut Sistem Engelbrecht, PT. Ichtiar Baru Van Hoeve, Jakarta, 2006
- UU No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

PP No.40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara  
Jurnal Hukum Bisnis, Volume 25-No.1 Tahun 2006.

Koran Kompas, 28 Desember 2014.

Koran Kompas. 12 Januari 2015

Tribun Jabar, Selasa, 13 Desember 2005,

Majalah Angkasa Edisi. 10 Juli 2007 II

Tempo, Majalah Berita Mingguan, 19-25 Januari 2015.

Angkasa, Majalah Kedirgantaraan, No. 10 Juli 2007 Th.XV

Metro TV News. Com, 9 Januari 2015

<http://id.wikipedia.org/wiki/DaftarKecelakaanPesawatPenumpangdiIndonesia>

<http://www.balipost.co.id/balipostcetak/2004/12/2/o2.htm>

[http://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi\\_Warsawa](http://id.wikipedia.org/wiki/Konvensi_Warsawa)

<http://hubud.dephub.go.id/files/km/2011/PM%2077>.

<https://necel.wordpress.com/2009/06/28/>

<http://id.wikipedia.org/wiki/>

[http://hukum.unsrat.ac.id/uu/uu\\_15\\_1992](http://hukum.unsrat.ac.id/uu/uu_15_1992).

<https://bacaebokgratis.wordpress.com/2011/>,

<https://gagasanhukum.wordpress.com/tag/konvensi-chicago-1944/>