



FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SEBELAS MARET

APHK

ASOSIASI PENGAJAR
HUKUM KEPERDATAAN

PROCEEDING

Konferensi Nasional Hukum Perdata II

Karakteristik Hukum Perikatan Indonesia:
Menuju Pembaharuan
Hukum Perikatan Nasional

PROCEEDING

KONFERENSI NASIONAL HUKUM PERDATA II

*"Karakteristik Hukum Perikatan Indonesia:
Menuju Pembaharuan Hukum Perikatan Nasional"*

Asosiasi Pengajar Hukum Keperdataan
dan Fakultas Hukum Universitas Udayana
Denpasar 2015

PROCEEDING

Konferensi Nasional Hukum Perdata II

"Karakteristik Hukum Perikatan Indonesia: Menuju Pembaharuan Hukum Perikatan Nasional"

Perpustakaan Nasional: Katalog Dalam Terbitan (KDT)

ISBN: 978-602-6874-09-2

Copyright © Maret, 2016

x + 488 : 21cm X 29,7cm

Tim Penulis:

M. Isnaeni
R.A. Retno Murri
Ridwan Khairandy
Ahmadi Niru
Herowati Poesoko
Putu Sudarma Sumadi
Agus Yudha Hernoko
ABD Shomad
Abdul Salam
Agung Sujatmiko,
Ahmad Dakhoir,
Celina Tri Siwi Kristiyarti
Djumikasih
Ety Mulyati
Fifi Junita
Fiska Silvia Raden Roro
Ghansham Anand
Hanum Rahmaniar Helni
Hilda Yunita Sabrie
Rizki Amalia
I Wayan Wiryawan
I Ketut Markeling
I Made Deddy Priyanto
I Nyoman Dharmada
Faizal Kurniawan
Erni Agustin
Lastuti Abubakar
Leonora bakarbessy
Mardalena Hanifah
Merry Tjoanda
Muchtar A.H Labetubun

Najib Imanullah
Nancy S Haliwela
Ni Ketut Supasti Dharmawan
Ida Ayu Sukihana
Anak Agung Sri Indrawati
Nindyo Pramono
Mokhamad Khoirul Huda
Ninis Nugraheni
Nurul Fibrianti
Suhariningsih
Ratih Dheviana Puru Hitaningtyas
Wahyu Sasongko
Prawitra Thalib
Kukuh Leksono S. Aditya
RA Retno Murni
I Gusti Ayu Puspawati
Raffles
Ratna Artha Windari
Rindia Fanny
Teng Berlianty
Ronald Saija
Rudy Haposan Siahaan
Rudyanti Dorotea Tobing
Sulistiyandari
Teng Berlianty
Agustina Balik
Tri Andari Dahlan
Tri Handayani
Yenny Eta Widyanti,
Yohanes Suhardin,
Zahry Vandawati Chumaida

Hak Cipta dilindungi undang-undang
All rights reserved

Cover: Dino Sanggrha Irnanda
Lay Out: Kamilia Sukmawati

Diterbitkan atas kerjasama:
Asosiasi Pengajar Hukum Keperdataan dan Fakultas Hukum Universitas Udayana

Kata Pengantar...

Yth. Para Kolega Asosiasi Pengajar Hukum Keperdataan dan Pembaca yang budiman,

Puji syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas karunia-Nya Prosiding Seminar Konferensi Nasional Hukum Keperdataan II dapat diterbitkan. Seminar dengan tema "Karakteristik Hukum Perikatan Indonesia" telah dilaksanakan pada tanggal 16-17 April 2015 di Denpasar-Bali dengan bekerjasama antara Asosiasi Pengajar Hukum Keperdataan (APHK) dan Fakultas Hukum Universitas Udayana. Berbagai artikel mengenai perikatan di Indonesia disajikan dalam konferensi tersebut dan dimuat dalam prosiding ini.

Sebagaimana diketahui bahwa hukum perdata di Indonesia berkarakter pluaralistik, dimana terdapat tiga hukum sekaligus yang hidup di tengah-tengah masyarakat Indonesia dan diakui keberadaannya oleh Negara, yaitu hukum adat, hukum Islam, dan hukum barat (bersumber dari KUH Perdata). Demikian pula halnya hukum perikatan sebagai salah satu bagian dalam hukum perdata di mana ketiga hukum tersebut hidup dan berlaku di masyarakat. Konferensi ini berupaya menghimpun pemikiran dan pandangan akademik mengenai fenomena pluralistik hukum perikatan yang ada di Indonesia yang dapat berlaku dengan harmonis serta diakui oleh Negara. Pemikiran dan pandangan akademik tersebut diharapkan menjadi salah satu bahan dalam upaya menghasilkan hukum perdata dalam hal ini hukum perikatan yang bercorak Indonesia.

Akhirnya, kami yakin bahwa kumpulan artikel dari para anggota APHK dalam prosiding ini akan memberikan kontribusi yang signifikan bagi perkembangan ilmu hukum khususnya hukum perdata serta memajukan dan memberikan energi ke arah pembaharuan hukum perdata nasional. Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penyelenggaraan konferensi hingga penerbitan prosiding ini. Selamat membaca dan semoga artikel-artikel yang tersaji dalam prosiding ini menggairahkan budaya akademik di kalangan anggota APHK dan menginspirasi pembaharuan hukum perdata nasional.

Denpasar, April 2015

Ketua APHK,

Prof. Dr. Y. Sogar Simamora, S.H., M.Hum.

Daftar Isi ...

1. PRINSIP SYARIAH DAN ADAT DALAM PEMBANGUNAN SISTEM HUKUM PERIKATAN NASIONAL INDONESIA
(M. Isnaeni) -- 1
2. PRINSIP HUKUM PERIKATAN ADAT DALAM SISTEM HUKUM PERIKATAN NASIONAL
(R.A. Retno Murni) -- 7
3. KEBEBASAN BERKONTRAK DAN *PACTA SUNT SERVANDA* VERSUS IKTIKAD BAIK: SIKAP YANG HARUS DIAMBIL PENGADILAN
(Ridwan Khairandy) -- 13
4. PERKEMBANGAN HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN
(Ahmadi Miru) -- 34
5. PERKEMBANGAN TANGGUNG GUGAT RISIKO
(Herowati Poesoko) -- 42
6. PERSPEKTIF SEJARAH HUKUM MENGENAI KEABSAHAN PERJANJIAN
(Putu Sudarma Sumadi) -- 52
7. METODE PENENTUAN ISI KONTRAK (*Upaya Memahami Spektrum Hak dan Kewajiban Para Pihak*)
(Agus Yudha Hernoko) -- 59
8. HARMONISASI HUKUM DALAM BISNIS SEPARO SYARIAH (*Law Harmonization in Half Sharia Business*)
(Abd. Shomad) -- 70
9. DOKTRIN *UNJUST ENRICHMENT*, PERBANDINGAN HUKUM PERJANJIAN ANTARA INDONESIA, BELANDA, JERMAN DAN PERANCIS
(Abdul Salam) -- 75
10. LISENSI MEREK PRINSIP HUKUM KONTRAK DALAM PERJANJIAN
(Agung Sujatmiko) -- 83
11. BANK ZAKAT: GAGASAN, TATANAN, DAN PENERAPAN PENGELOLAAN ZAKAT TERINTEGRASI
(Ahmad Dakhoir) -- 99
12. KEPASTIAN HUKUM KREDITUR PREFEREN PADA PERJANJIAN KREDIT DENGAN JAMINAN FIDUSIA
(Celina Tri Siwi Kristiyanti) -- 110
13. URGENSI PENYERAPAN ASAS *ILAHIYAH* DALAM HUKUM PERJANJIAN NASIONAL INDONESIA
(Djumikasih) -- 120

- UM
AN
JK:
an
alf
A
T
J
14. ASAS KESEIMBANGAN, KEADILAN DAN KEWAJARAN DALAM PEMBUATAN PERJANJIAN KREDIT PERBANKAN DENGAN NASABAH PELAKU USAHA KECIL
(*Etty Mulyati*) -- 135
 15. PEMBAHARUAN HUKUM KONTRAK DI INDONESIA DAN PERAN UNIDROIT PRINCIPLES OF INTERNATIONAL COMMERCIAL CONTRACTS (UPICC): BEBERAPA PROPOSAL PERUBAHAN
(*Fifi Junita*) -- 144
 16. PRINSIP SYARIAH DALAM JUAL-BELI DARING (ONLINE) MELALUI MEDIA JEJARING SOSIAL
(*Fiska Silvia Raden Roro*) -- 151
 17. PERIKATAN ANTARA NOTARIS DENGAN PENGHADAP (KLIEN)
(*Ghansham Anand*) -- 171
 18. KARAKTERISTIK PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA JASA BADAN PENYELENGGARA JAMINAN SOSIAL (BPJS) KESEHATAN
(*Hanum Rahmانيar Helmi*) -- 181
 19. KARAKTERISTIK HUBUNGAN HUKUM DALAM ASURANSI JASARAHARJA TERHADAP KLAIM KORBAN KECELAKAAN ANGKUTAN UMUM
(*Hilda Yunita Sabrie dan Rizky Amalia*) -- 188
 20. PRINSIP TRI HITA KARANA DALAM KONTEKS HUKUM PERIKATAN INDONESIA
(*I Wayan Wiryawan, I Ketut Markeling, I Made Dedy Priyanto, I Nyoman Darmadha*) -- 199
 21. KARAKTERISTIK PERIKATAN PUBLIK DALAM KONTRAK YANG MELIBATKAN PEMERINTAH SEBAGAI KONTRAKTAN
(*Faizal Kurniawan, Erni Agustin, Rizky Amalia*) -- 208
 22. IMPLIKASI PENGGUNAAN PRINSIP SYARIAH DALAM AKTIVITAS EKONOMI TERHADAP PENGEMBANGAN HUKUM EKONOMI INDONESIA
(*Lastuti Abubakar*) -- 217
 23. IDERA SEBAGAI UPAYA PEMULIHAN ATAS WANPRESTASI DEBITOR TERKAIT TRANSAKSI OBJEK PESAWAT UDARA DALAM KEPENTINGAN INTERNASIONAL
(*Leonora Bakarbesy*) -- 226
 24. EKSISTENSI ASAS KEBEBASAN BERKONTRAK PADA KONTRAK BAKU DALAM PERJANJIAN PEMBIAYAAN
(*Mardalena Hanifah*) -- 234
 25. PERKEMBANGAN PRINSIP KONSENSUALISME DALAM KONTRAK PENGADAAN BARANG/JASA PEMERINTAH
(*Merry Tjoanda*) -- 243
 26. URGENSI GUGATAN WANPRESTASI DALAM PENYELESAIAN SENGKETA EKONOMI SYARIAH
(*Muchtar A H Labetubun*) -- 251
 27. KLAUSUL MINIMAL YANG HARUS ADA DALAM SEBUAH KONTRAK TERKAIT KEABSAHAN KONTRAK
(*Moch Najib Imanullah*) -- 264
 28. KECAKAPAN SUBJEK HUKUM DALAM E-COMMERCE DIKAITKAN DENGAN KUH PERDATA DAN UU NO. 11 TAHUN 2008 TENTANG INFORMASI DAN TRANSAKSI ELEKTRONIK
(*Nancy S Haliwela*) -- 272

29. PENGATURAN PERJANJIAN LISENSI BROADCASTING RIGHT KARYA SIARAN
DALAM PERSPEKTIF PERBANDINGAN
(*Ni Ketut Supasti Dharmawan, Ida Ayu Sukihana, Anak Agung Sri Indrawati*) -- 283
30. PENYALAHGUNAAN KEADAAN (MISBRUIK VAN OMSTANDIGHEDEN) DALAM
PERJANJIAN ASURANSI
(*Mokhamad Khoirul Huda Ninis Nugraheni*) -- 291
31. PENCIDERAAN HAK KONSUMEN DALAM PELAKSANAAN AKAD MURABAHAH
DENGAN WAKALAH PADA PEMBIAYAAN SYARIAH
(*Nurul Fibrianti*) -- 302
32. PRINSIP-PRINSIP HUKUM ADAT DALAM PERIKATAN DENGAN OBYEK BERUPA
TANAH
(*Suhariningsih*) -- 309
33. PEMAKNAAN KEMBALI FRASE "BATAL DEMI HUKUM" DALAM PERJANJIAN KERJA
SEBAGAI UPAYA PENGUATAN PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PEKERJA ANAK
(*Ratih Dheviana Puru Hitaningtyas*) -- 315
34. ASAS KONSENSUALISME DAN KEBEBASAN BERKOTRAK DALAM TRANSAKSI
BISNIS: PELUANG DAN TANTANGAN DALAM PENGATURAN HUKUM ABSTRAK
(*Wahyu Sasongko*) -- 324
35. KEPAILITAN DALAM PERBANKAN SYARIAH
(*Prawitra Thalib, Kuku Leksono S. Aditya*) -- 336
36. PERBUATAN MELAWAN HUKUM DALAM KONTEKS ETIKA BISNIS
(*RA Retno Murni, I Gusti Ayu Puspawati*) -- 342
37. PROBLEMATIKA PEMUTUSAN SEPIHAK KONTRAK KERJA KONSTRUKSI
(*Raffles*) -- 349
38. ASAS FREEDOM OF CONTRACT DALAM TRANSAKSI ELEKTRONIK (E-COMMERCE)
(*Ratna Artha Windari*) -- 356
39. TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PELAYARAN DOMESTIK ATAS KERUGIAN
PEMILIK MUARAN DITINJAU DARI PERJANJIAN PENGANGKUTAN (KONOSEMEN)
(*Rindia Fanny*) -- 364
40. ARSITEKTUR KONTEMPORER ASAS KEBEBASAN BERKONTRAK DALAM PERJANJIAN
BAKU SEWA BELI BAGI KONSUMEN
(*Ronald Saija, Teng Belianty*) -- 374
41. KONSTRUKSI KLAUSULA ASURANSI DALAM KONTRAK PENGADAAN BARANG/
JASA PEMERINTAH DI INDONESIA
(*Ronald Saija*) -- 389
42. PERJANJIAN KREDIT BANK DALAM KERANGKA HUKUM PERIKATAN DI INDONESIA
(*Rudy Haposan Siahaan*) -- 407
43. KONSEP PERJANJIAN KREDIT SINDIKASI YANG BERASASKAN DEMOKRASI
EKONOMI
(*Rudyanti Dorotea Tobing*) -- 416
44. MENINJAU PASAL 1367 AYAT (2) KUHPERDATA TENTANG TANGGUNG JAWAB ORANG
TUA DAN WALI
(*Sulistyardari*) -- 428

RAN

45. ASPEK KEADILAN DALAM PEMBERLAKUAN BUNGA ANUITAS PADA PERJANJIAN KREDIT

(Teng Berlianty, Agustina Balik) -- 436

AM

46. PELAKSANAAN PERJANJIAN SEWA TANAH PEMAKAMAN UMUM DI KOTA SEMARANG

(Tri Andari Dahlan) -- 441

AH

47. PERKEMBANGAN JASA PERBANKAN DAN KAITANNYA DENGAN PEMBARUAN HUKUM PERDATA

(Tri Handayani) -- 451

IPA

48. PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KONSUMEN ATAS PENJUALAN KOSMETIK PALSU SECARA ONLINE

(Yenny Eta Widyanti) -- 463

RJA

49. PERJANJIAN KEMITRAAN ANTARA PEMERINTAH DENGAN MASYARAKAT (PEMDA DKI JAKARTA DENGAN ASOSIASI PEDAGANG KAKI LIMA)

(Yohanes Suhardin) -- 468

SI

K

50. TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI DARI ASPEK HUKUM PERIKATAN TERHADAP KORBAN JATUHNYA PESAWAT AIR ASIA QZ 8501

(Zahry Vandawati Chumaida) -- 475

51. HUKUM PERIKATAN INDONESIA DALAM KANCAH KONTRAK DAGANG INTERNASIONAL

(Nindyo Pramono) -- 485

E)

N

J)

V

/

A

[

TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ASURANSI DARI ASPEK HUKUM PERIKATAN TERHADAP KORBAN JATUHNYA PESAWAT AIR ASIA QZ 8501

Zahry Vandawati Chumaida*

Abstrak

Tragedi jatuhnya pesawat Air Asia QZ8501 di penghujung tahun 2014 bukan hanya menyisakan duka mendalam bagi keluarga para korban, tetapi juga menyimpan aneka problematika, tidak terkecuali persoalan hukum. Salah satu masalah hukum yang cukup penting di balik peristiwa ini adalah tanggung jawab perdata Air Asia kepada ahli waris korban. Berbagai pemberitaan muncul informasi yang terkesan mengaburkan hak korban untuk memperoleh kompensasi. Perikatan yang dibuat oleh korban sebelum terjadinya peristiwa tersebut, beraneka macam misalnya pembelian asuransi bersamaan dengan pembelian tiket online pesawat. Aspek perikatan yang terjadi antara Air Asia (pelaku usaha jasa penerbangan) dengan penumpang (konsumen penerbangan) menjadi sesuatu yang sangat penting. Dasar kontrak perjanjian pembelian tiket pesawat merupakan perjanjian pokok sedangkan perjanjian pembelian asuransi sebagai perjanjian tambahannya. Perikatan yang dibuat antara penumpang dengan perusahaan penerbangan akan menimbulkan tanggung jawab hukum yang akhirnya menyeret pihak perusahaan asuransi untuk turut bertanggung jawab sesuai dengan perikatan yang telah dibuat.

Kata Kunci: Tanggung jawab, perusahaan asuransi, perikatan

A. Pendahuluan

Latar Belakang dan rumusan masalah

Musibah kecelakaan pesawat yang terjadi di penghujung akhir tahun 2014 menimpa pesawat Air Asia QZ8501. Kecelakaan yang terjadi pada pesawat Airbus A320-216, dengan nomor seri 3648 dan kode registrasi PK-AXC rute Surabaya-Singapura membawa 155 penumpang dan 7 awak pesawat menyimpan duka yang sangat mendalam bagi keluarga yang ditinggalkan. Penumpang yang sebagian besar bermaksud menghabiskan libur akhir tahun di negeri Singa tersebut berakhir tragis. Takdir berkata lain, pesawat AirAsia tak pernah tiba di tujuan, melainkan jatuh di sekitar Selat Karimata, Kalimantan Tengah. Pencarian korban dan badan pesawat masih dilakukan oleh Badan *Search and Rescue* Nasional (BASARNAS) beserta pihak-pihak lain. Kecelakaan Air Asia ini menambah daftar musibah penerbangan komersial 10 tahun terakhir yang diperkirakan memakan korban mencapai 851 orang (lihat Tabel 1).

* Dosen Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya

Tabel 1. Kecelakaan Penerbangan Komersil

Maskapai	Waktu	Korban
Merpati Nusantara	Januari 1995	Pesawat berserta 14 penumpang dan awak tidak pernah ditemukan
Garuda Indonesia	September 1997	234 orang tewas
Silk Air	Desember 1997	104 orang tewas
Mandala Airlines	September 2005	100 penumpang & 45 penduduk tewas
Adam Air	Januari 2007	102 tewas, tidak ditemukan
Sukhoi Super Jet	Mei 2012	45 tewas
Lion Air	April 2013	45 terluka
Air Asia	28 Desember 2014	155 penumpang, 7 awak

Diolah dari berbagai sumber

Penanganan dan upaya pencarian korban kecelakaan ini mendapat pujian dunia, karena mereka melihat bahwa semua pihak bekerja secara optimal dalam rangka melakukan proses pencarian dan beberapa negarapun turut membantu dalam proses pencarian. Relawan dan masyarakat nelayan juga secara sukarela membantu pencarian dan mengevakuasi para korban. Pencarian korban jatuhnya pesawat Air Asia dengan nomor penerbangan QZ 8501 tipe Airbus A300-200 jurusan Surabaya Singapura, berhasil ditemukan 115 jenazah, dan 111 diantaranya sudah berhasil diidentifikasi, yang terdiri dari 99 tubuh dan 12 potongan tubuh.¹

Air Asia selaku pengangkut turut bertanggung jawab atas pencarian korban, dan juga bertanggung jawab terhadap penumpang yang menjadi korban, baik yang telah ditemukan maupun yang tidak ditemukan atau hilang. Selaku pengangkut, Air Asia bertanggung jawab secara penuh, baik dalam hal penyelesaian klaim asuransi yang dituntut oleh pihak korban, maupun ganti rugi terhadap barang-barang milik korban. Untuk itulah Air Asia harus mengumpulkan data-data dari ahli waris untuk mengidentifikasi korban-korban yang bertujuan untuk hak-hak ahli waris atas asuransi yang diberikan oleh pihak Air Asia selaku pengangkut kepada keluarga korban.

Secara teoritis, tidak ada nilai uang yang bisa menggantikan nyawa. Namun demikian, dalam suatu kecelakaan, nilai kemanusiaan untuk mengurangi derita keluarga korban dapat dirumuskan dalam santunan ataupun asuransi. Dalam musibah kecelakaan pesawat, biasanya ada kompensasi yang harus diberikan sebagai pengganti kerugian atas tiga hal, yaitu; badan dan mesin pesawat, jiwa penumpang, pihak ketiga (barang ataupun jiwa).

Seperti halnya kasus-kasus kecelakaan transportasi lain yang menimbulkan korban jiwa, tragedi jatuhnya pesawat Air Asia QZ8501 di penghujung tahun 2014 bukan hanya menyisakan duka mendalam bagi keluarga para korban, namun juga menimbulkan jatuhnya "korban" lain terkait dengan administrasi dan perizinan serta tanggungjawab pihak-pihak yang berwenang. Terkait dengan perizinan, menjadi pertanyaan siapa yang memberi ijin terbang pada hari Minggu, mengingat jadwal yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan RI yakni Senin, Selasa, Kamis dan Sabtu. Banyak pihak yang menyebut bahwa melakukan penerbangan di luar jadwal yang seharusnya adalah tindakan ilegal yang memiliki dampak hukum.

Banyak problematika dan persoalan hukum dalam kasus jatuh pesawat Air Asia QZ 8501. Salah satu dampak hukum yang ditimbulkan adalah bahwa pemberian ganti rugi dari pihak asuransi terhadap pesawat dan pemberian santunan kepada ahli waris korban penumpang Air Asia bisa saja tidak dapat di realisasikan. Asuransi tentu tidak dapat memberikan jaminan perlindungan terhadap produk/jasa dan perlindungan lainnya apabila dilakukan secara ilegal.

Salah satu masalah hukum yang cukup krusial di balik peristiwa ini adalah tanggung jawab perdata Air Asia kepada para korban. Persoalan hukum lain yang timbul adalah perikatan hukum

¹ <http://nasional.tempo.co/read/news/2015/04/07/058655973/3-jasad-korban-air-asia-teridentifikasi-total-111-jenazah>, di akses tanggal 9 Juni 2015

para korban dengan asuransi, karena sampai saat ini belum diketahui secara pasti apakah 162 penumpang pesawat Air Asia QZ8501 tersebut terdaftar atau tidak sebagai pemegang polis produk asuransi perjalanan Air Asia Travel Protection. Tanggung jawab perusahaan asuransi terhadap kasus ini sangat besar, dikarenakan banyaknya korban yang juga tidak ditemukan sampai saat ini.

B. Tanggung Jawab Pengangkut Udara dalam kasus jatuhnya Pesawat Air Asia QZ 8501

Penerbangan Air Asia QZ 8501 rute Surabaya Singapura yang mengalami musibah, merupakan penerbangan internasional yang juga mengikuti ketentuan tentang tanggung jawab pengangkut udara. Dalam Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 yang dimaksud dengan angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Sementara pengertian dari tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Dalam kasus Air Asia QZ 8501, untuk dapat menetapkan siapa yang harus bertanggung jawab ada hal penting yang harus diketahui tentang prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkut. Prinsip tanggung jawab dalam bidang hukum pengangkutan menurut Ordonansi Pengangkutan Udara ada tiga macam yaitu,

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault principle*).

Bahwa setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahan itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini dianut dalam Pasal 1365 BW tentang Perbuatan Melanggar Hukum (*onrechtmatigdad*). Pada Pasal 1367 BW, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga terhadap perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.

Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi 2 unsur, yaitu:

a. Ada kesalahan (*fault*) dan kerugian (*damages*)

Kerugian tersebut harus ada hubungannya dengan kesalahan, oleh karena itu perusahaan penerbangan selaku pengangkut tidak bertanggung jawab, demikian pula ada kesalahan tetapi tidak menimbulkan kerugian, maka perusahaan penerbangan juga tidak bertanggung jawab. Dalam konsep ini beban pembuktian ada pada korban.

b. Beban pembuktian dan besaran ganti rugi

Apabila penumpang dan/atau pengirim barang sebagai korban yang menderita kerugian mampu membuktikan adanya kesalahan pengangkut atau perusahaan penerbangan, ada kerugian dan kerugian tersebut akibat dari kesalahan, maka perusahaan penerbangan harus membayar seluruh kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

c. Kedudukan para pihak

Konsep tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan kedudukan para pihak adalah sama dalam arti mempunyai kemampuan saling membuktikan kesalahan pihak yang lain.

2. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*presumption of liability principle*)

Presumption of Liability mulai ditetapkan sejak Konvensi Warsawa 1929. Menurut prinsip ini pengangkut dianggap bersalah, sehingga pengangkut demi hukum harus membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali pengangkut dapat membuktikan tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu.²

² H.K Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Radjawali Press, Jakarta, 2013, h.13.

Di dalam pasal 468 ayat 2 KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) Indonesia juga menganut prinsip praduga bersalah, yaitu "Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali jika dia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dihindari terjadinya".

Dalam prinsip praduga bersalah (*presumption of liability*) terdapat unsur-unsur sebagai berikut:³

a. Beban Pembuktian Terbalik

Konsep tanggung jawab bersalah yang harus membuktikan adanya kesalahan adalah perusahaan penerbangan yang disebut dengan beban pembuktian terbalik atau pembuktian negatif. Apabila perusahaan penerbangan, termasuk karyawan, pegawai, agen, atau perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan bebas tidak bertanggung jawab dalam arti tidak akan membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

b. Tanggung Jawab Terbatas

Sebagai konsekuensi konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah maka perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab tanpa dibuktikan lebih dahulu secara hukum, namun demikian tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas jumlah kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang tidak akan memperoleh ganti rugi seluruhnya.

c. Perlindungan Hukum

Tanggung jawab praduga bersalah menganggap perusahaan bersalah tanpa dibuktikan terlebih dahulu, namun demikian perusahaan penerbangan juga berhak untuk melindungi diri.

d. Ikut Bersalah

Perusahaan penerbangan tidak hanya dapat melindungi diri tetapi perusahaan penerbangan juga dapat membuktikan bahwa penumpang dan/atau pengirim barang juga ikut melakukan kesalahan.

Prinsip *presumption of liability* juga dapat ditemukan dalam pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 yang berbunyi:

(1) Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (*check-in*), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya.

(2) Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga atau barang yang berharga di dalam bagasi tercatat diangkut sebagaimana dimaksud pada Ayat (1), pengangkut dapat meminta kepada penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*).

Prinsip dari *absolute liability* adalah pihak pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut.⁴ Pihak korban atau ahli waris tidak perlu membuktikan kesalahan dari maskapai penerbangan, tetapi otomatis memperoleh ganti rugi. Para penumpang atau keluarga penumpang atau ahli waris cukup memberitahu bahwa menderita kerugian akibat jatuhnya pesawat udara atau orang dan barang-barang dari pesawat udara, seperti yang terjadi pada jatuhnya pesawat Air Asia QZ 8501 tujuan Surabaya Singapura pada tanggal 28 Desember 2014 kemarin.

³ *Ibid*, h. 43.

⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.h. 56.

Prinsip tanggung jawab mutlak pengangkut juga diatur dalam Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pada pasal 14 yang mengatakan:

"Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut."

Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang sebagaimana hal ini termuat dalam pasal 18 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 juga memberikan pengertian dan tanggung jawab pengangkut dan penanganan secara terpisah antara bagasi tercatat dan bagasi kabin beserta. Upaya Tanggung Jawab Pengusaha Angkutan Udara Jika Penumpang tidak Mendapatkan Pelayanan Berupa Keterlambatan Jadwal dan Tanggung Jawab Terhadap Kerusakan dan Kehilangan Barang Dalam Angkutan Udara Angkutan Udara. Proses penyelesaian sengketa melalui negosiasi pihak yang bersengketa melakukan perundingan secara langsung tanpa perantara pihak.

Dalam hal terjadi suatu kecelakaan seperti kasus Pesawat Air Asia QZ 8501, maka pihak pengangkut mutlak harus bertanggung jawab, sehingga dipakai prinsip *absolut liability*. Prinsip tanggung jawab mutlak menetapkan bahwa maskapai selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan, dan tidak bergantung pada ada tidaknya unsur kesalahan di pihak maskapai. Kecuali dalam hal kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan, dengan syarat maskapai harus membuktikan bahwa keterlambatan itu disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional, sebagaimana diatur di Pasal 146 Undang-Undang No. 1 tahun 2009.

Menurut Hikmahanto dalam hukum udara, ganti rugi wajib langsung diberikan oleh perusahaan penerbangan tanpa perlu dibuktikan kesalahan ada pada siapa. Hal ini dikenal dengan tanggung jawab mutlak (*strict liability*).⁵ Pihak maskapai wajib bertanggung jawab secara hukum untuk memberikan pertanggungjawaban kepada penumpang.

Pada dasarnya, apabila terjadi kecelakaan, penerbangan maskapai bertanggung jawab atas kematian atau luka-luka yang diderita penumpang; hilang, musnah, atau rusaknya barang yang diangkut; dan keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang (bagasi atau kargo) yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut, sebagaimana diatur di Pasal 141, 144, dan 145 Undang-Undang No. 1 tahun 2009. Tanggung jawab sebagai pengangkut terhadap penumpang menurut pasal 141 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan adalah pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka, yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.

C. Perikatan yang terjadi dalam perjanjian Pengangkutan pada kasus Air Asia

Apabila dilihat dalam kasus penerbangan pesawat Air Asia QZ 8501 rute Surabaya Singapura pada tanggal 28 Desember 2014, terdapat beberapa aspek perikatan yang terjadi. Beberapa perikatan yang timbul tersebut diantaranya adalah:

1. Perikatan antara penumpang dengan perusahaan penerbangan, yaitu terjadinya perjanjian pengangkutan antara penumpang dan pengangkut yaitu maskapai Air Asia.
2. Penumpang dengan perusahaan asuransi, yaitu terjadinya perjanjian asuransi antara penumpang Air Asia dengan tambahan pembayaran premi asuransi untuk penerbangan tersebut, apabila sebelum terbang penumpang membeli asuransi perjalanan tambahan (include dalam pembelian tiket).
3. Perusahaan penerbangan dengan perusahaan asuransi, yaitu perjanjian asuransi terhadap risiko yang mungkin terjadi terhadap suatu peristiwa tidak pasti, misalnya terjadinya kecelakaan. Perjanjian asuransi antara perusahaan penerbangan dengan perusahaan asuransi ini merupa-

⁵ <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt54ace60ff1a9b/hikmahanto-tragedi-airasia-perlu-perhatikan-sejumlah-perjanjian-internasional>, diakses tanggal 7 Juni 2015.

kan pengalihan risiko (*transfer risk*) yang mungkin terjadi terhadap peristiwa tidak pasti, namun tetap tidak menghilangkan tanggung jawab perusahaan penerbangan itu sendiri apabila terjadi suatu peristiwa yang tidak diinginkan terjadi.

4. Perikatan penumpang dengan perusahaan asuransi, yaitu perjanjian asuransi yang dilakukan oleh penumpang secara pribadi. Perjanjian ini merupakan perjanjian asuransi yang dilakukan oleh penumpang jauh sebelum melakukan perjalanan pengangkutan ini, jadi merupakan asuransi pribadi perseorangan.

Ad.1. Perikatan antara penumpang dengan perusahaan penerbangan, yaitu terjadinya perjanjian pengangkutan antara penumpang dan pengangkut yaitu maskapai Air Asia.

Perjanjian pengangkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dan pihak penumpang atau pihak pengirim udara, dengan imbalan bayaran atau suatu prestasi lain. Dalam arti luas suatu perjanjian angkutan udara dapat merupakan sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan pesawat udara.

Berdasarkan rumusan perjanjian pengangkutan udara di atas maka dapat disimpulkan bahwa dalam suatu perjanjian pengangkutan udara harus terdapat beberapa unsur diantaranya adanya para pihak atau subjek hukum, adanya alat atau sarana pengangkut, adanya prestasi yang harus dilaksanakan oleh pengangkut, kemudian adanya kewajiban membayar ongkos atau biaya pengangkutan. Dalam hal ini antara pihak penumpang dengan pengangkut yaitu Air Asia telah terjadi perjanjian pengangkutan.

Ad. 2. Penumpang dengan perusahaan asuransi, yaitu terjadinya perjanjian asuransi antara penumpang Air Asia dengan tambahan pembayaran premi asuransi untuk penerbangan tersebut, apabila sebelum terbang penumpang membeli asuransi perjalanan tambahan (include dalam pembelian tiket).

Asuransi disini sifatnya tidak wajib (*opsional*). Sifatnya sukarela yang dapat dipilih oleh penumpang yang akan berangkat ke tempat tujuan pada saat membeli tiket atau pada saat penumpang masuk bandara.

AirAsia juga bekerja sama dengan PT Asuransi Dayin Mitra bagi penumpang yang membeli asuransi perjalanan melalui AirAsia sebagai asuransi pilihan pribadi penumpang. Dalam kasus Air Asia dari 155 penumpang Air Asia, ada 25 orang yang membeli asuransi Dayin Mitra, terdapat 25 orang penumpang yang melakukan penutupan asuransi perjalanan secara opsional. Ahliwaris penumpang berhak mendapatkan santunan sesuai ketentuan dalam polis. Dari jumlah tersebut sebanyak 10 orang yang membeli polis asuransi one way dengan santunan sebesar Rp 750 juta. Sisanya 15 penumpang membeli asuransi return dengan santunan sebesar Rp 315 juta masing-masing untuk satu penumpang.

Ad.3. Perusahaan penerbangan dengan perusahaan asuransi, yaitu perjanjian asuransi terhadap risiko yang mungkin terjadi terhadap suatu peristiwa tidak pasti, misalnya terjadinya kecelakaan.

Kecelakaan pesawat Air Asia tak hanya menelan korban manusia, melainkan juga badan pesawat. Rupanya, pihak maskapai pun berhak mendapatkan klaim asuransi atas kerugian yang dideritanya akibat kehancuran armadanya itu. Pada tahun 1911, Inggris mulai mengenal asuransi jenis ini yang diterbitkan oleh perusahaan Lloyd's of London. Sayangnya, setahun kemudian perusahaan menghapusnya karena cuaca buruk yang mengakibatkan kecelakaan pesawat benar-benar terjadi.

Tahun 1929, barulah terbit aturan mengenai syarat, kondisi, dan pembatasan mengenai pertanggungjawaban asuransi pesawat terbang melalui Konvensi Warsawa. Konvensi Montreal merupakan rujukan hukum internasional yang digunakan dalam pengurusan asuransi pesawat terbang. Menurut Konvensi Montreal, besar nilai penggantian pesawat sama seperti peraturan asuransi kendaraan biasa. Besar klaim ini dihitung dari harga pesawat dan kemampuan perusahaan reasuransi penjamin polis.

AirAsia mendapatkan perlindungan untuk badan pesawat, jiwa penumpang, serta pihak ketiga baik barang dan jiwa dari PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) yang melakukan co-asuransi

dengan PT Asuransi Sinar Mas.⁶ AirAsia akan mendapat klaim armadanya dari pihak Jasindo sebagai penanggung *aviation hull insurance* atau asuransi untuk rangka pesawat. Bentuk tanggungan tersebut dapat berupa penggantian uang tunai atau rangka pesawat baru. Namun, Jasindo tak sendiri dalam menanggung klaim asuransi AirAsia. Asuransi pesawat itu sendiri memang cukup rumit karena melibatkan banyak pihak tidak hanya satu perusahaan asuransi saja dari dalam tetapi juga asuransi luar negeri.

Untuk asuransi pilot dan kru pesawat AirAsia QZ 8501 menjadi tanggung jawab pihak maskapai bersama asuransi yang telah bekerja sama dengan AirAsia. Perusahaan asal Jerman Allianz Global Corporate & Specialty UK sebelumnya sudah mengkonfirmasi akan menjadi lead reinsurer untuk AirAsia, untuk pesawat dan asuransi pertanggungan 162 orang yang berada di dalamnya.⁷

Ad.4. Perikatan penumpang dengan perusahaan asuransi, yaitu perjanjian asuransi yang dilakukan oleh penumpang secara pribadi

Penumpang korban Air Asia bisa saja memiliki asuransi pribadi, misalnya asuransi jiwa, yang tentunya ahli waris dapat mengajukan klaim juga kepada perusahaan asuransi yang diikuti oleh korban Air Asia. Diantaranya PT Asuransi Jiwasraya menyatakan dari nama dan data 155 penumpang AirAsia QZ8501 yang jatuh pada Minggu 28 Desember 2014 terdapat dua penumpang yang diidentifikasi sebagai nasabah produk asuransi jiwa perusahaan pelat merah tersebut. Disebutkan satu korban yang sudah dipastikan nasabah Jiwasraya itu akan mendapatkan nilai pertanggungan lebih dari Rp100 juta. "Nilai tertanggungnya lebih dari Rp100 juta, penumpang tersebut membeli polis asuransi melalui bank (*bancassurance*).⁸

Korban Air Asia lain adalah nasabah AXA Mandiri terdapat 6 orang. total klaim yang telah dipenuhi AXA Mandiri kepada empat nasabah korban Air Asia ialah Rp 1,49 miliar, terdiri atas Rp 1,38 miliar untuk jenis polis *credit life protection* dan Rp 111 juta untuk jenis polis *unit link*.⁹

PT Asuransi Jiwa Sequis Life (Sequislife) siap membayar klaim sebesar Rp. 10.450 Miliar kepada ahli waris dari musibah pesawat Air Asia Indonesia QZ 8501. Tercatat ada 16 penumpang yang merupakan nasabah Sequislife.¹⁰

Pihak asuransi lainnya yang nasabahnya juga turut menjadi korban Air Asia QZ 8501 adalah Sinarmas MSIG Life. Sinarmas MSIG Life menyatakan telah membayarkan klaim asuransi kepada korban kecelakaan Air Asia QZ8501 senilai total Rp 4,8 miliar. Adapun uang pertanggungan atas nama 7 nasabah yang menjadi korban akan segera diserahkan secara langsung kepada ahli waris yang berhak. Ketujuhnya merupakan pemegang polis perorangan dari berbagai produk asuransi terbitan Sinarmas MSIG Life dan telah menjadi nasabah loyal jauh sebelum musibah terjadi.¹¹

Diantara penumpang yang menjadi korban Air Asia QZ 8501 ada yang merupakan Tenaga Kerja Indonesia (TKI) yaitu Yuni Indah TKI asal Ponorogo dan Yuni Astuti, TKI asal Blitar Jawa Timur. Menteri Ketenagakerjaan M Hanif Dhakiri menyerahkan santunan dan asuransi sebesar Rp 80 Juta kepada ahli waris Almarhumah Yuni Indah, seorang TKI yang menjadi korban musibah jatuhnya pesawat Air Asia QZ8501 pada 28 Desember 2014. Santunan sebesar 80 juta yang diberikan kepada ahli waris Almarhumah Yuni Indah terdiri dari santunan biaya pemakaman Rp 5 Juta dari Kementerian Ketenagakerjaan dan asuransi TKI sebesar Rp 75 juta dari konsorsium asuransi Mitra TKI. Yuni Indah merupakan TKI yang bekerja di Singapura. Dia pulang ke Ponorogo selama satu bulan untuk menikmati masa cutinya sebelum akhirnya kembali ke Singapura dengan menumpang pesawat Air Asia. ¹² Santunan asuransi ini merupakan hak bagi semua

⁶ <http://www.varia.id/2015/01/08/perusahaan-asuransi-siap-bayar-klaim-korban-airasia/>, diakses tanggal 7 Juni 2015.

⁷ *Ibid.*

⁸ <http://www.klikpositif.com/news/read/15726/pt-asuransi-jiwasraya-dua-korban-airasia-nasabah-kami.html>, diakses tanggal 7 Juni 2015.

⁹ <http://bisnis.tempo.co/read/news/2015/03/10/087648517/axa-mandiri-cairkan-asuransi-korban-air-asia-rp-1-38-miliar>, diakses tanggal 7 Juni 2015.

¹⁰ <http://www.sequislife.com/qnewsroom/press-room-detail.html/68/Sequislife-Siap-Bayar-Klaim-ke-Ahli-Waris-Air-Asia>, diakses tanggal 7 Juni 2015.

¹¹ <http://beritaterkini.perpus.web.id/id/read/2015/01/23/457/1096018/sinarmas-msig-life-bayar-klaim-korban-airasia-rp4-8-miliar>, diakses tanggal 7 Juni 2015.

¹² <http://www.tribunnews.com/regional/2015/03/25/tki-korban-airasia-qz8501-terima-asuransi-rp-75-juta>, diakses tanggal 7 Juni 2015.

TKI yang bekerja di luar negeri dengan mengikuti prosedur dan ketentuan resmi yang telah ditetapkan pemerintah.

Selain asuransi tersebut di atas, di dalam ketentuan penerbangan domestik dan Internasional korban kecelakaan pesawat dapat diberikan jaminan asuransi sebagai berikut:

1. Dalam Konvensi Montreal setiap penumpang melalui ahli warisnya akan mendapat santunan dalam 2 (dua) tahap yaitu tahap pertama sebesar 100 SDR atau sekitar Rp 1,77 milyar. Sesuai ketentuan tersebut hak tersebut wajib diberikan. Tahap kedua akan diberikan penggantian sebagai bentuk itikad baik maskapai. Hal ini dapat diberikan jika perusahaan/maskapai lalai sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan yang menimbulkan korban. Sayangnya Indonesia belum ikut dalam perjanjian Internasional ini, sehingga ahliwaris korban Air Asia QZ 8501 tidak akan mendapatkan santunan berdasarkan Konvensi Montreal.
2. Sesuai ketentuan UU Nomor 33 tahun 1964 jo. PP Nomor 17 tahun 1965 setiap penumpang angkutan umum baik darat, laut dan udara diberikan santunan bila mengalami kecelakaan. Untuk penerbangan udara berlaku bagi penumpang domestik dan terjadwal dengan santunan Rp 50 juta yang diberikan kepada ahliwaris korban. Secara yuridis asuransi penerbangan pertama kali diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, yaitu pada Pasal 3 yang menyatakan: (1) a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal per-usahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan. c. Iuran wajib tersebut pada sub a di atas digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan: I. kematian, dan II. cacat tetap, akibat dari kecelakaan penumpang.

Ketentuan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 di atas dipertegas kembali dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 sebagaimana dinyatakan pada Pasal 47 menyebutkan, "Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 43 dan Pasal 44 Ayat 1. Berdasarkan ketentuan di atas maka perusahaan penerbangan wajib untuk mengasuransikan penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara. Dalam pelaksanaannya ketentuan ini dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan dengan mencantumkannya di dalam tiket pesawat bahwa penumpang telah diasuransi melalui PT Asuransi Jasa Raharja.

Selanjutnya dapat dikemukakan bahwa undang-undang hanya menyebutkan tentang kewajiban perusahaan penerbangan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya sedangkan ketentuan mengenai besaran nilai santunan di atur didalam peraturan pelaksanaannya, yaitu diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan NOMOR: 37 /PMK.010 /2008 Tentang Besaran santunan dan iuran wajib dana pertanggungjawaban kecelakaan penumpang alat angkut penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut, dan udara. Pada Pasal 3, dinyatakan:

- (1) Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam angkutan penumpang umum di udara atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan;
- (2) Besar santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut:
 - a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).
 - b. Penumpang yang mengalami cacat tetap berhak memperoleh santunan yang dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf a.
 - c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter paling besar Rp 25.000.000,00 (dua puluh lima juta rupiah).

Berdasarkan ketentuan di atas maka dapat dinyatakan Jumlah santunan kepada penumpang pesawat udara yang meninggal karena kecelakaan pesawat adalah; pertama, sebesar santunan yang diperoleh dari PT Asuransi Jasa Raharja, yaitu Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah), dasarnya setiap penumpang telah membayar iuran kepada Jasa Raharja yang melekat pada harga tiket pesawat); kedua, ditambah jumlah tuntutan penumpang/ahli waris kepada perusahaan penerbangan. Sedangkan santunan dari PT Asuransi Jasa Raharja untuk korban yang mengalami luka-luka yang memerlukan perawatan dari dokter, diberikan biaya perawatan maksimal sebesar Rp 25.000.000 (dua puluh lima juta rupiah).

Perlu diketahui bahwa sesuai Peraturan Menteri Keuangan No.37/PMK.010/ 2008 tentang besaran santunan wajib kecelakaan angkutan darat, sungai, laut dan udara dan UU nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan, santunan diberikan kepada penumpang yang mengalami kecelakaan untuk rute perjalanan dalam negeri yang terjadwal. Untuk penerbangan internasional tidak ada komponen iuran wajib Jasa Raharja di dalam tarif pesawat yang dibayarkan penumpang, termasuk halnya dalam penerbangan Air Asia QZ 8501 Surabaya Singapura 28 Desember 2014.¹³ Memperhatikan kasus kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501 dengan rute tujuan Singapur maka sesuai ketentuan yang berlaku, sudah dapat dipastikan bahwa kasus kecelakaan yang menimpa pesawat Air Asia QZ8501 adalah diluar jaminan Jasa Raharja, karena Jasa Raharja tidak premi pada Air Asia, jadi tidak bisa dijamin sebagaimana *no premi, no insurance, no claim*.

3. Besarnya Santunan dari perusahaan penerbangan atau pengangkut, berdasarkan UU Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara yang mengatakan "Pengangkut yang mengoperasikan pesawat bertanggung jawab atas kerugian terhadap:

- a. penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka
- b. hilang atau rusaknya bagasi kabin.

Pada pasal 3 mewajibkan perusahaan memberikan santunan sebesar Rp 1,25 milyar bagi korban yang meninggal dunia. Sehingga dapat dikatakan ahli waris korban Air Asia akan mendapatkan santunan sesuai dengan ketentuan tersebut yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 tahun 2011.

D. PENUTUP

Kesimpulan

Kasus kecelakaan yang terjadi pada penerbangan Pesawat Air Asia QZ 8501 rute Surabaya Singapura pada tanggal 28 Desember 2014, membuat 162 penumpang dan kru pesawat meninggal dunia maka Air Asia selaku pengangkut, bertanggung jawab secara penuh, baik dalam hal penyelesaian klaim asuransi yang dituntut oleh pihak korban, maupun ganti rugi terhadap barang-barang milik korban. Prinsip tanggung jawab mutlak menetapkan bahwa maskapai selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan, dan tidak bergantung pada ada tidaknya unsur kesalahan di pihak maskapai.

Aspek perikatan yang terjadi antara Air Asia (pelaku usaha jasa penerbangan) dengan penumpang (konsumen penerbangan) menjadi sesuatu yang sangat penting. Beberapa aspek perikatan yang muncul dalam kasus Air Asia QZ 8501 adalah perikatan antara penumpang dengan perusahaan penerbangan, yaitu terjadinya perjanjian pengangkutan antara penumpang dan pengangkut yaitu maskapai Air Asia, perjanjian tambahan yang mengikuti perjanjian pengangkutan dengan pembelian premi asuransi perjalanan untuk penerbangan tersebut, perjanjian pengalihan risiko atau perjanjian asuransi antara perusahaan penerbangan dengan perusahaan asuransi, perjanjian asuransi personal pribadi yang dibuat penumpang dengan perusahaan asuransi.

¹³ Media Asuransi, *Jasa Raharja Tidak Menanggung Santunan Air Asia QZ 8501*, Edisi 289, Februari 2015, tahun XXXIV, h. 33.

Saran

Air Asia selaku pengangkut wajib bertanggung jawab secara penuh, baik dalam hal penyelesaian klaim asuransi yang dituntut oleh pihak korban, maupun ganti rugi terhadap barang-barang milik korban. Untuk itulah Air Asia harus mengumpulkan data-data dari ahli waris untuk mengidentifikasi korban-korban yang bertujuan untuk hak-hak ahli waris atas asuransi yang diberikan oleh pihak Air Asia selaku pengangkut kepada keluarga korban.

Perikatan yang dibuat oleh penumpang setidaknya diwujudkan dengan itikad baik dari pihak pengangkut maupun pihak asuransi untuk bertanggung jawab atas musibah yang terjadi dengan mempermudah proses penyelesaian asuransi oleh pihak ahli waris. Proses pemberian santunan dan ganti rugi segera diberikan kepada pihak ahli waris oleh pihak pengangkut maupun perusahaan asuransi dengan dibantu oleh pihak pemerintah yang mengawasi jalannya proses tersebut.

Daftar Bacaan

Buku

Martono, H.K dan Agus Pramono, Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional, Radjawali Press, Jakarta, 2013.

Muhammad, Abdulkadir, Hukum Pengangkutan Niaga, Citra Aditya

Bakti, Bandung, 1998.

Suherman, E, Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia, Eresco, Bandung, 1992.

Usman Adji, Sution, dkk, Hukum Pengangkutan Di Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.

Majalah

Media Asuransi, Jasa Raharja Tidak Menanggung Santunan Air Asia QZ 8501, Edisi 289, Februari 2015, tahun XXXIV.

Website

<http://nasional.tempo.co/read/news/2015/04/07/058655973/3-jasad-korban-air-asia-teridentifikasi-total-111-jenazah>.

<http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt54ace60ff1a9b/hikmahanto-tragedi-airasia-perlu-perhatikan-sejumlah-perjanjian-internasional>

<http://www.varia.id/2015/01/08/perusahaan-asuransi-siap-bayar-klaim-korban-airasia/>

<http://www.sequislife.com/qnewsroom/press-room-detail.html/68/Sequislife-Siap-Bayar-Klaim-ke-Ahli-Waris-Air-Asia>.

<http://beritaterkini.perpus.web.id/id/read/2015/01/23/457/1096018/sinar-mas-msig-life-bayar-klaim-korban-airasia-rp4-8-miliar>.

<http://www.tribunnews.com/regional/2015/03/25/tki-korban-airasia-qz8501-terima-asuransi-rp-75-juta>.

<http://www.klikpositif.com/news/read/15726/pt-asuransi-jiwasraya-dua-korban-airasia-nasabah-kami.html>.

<http://bisnis.tempo.co/read/news/2015/03/10/087648517/axa-mandiri-cairkan-asuransi-korban-air-asia-rp-1-38-miliar>.