

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di Asia Tenggara. Melintang di khatulistiwa antara benua Asia dan Australia serta antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Dipandang dari segi geografis, luas wilayah dan penyebaran penduduk Indonesia, peranan dan fungsi angkutan udara di Indonesia mempunyai peranan yang penting dan strategis baik ditinjau dari segi persatuan dan kesatuan nasional, kehidupan sosial budaya, ekonomi, roda administrasi pemerintahan maupun pertahanan dan keamanan. Peranan dan fungsi angkutan udara yang penting ini, terutama dilihat dari segi politik dan ekonomi, telah menyebabkan perkembangan yang sangat pesat dalam dunia penerbangan.

Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan system transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antar bangsa, dan memperkukuh kedaulatan Negara.<sup>1</sup> Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi

---

<sup>1</sup> Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

nasional yang mantap dan dinamis, sebagaimana Konsideran Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (selanjutnya disingkat UU No. 1 Tahun 2009).

Secara sederhana pengangkutan dapat didefinisikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang (muatan) atau orang (penumpang) dari tempat asal ke tempat tujuan. Dengan adanya pengangkutan itu maka dapat diadakan pemindahan barang-barang ke tempat lain dimana barang-barang tersebut akan lebih bermanfaat dan meningkatkan nilai guna barang tersebut. Hal ini sesuai dengan fungsi pengangkutan menurut Purwosutjipto, bahwa fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.<sup>2</sup> Menurut Subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.<sup>3</sup> Kewajiban utama pengangkut adalah "menyelenggarakan" pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkut juga berkewajiban menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai di tempat tujuan yang diperjanjikan. Sebaliknya pengangkut juga berhak atas ongkos angkutan yang telah ia selenggarakan.

Namun perlu diingat bahwa setiap kegiatan mempunyai resiko, seperti halnya juga pada kegiatan pengangkutan udara. Bagi seorang penumpang,

---

<sup>2</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, jilid 3, Djambatan, Jakarta, 1995, hal.1 dalam Andy Arianto, "*Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang Pada Penerbangan Domestik*", Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya, hal.3.

<sup>3</sup> R. Subekti., *Hukum Perjanjian*, Internasional, Jakarta, 1985, hal 1. Dalam Vinna Vanindia, "*Perlindungan Hukum bagi Penumpang Angkutan Udara (Studi Kasus pada PT. Garuda Indonesia)*", Skripsi, Fakultas Hukum UPN "Veteran", Surabaya hal.14.

resikonya adalah ia mungkin mengalami keterlambatan, mungkin bagasinya hilang atau rusak, mungkin juga ia mengalami kecelakaan sehingga ia menderita luka-luka atau tewas. Bagi seorang pengirim barang mungkin barangnya terlambat, hilang sebagian atau seluruhnya, atau rusak, baik sebagian atau seluruhnya. Bagi pengangkut resikonya adalah ia kehilangan pesawatnya, ditambah ia harus bertanggung jawab terhadap kerugian-kerugian yang dialami penumpang atau pengirim barang atau pihak ketiga. Dengan demikian resiko dari penumpang atau pengirim barang, baik sebagian atau seluruhnya, dapat beralih kepada pengangkut dan menjadi tanggung jawab pengangkut. Sehingga masalah tanggung jawab pengangkut adalah hal yang paling penting dalam bidang pengangkutan udara.

Di dalam Pengangkutan, pihak penyelenggara angkutan menurut Pasal 141 UU No. 1 Tahun 2009 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. Apabila kerugian timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya. Hal ini berarti bahwa penyelenggara angkutan bertanggungjawab terhadap penumpang yang meninggal dunia. Tanggungjawab penyelenggara angkutan tersebut dilimpahkan pada perusahaan asuransi sesuai dengan Pasal 179 UU No. 1 Tahun 2009, yang menentukan bahwa Pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo yang

diangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 146.

Asuransi berasal dari kata *insurance* yang artinya pertanggungan. Asuransi merupakan suatu perjanjian antara tertanggung atau nasabah dengan penanggung atau perusahaan asuransi.<sup>4</sup> Asuransi atau Pertanggungan sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian yang mendefinisikan asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi. Asuransi didasarkan atas peristiwa yang tidak pasti dengan mendapatkan penggantian kerugian karena kehilangan, kerusakan, atau tidak mendapat keuntungan yang diharapkan.

Terjadinya kecelakaan merupakan suatu peristiwa yang tidak pasti. Tidak ada seorangpun yang ingin mengalami kecelakaan semasa hidupnya. Dalam hal terjadinya kecelakaan pada pengangkutan udara, pihak pengangkut wajib bertanggungjawab atas korban yang meninggal dunia maupun korban yang luka-luka atau mengalami cacat. Tanggung jawab kepada penumpang yang meninggal dunia, dapat karena meninggal dunia secara wajar dan pernyataan meninggal dunia karena penumpang yang tidak ditemukan jasadnya atau hilang. Kematian karena hilangnya seseorang tidak dapat dengan sendirinya dinyatakan dalam akta kematian.

Dibahasnya mengenai kecelakaan pesawat ini ada kaitannya dengan jatuhnya pesawat Air Asia QZ8501 tipe Airbus A300-200, jurusan Surabaya ke

---

<sup>4</sup><http://ardra.biz/ekonomi/ekonomi-keuangan-manajemen-keuangan/pengertian-fungsi-tujuan-asuransi/> diakses pada tanggal 14 April 2015.

Singapura. Pesawat Air Asia QZ8501 jatuh ke laut di sekitar Selat Karimata, dalam penerbangan tanggal 28 Desember 2014. Pesawat Air Asia QZ8501 mengangkut 155 penumpang, terdiri atas 138 dewasa, 16 anak-anak dan 1 bayi. Selain itu ada 2 pilot dan 5 kru kabin. Korban pesawat Air Asia QZ8501 yang sudah berhasil ditemukan berjumlah 115 jenazah, dan 111 di antaranya sudah berhasil diidentifikasi, terdiri dari 99 tubuh dan 12 potongan tubuh. Sisanya, tiga jasad utuh, masih disimpan di kontainer pendingin tim DVI, dan satu potongan tubuh yang diketahui bukan manusia.<sup>5</sup>

Pihak pengangkut yang dalam hal ini adalah pihak Air Asia, patut bertanggung jawab atas penumpang yang menjadi korban. Pertanggungjawaban pihak pengangkut dalam hal penyelesaian klaim asuransi yang dituntut oleh keluarga korban atas korban/keluarganya yang menjadi korban jatuhnya pesawat Air Asia tersebut, pihak pengangkut harus terlebih dahulu mengumpulkan data-data dari ahli waris untuk mempermudah mengidentifikasi korban-korban yang bertujuan untuk masalah hak-hak ahli waris atas asuransi yang diberikan pihak pengangkut atas terjadinya kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501.

Asuransi yang seharusnya diterima oleh ahli waris yang keluarganya menjadi korban jatuhnya Air Asia mulai dipermasalahkan, karena belum semua penumpang yang pada saat itu menjadi penumpang pesawat Air Asia QZ8501 ditemukan, korban yang berhasil ditemukan berjumlah 115 jenazah dari total 162 korban, dan 111 di antaranya sudah berhasil diidentifikasi, terdiri dari 99 tubuh dan 12 potongan tubuh.

---

<sup>5</sup><http://regional.kompas.com/read/2015/04/07/18141121/Dua.Jasad.Tak.Dikenal.Masih.Tersimpan.di.Kontainer.Pendingin.Korban.AirAsia.QZ8501> diakses tanggal 15 April 2015.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut di atas dapat dirumuskan beberapa permasalahan, antara lain :

1. Tanggung jawab pengangkut udara atas korban kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501.
2. Upaya hukum yang ditempuh oleh ahli waris korban kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501 untuk mendapatkan ganti kerugian.

## **1.3. Tujuan Penulisan**

Tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Hukum, pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya Program studi Ilmu Hukum.

Selain itu tujuan lain penulisan skripsi ini ialah untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban yang dilakukan oleh pihak pengangkut dalam hal ini adalah Air Asia atas kasus kecelakaan pesawat Air Asia dengan nomor penerbangan QZ8501 terhadap korban-korban serta untuk mengetahui upaya hukum yang ditempuh oleh ahli waris korban kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501 untuk mendapatkan ganti kerugian.

## **1.4. Metode Penulisan**

Metode penulisan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah dengan menggunakan tipe penelitian hukum yuridis normatif dengan metode pendekatan yang bersifat deskriptif analitis dengan melakukan telaah terhadap berbagai bahan kepustakaan, yaitu mencari teori-teori yang relevan dengan pokok permasalahan

dan penelitian bahan-bahan hukum baik berupa peraturan perundang-undangan dan literatur.

#### 1.4.1. Pendekatan Masalah

Di dalam penulisan atau penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan menentukan pendekatan masalah mana yang akan dipakai dalam penulisan skripsi maka akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu hukum yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya. Pendekatan yang digunakan didalam penulisan skripsi ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*).

Pendekatan yang pertama ialah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yaitu pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.<sup>6</sup> Didalam pendekatan perundang-undangan ini peneliti perlu memahami hierarki dan asas-asas dalam peraturan perundang-undangan. Didalam pendekatan perundangan-undangan maka yang digunakan ialah legislasi dan regulasi yang berkaitan dengan kasus tersebut. Didalam kasus ini peneliti harus teliti dalam menelaah hierarki peraturan perundang-undangan mana yang digunakan.

Pendekatan kedua yang digunakan dalam skripsi ini adalah pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan konseptual yang beranjak dari

---

<sup>6</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005, hal.137.

pandangan-pandangan para sarjana dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum untuk menunjang penyelesaian masalah yang dibahas.<sup>7</sup>

Pendekatan ketiga yang digunakan dalam skripsi ini adalah pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan kasus dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan.<sup>8</sup>

#### **1.4.2. Sumber Bahan Hukum**

Bahan Hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini meliputi :  
Bahan hukum primer adalah berupa peraturan perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan yang dibahas, yakni :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
2. *Burgerlijk Wetboek*
3. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
4. Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939-100
5. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
6. Undang – Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian
7. Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
8. Undang – Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang
9. Undang – Undang Nomor 24 Tahun 2013 Tentang Perubahan Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kewarganegaraan
10. Undang – Undang Nomor 19 Prp Tahun 1960 Tentang Perusahaan Negara

---

<sup>7</sup> *Ibid*, hal.177

<sup>8</sup> *Ibid*, hal.159



11. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965 Tentang Pendirian Perusahaan Negara Asuransi Jasa Raharja
12. Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1965 Tentang Ketentuan - Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara
14. Peraturan Menteri Keuangan No.37/PMK.010/2008 tentang Iuran Wajib Santunan
15. Peraturan Menteri Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 3 Tahun 1997 tentang Ketentuan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang diperoleh dari bahan-bahan bacaan atau literatur-literatur yang menyangkut tentang pengangkutan dan asuransi, serta bahan bacaan lainnya yang bersangkutan dengan penulisan ini.

#### **1.4.3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum**

Langkah pengumpulan bahan hukum adalah dengan cara studi pustaka (*library research*), yang dimaksudkan untuk memperoleh bahan hukum baik berbentuk primer maupun sekunder.

Didalam studi kepustakaan bahan hukum yang dikumpulkan dengan cara membaca dan mempelajari bahan hukum yang memuat informasi tentang