e-ISSN: 2550-0813 | p-ISSN: 2541-657X | Vol 9 No 1 Tahun 2022 Hal. : 267-273

NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial

available online http://jurnal.um-tapsel.ac.id/index.php/nusantara/index

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG SJ-182 DALAM KECELAKAAN PESAWAT UDARA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009

Rahmi Rizfa Al-fairuz, Amad Sudiro

Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Indonesia

Abstrak

Tujuan peneliian ini bertujuan ingin mengkaji dan menganalisis perlindungan hukum terhadap penumpang SJ-182 yang menderita kerugian Akibat jatuhnya pesawat Sriwijaya Air sesuai UU No 1 tentang Penerbangan tahun 2009. Jenis penelitian dari penelitian hukum ini adalah penelitian hukum normatif atau doktrinal. Studi doktrinal adalah studi yang secara sistematis menafsirkan aturan yang mengatur kategori hukum tertentu, menganalisis hubungan antara aturan, menjelaskan area yang sulit, dan dapat memprediksi perkembangan masa depan. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa hanya perjanjian antara penumpang dan pengangkut yang menimbulkan hak dan kewajiban antara keduanya. Namun dalam praktiknya, perjanjian tersebut harus dibuat secara tertulis, seperti halnya di industri penerbangan kita, tiket adalah bukti perjanjian transportasi udara. Risiko terbesar bagi maskapai penerbangan adalah kecelakaan pesawat terbang. Kecuali menimbulkan kerugian materiil, yaitu hancurnya pesawat terbang, juga menimbulkan kerugian pada diri penumpang, bagasi atau barang yang diangkut. Walaupun perjanjian pengangkutan pada umumnya dilakukan dengan lisan, akan tetapi segala akibat yang timbul karenanya sepanjang menurut sifatnya merupakan inti perjanjian maka akan mempunyai kekuatan seperti undang-undang bagi yang bersangkutan.

Kata Kunci: Hukum, SJ-182, Kecelakaan Pesawat, Undang-Undang

---

*Correspondence Address : rahmi.rizfa17@gmail.com, ahmads@fh.untar.ac.id
DOI : 10.31604/jips.v9i1.2022.267-273
© 2021UM-Tapsel Press

PENDAHULUAN

Penyelenggaraan penerbangan di Indonesia semakin dirasakan sangat strategis dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara, mendukung kegiatan ekonomi nasional, mendorong pertumbuhan dan pengembangan industri pariwsata, serta menghubungkan daerah-daerah terpencil dan terbelakang dalam usaha mencapai tujuan pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Dengan demikian pemerintah Indonesia perlu merencanakan secara sistematis penyelenggar penerbangan yang memadai dan menjamin kelancaran arus lalu lintas orang/penumpang serta lebih menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan sehingga tidak menimbulkan risiko kerugian.

Risiko kerugian dalam melakukan kegiatan usaha itu dapat terjadi setiap saat. Pada penyelnggaraan penerbangan nasional beberapa tahun terakhir ini masih menunjukkan sering terjadi beberapa kasus kecelakaan pesawat udara, dengan berbagai sebab yang mengakibatkan kerugian terhadap penumpang sebagai konsumen. Kecelakaan pesawat dapat disebabkan oleh banyak faktor, termasuk faktor manusia., mesin pesawat udara (machine/technical), dan cuaca (weather).

Dari faktor-faktor tersebut, menunjukkan bahwa kecelakaan pesawat udara dikarenakan kesalahan/kelalaian kapten penerbang sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan selebihnya disebabkan oleh hal lain yang mendukung terjadinya kesalahan/kelalaian kapten penerbang tersbut. Hal ini menunjukkan bahwa peran manusia ternyata sebagai faktor rutin yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Suatu kecelakaan pesawat udara dapat terjadi karena adanya kesalahan teknis dalam pengoperasian pesawat udara (technical fault) seperti sistem navigasi pesawat udara yang rusak, atau akibat situasi cuaca yang sangat buruk. Namun presentase terbesar yang menjadi cuaca yang sangat buruk. Namun prosentase terbesar yang menjadi penyebab dari kecelakaan pesawat udara adalah akibat faktor manusia (human fault). Selain itu faktor yang lain sebenarnya dapat berperan menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan pesawat udara adalah kesalahan pengelolaan manajemen (management fault) dari perusahaan penerbangan.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian dalam penelitian Hukum merupakan kajian hukum normatif atau doktrinal. Penelitian doktrinal adalah penelitian memberikan penjelasan sistematis saturan yang mengatur suatu kategori hukum tertentu, menganalisis hubungan antara peraturan menjelaskan daerah kesulitan dan mungkin memprediksi pembangunan masa depan. Pada intinya penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder yang Terdiri dari bahan hukum tingkat pertama, bahan hukum tingkat kedua dan bahan hukum tingkat ketiga.

Sifat Penelitian hukum mempunyai karakter yang khas, yaitu sifatnya yang normatif, praktis dan preskriptif. Sebagai ilmu yang bersifat preskriptif, ilmu hukum mempelajari tujuan hukum, nilai-nilai keadilan, validitas aturan hukum, konsep-konsep hukum, dan norma-norma hukum.

pendekatan yang digunakan dari beberapa pendekatan diatas adalah pendekatan historis pendekatan perundang-undangan dan pendekatan teori adalah penelaahan serta sumber-sumber lain yang berisi informasi mengenai masa lampau dan laksanakan secara sistematis, maka dapat dikatakan bahwa pendekatan historis bisa

dipahami secara sistematis untuk mengetahui dan memahami serta membahas secara mendalam.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perusahaan yang mendapatkan Penerbangan Layanan Ekonomi Terfavorit dari Indonesia Tourism Award 2011 ini mempunyai visi dan misi untuk menomorsatukan layanan bermutu, mampu bersaing secara nasional dan regional serta melayani pelanggan dengan kebanggaan dan reputasi tinggi baik selama proses pra-penerbangan, di dalam dan pasca penerbangan. Sriwijaya Air melakukan kerjasama dengan PT Aero Nusantara Indonesia (ANI) dan Garuda Maintenance Facility (GMF) sebagai maintenance provider terpercaya di Indonesia yang bertaraf internasional. Hal tersebut dilakukan agar para pelanggan mendapat keamanan dan kenyamanan yang maksimal. Pada 2012, Sriwijaya juga melakukan perubahan dengan menyiapkan segala lini peremajaan yang berhubungan dengan performance dan layanan baru. Perubahan itu meliputi design grafis logo, layanan baru executive class dan seragam baru flight attendant. Di tahun ini Sriwijaya Air memasang target pertumbuhan pendapatan 27,27% atau pendapatan Rp.7 triliun sepanjang tahun seiring bertambahnya armada pesawat dan pembukaan sejumlah rute baru. PT Sriwijaya Air awalnya merupakan perusahaan swasta murni yang didirikan oleh Chandra Lie, Hendry Lie, Johannes Bunjamin dan Andy Halim. Beberapa pakar yang mempelopori berdirinya Sriwijaya Airlines antara lain Supardi, Capt. Kusnadi, dan Captain. Adil W Kapten Harwick L, Gabriella dan Suwarsono.

Tujuan Sriwijaya Air adalah untuk menyatukan seluruh nusantara, ini adalah keinginan Raja Kerajaan Sriwijaya dari Kota Palembang. Keinginan tersebut kemudian diwujudkan melalui pengembangan transportasi udara. Pada tahun 2003, bertepatan dengan Hari Pahlawan 10 November, Sriwijaya Airlines membuka penerbangan perdana rute Jakarta-Bangka Penang PP Selatan, PP Jakarta-Paembang, PP Jakarta-Jambi dan PP Jakarta-Pontianak. Awalnya, Sriwijaya Airways hanya mengoperasikan 1 Boeing 737-200 yang kemudian seiring waktu terus ditambah hingga memiliki 15 armada Boeing 737-200. Sesuai dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan pemenuhan pelayanan publik yang lebih baik, Sriwijaya Air kemudian menambah dan memperluas jangkauan penerbangannya dari Barat ke Timur sekaligus menambah pesawat dengan seri yang lebih baru,yaitu Boeing 737-300,Boeing 737-400, Boeing 737-500W, dan Boeing 737-800NG. Maskapai ini telah memesan 20 pesawat Embraer 175 dan Embraer 195 di Paris Air Show 2011, tetapi kemudian membatalkan pesanan karena alasan operasional dan kemudian digantikan oleh Boeing 737-500W. Namun, Sriwijaya Air dapat memesan kembali Embraer yang akan dialokasikan ke anak usahanya, NAM Air.

Aspek Asuransi dalam Penerbangan.

Dalam hukum udara, asuransi dapat ditinjau dari 2 (dua) aspek, yaitu:

1. Aspek Ekonomi

   Asuransi merupakan lembaga peralihan risiko kepada pihak lain atau penyebaran risiko, risiko adalah kemungkinan mengalami kerugian dan selalu mempunyai arti negatif, serta bukan sesuatu hal yang pasti. Jadi tujuan asuransi adalah pengalihan risiko dari tertanggung kepada penanggung (perusahaan asuransi).

2. Aspek Hukum

   Asuransi adalah suatu perjanjian sebagaimana yang

ditetapkan dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum dagang (KUHD), yang menyatakan sebagai berikut:

"Asuransi adalah suatu pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penaanggung mengikatkan diri dengan seorang tertaggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu".

Dalam asuransi kerugian yang meliputi asuransi pengangkutan sedikitnya terdapat 4 (empat) unsur, yaitu:

1. Penanggung (insurer), yang memberikan proteksi.
2. Tertanggung (insured), yang menerima proteksi.
3. Peristiwa (accident) yang tidak diduga atau tidak diketahui sebelumnya dan peristiwa tersebut mengalami kerugian.
4. Kepentingan (interest) yang diasuransikan, yang mungkin akan mengalami kerugian yang disebabkan oleh peristiwa tersebut.

Namun pengertian asuransi di dalam Pasal 246 KUHD ini dianggap sudah banyak kekurangannya, antara lain:

1. Hanya ditujukan kepada asuransi kerugian saja, dan tidak mengenai auransi jiwa.
2. Hanya menyebutkan bahwa perikatan dapat lahir dari perjanjian dan undang-undang.

Undang-Undang No. 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian di mana pengertian pertanggungan dalam undang-undang ini lebih luas dibandingkan dengan Pasal 246 KUHD. Hal tersebut karena dalam Pasal 1 Undang-Undang No. 2 Tahun 1992 menyebutkan adanya tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga dan di dalamnya mengatur mengenai asuransi kerugian dan asuransi jiwa. "Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara Dua pihak atau lebih, penanggung meningkatkan kepentingannya sendiri kepada tertanggung dengan membebankan premi asuransi, dan menyediakan kemungkinan kerugian tertanggung, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan karena kerugian tertanggung, atau tanggung jawab hukum atau kewajiban kepada penumpang. disebabkan oleh suatu peristiwa yang tidak pasti, atau berdasarkan kematian atau hidup tertanggung;".

Dalam perjanjian asuransi terdapat prinsip-prinsip, yaitu:

1. Prinsip Indemnitas (Indemnity)

Perjanjian asuransi bertujuan memberikan ganti rugi terhadap kerugian yang diderita oleh tertanggung yang disebabkan oleh bahaya yang sudah ditentukan dalam polis, besarnya ganti rugi yang diterima oleh tertanggung adalah sama besarnya jumlah kerugian yang dialami oleh tertanggung, tidak lebih dan tidak kurang. Pengertian kerugian disini tidak boleh menyebabkan posisi keuangan pihak tertanggung menjadi leih diuntungkan dari posisi sebelum menderita kerugian.

Yang ingin dicapai dari asas indemnitas ini adalah keseimbangan antara risiko yang dialihkan kepada penanggung dengan kerugian yang diderita oleh tertanggung dari akibat terjadinya peristiwa yang secara tidak

wajar tidak diharapkan akan terjadi. Pengaturan atas asas idemnitas diatur dalam Pasal 253 Ayat (1) KUHD yang menyatakan:

"suatu pertanggungan yang melebihi jumlah harha atau kepentingan yang sesungguhnya, hanyalah sah pada jumlah tersebut".

2. Prinsip kepentingan yang diasuransikan (Insurable Interest)

Pihak yang bermaksud mengadakan perjanjian asuransi harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan. Oleh karena itu, pihak tertanggung mempunyai keterlibatan langsung dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadinya dimana yang bersangkutan dapat memperoleh kerugian.

3. Prinsip itikad baik (Utmmost Good Paith)

Asas ini merupakan asas bagi setiap perjanjian, sehingga harus dipenui oleh para pihak yang mengadakan perjanjian. Tidak dipenuhinya asas ini pada saat perjanjian asuransi akan menyebabkan adanya cacat hukum, sesuai dengan Pasal 1320-1329 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Suatu perjanjian adalah cacat hukum apabila ada salah satu pihak yang ingin beritikad buruk/beritikad tidak baik.

Pasal 251 KUHD menyatakan sebagai berikut:

"Setip keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun setiap tidak memberitahukan hal-hal yang diketahui oleh tertanggung, betatpun itikad baik dan ada padanya, yang sedemikian sifatnya sehingga seandainya penanggung telah mengetahui keadaan yang sebenarnya, perjanjian itu tidak akan ditutup atau tidak ditutup dengan syarat-syarat yang sama, mengakibatkan batalnya pertanggungan".

4. Prinsip subrogasi

Pasal 284 KUHD, menyatakan:

"Seseorang penanggung yang telah membayar kerugian suatu barang yang dipertanggungkan, menggantikan tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang orang-orang ketiga berhubung dengan menerbitkan kerugian tersebut dan tertanggung itu adalah bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak penanggung terhadap orang-orang ketiga itu."

Asas subrogasi bagi penanggung, seperti yang tercantum di dalam Pasal 284 KUHD tersebut di atas merupakan asas yang merupakan konsekuensi logis dari idemnitas. Tujuan asas ini adalah untuk memberikan ganti kerugian apabila artinya terjadinya suatu peristiwa yang tidak diharapkan menjadi diuntungkan. Maksudnya, korban disamping sudah mendapatkan ganti kerugian dari bertanggung jawab, dan memperoleh pembayaran lagi dari pihak penumpang. Subrogasi dalam asuransi dapat ditegakkan apabila memenuhi syarat sebagai berikut:

a. Apabila tertanggung di samping mempunyai hak terhadap penanggung, masih mempunyai hak-hak terhadap pihak penumpang.
b. Hak tersebut timbul, karena terjadinya suatu kerugian.

Dengan demikian asuransi sangat penting dalam penyelenggaraan penerbangan dan mempunyai peran yang sangat strategis dalam pertumbuhan penyelenggaraan penerbangan yang sangat pesat sekarang ini. Dengan biaya yang relatif ringan perusahaan-perusahaan penerbangan dapat mengalihkan risiko-risiko yang timbul dalam usahanya kepada perusahaan-perusahaan asuransi

SIMPULAN

Dalam usaha mewujudkan perlindungan keselamatan penerbangan sipil di Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia telah melakukan peningkatan pengawasan secara signifikan dengan melakukan langkah-langkah nyata untuk meningkatkan keselamatan penerbangan, diantaranya dengan melakukan audit tiap tiga bulan sekali terhadap seluruh maskapai penerbangan nasional dan menggunakan kewenangannya untuk mencabut izin operasi pesawat jika peringatan tidak disempurnakan.

Dalam hal ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia Telah maskapai penerbangan untuk melakukan pemeliharaan rutin yang dapat berupa pemeriksaan harian, pemeriksaan sebelum terbang, dan inspeksi setelah terbang (after flight inspection). Tidak cukup dengan itu saja, pemeliharaan berkala dilakukan untuk mengecek komponen-komponen tertentu yang kemungkinan harus diganti setelah melampaui waktu atau jam terbang tertentu, ditambah lagi dengan pemeriksaan menyeluruh pada kerangka struktur pesawat terbang. Keseluruhan proses pemeliharaan dilakukan oleh personel terlatih dan berwenang untuk itu dipandu dengan pedoman pada pemeliharaan (maintenance) manual yang selalu diperbaharui secara berkala oleh pabrik pembuat pesawat.

Selain itu, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia juga telah melakukan introspeksi diri untuk menanggapi opini publik yang berpendapat bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia hanya berdiam diri dan tidak melakukan Banyak inspektur dari Biro Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) mengaitkan perbaikan yang menyebabkan kecelakaan pesawat dan masalah suap kepada maskapai penerbangan saat melakukan inspeksi dan perawatan pesawat. Refleksi diri yang dilakukan oleh Administrasi Penerbangan Sipil Indonesia adalah mengambil langkah tegas untuk mengumumkan peringkat maskapai penerbangan Indonesia dan meningkatkannya dengan memperkuat pengawasan terhadap maskapai penerbangan Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Carl Joachim Friedrich, Filsafat Hukum Perspektif Historis, Nuansa dan Nusamedia, Bandung, 2004.

Djojodiharjdo M.A. Moegni, Perbuatan Melawan Hukum, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1979).

Glanville Williams and B.A. Happle, Foundation of the Law of Tort, (London: Butterworths, 1986).

H.A. Ehrenzweig, Neglince Without Fault, (Los Angeles: University of California Press, 1961).

H.M.N. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III, Cet. V. (Jakarta: Djembatan, 1995).

John Rawls, A Theory of Justice, Massachusetts: The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, 1971.

Kantaatmadja Meike Komar, Berbagai Masalah Hukum Udara dan Hukum Angkasa, (Bandung, Remadja Karya, 1984).

Kusumaatmadja Mochtar, Konsep-konsep Hukum Dalam Pembangunan Nasional, (Bandung: Alumni, 2006).

Mahmud Fachri, Perkembangan Kebijakan Angkutan Udara Indonesia, (Jakarta: Rajawali, 2007).

Martono H.K, "Kecelakaan Pesawat Udara", (Jakarta: Seputar Indonesia, 5 Januari 2007).

Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, (Bandung: Alumni, 1987).

Perjanjian Angkutan Udara Timbal Balik, (Bandung: Mandar Maju, 1997).

"Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi".

Muhammad Abdulkadir, Hukum Perdata Indonesia, Cet. II, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1993.

Hukum Transportasi Darat, Laut, dan Udara, (Bandung:Citra Aditya Bakti, 1999).

Peter Salim, Contemporay English-Indonesia Dictionary, Edisi Pertama. (Jakarta: Modern English Press, 1985).

Prodjodikoro Wirjono, Asas-Asas Hukum Perjanjian, (Bandung: Sumur Bandung,1981).

R. Soekardono, Hukum Dagang Indonesia Jilid II, Penerbit Rajawali Jakarta, Cetakan Kedua, 1981.

Richard W. Wright, "The Grounds and Extent of Legal Responsbility", San Diego Law Review, Vol. 41 (2003).

Robert Cooter and Thomas Ulen, Law and Economics, (New York: Addison Wesley, Longman Inc, 1998).

S. Salim H., Pengantar Hukum Perdata Tertulis, Cet. V, Jakarta: Kompas 2008).

Subekti R. dan R. Tjitrosudibio (Penj.) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek), Pradnya Paramita, Jakarta, 1992.

Subekti, Aneka Perjanjian, Penerbit Alumni, Bandung, 1979.

Hukum Perjanjian, Cet. XIII, Jakarta: Intemasa, 1991.

Sudiro Amad, Tanggung Jawab Pengangkut Udara dan Asuransi, (Jakarta: Era Hukum (Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum) No. 4/ Th. V/ April 1998, Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, 1999.

Tinjauan Hukum terhadap Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut dalam Angkutan Udara, (Jakarta: Era Hukum (Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum) No. 1/ Th. 5/ Juli 1998, Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, 1998.

Suherman E, Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan, (Bandung: Mandar Maju, 2000).

Hukum Udara Nasional dan Internasional, (Bandung: Alumni, 1981).

Suherman E, Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan (Bandung: Alumni, 1996).

Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia, (Bandung: Eresco, 1962).

Suherman. Hukum Udara Indonesia dan Internasional, Penerbit Alumni, (Bandung, 1979)

Suriaatmadja Toto T, Pengangkutan Kargo Udara Dalam Dimensi Hukum Udara Nasional & Internasional, (Bandung: Pustaka Bani Quraisy, 2005).

Suwardi, Penentuan Tanggung Jawab yang Terkait Dalam Kerjasama Transpotasi Udara, (Jakarta: BPHN, 1999).

W. Jack. London, "general Aviation Crash Course: The First 15 Days", 39 Trial Lawyers of America 56, (March, 2003).

Silooy Edward A, "Sistem Tanggung Jawab Internasional Pengangkut Udara Memasuki Millenium 2000", Makalah Forum Diskusi tentang Mewujudkan Penyelenggaraan Penerbangan Aman, Selamat dan Bertanggung Jawab, (Jakarta: 27 Juli 2000).

Soejono Wiwoho, Prinsip-Prinsip Pertanggungjawaban Pengangkut, Makalah pada Penataran Hukum Asuransi, Transportasi, dan Perdagangan Internasional, (Surabaya: Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Sri Bakti Yunari (ed), Bunga Rampai Hukum Pengangkutan Udara, (Jakarta: PSHTT-USAKTI, 2005).