



PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA JASA TRANSPORTASI UDARA DAN TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG YANG DIRUGIKAN AKIBAT KECELAKAAN PESAWAT

Mohammad Sufi Syalabi*, Bambang Eko Turisno , Kabul Supriyadhie
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : abialzamendi@yahoo.co.id

Abstrak

Sebagai badan usaha atau badan hukum, maskapai penerbangan berkewajiban untuk menjamin keselamatan terhadap penumpangnya, dan maskapai dapat dimintai pertanggungjawaban apabila melakukan kesalahan yang merugikan penumpang. Dalam penyelenggaraan penerbangan ternyata banyak hak-hak penumpang yang tidak dipenuhi sebagaimana mestinya oleh perusahaan penerbangan seperti banyak kasus kecelakaan yang berakibat kematian atau luka-luka terhadap penumpang. Sehubungan dengan itu diperlukan adanya pengaturan-pengaturan secara hukum untuk menentukan tanggung jawab perusahaan penerbangan sehingga kepentingan penumpang terlindungi.

Tujuan dari penulisan hukum ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah tanggung jawab maskapai terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat, serta bentuk tanggung jawab maskapai terhadap kerugian yang dialami penumpang akibat dari terjadinya kecelakaan pesawat. Penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris yang dilakukan dengan penelusuran terhadap data di lapangan yang didapatkan melalui wawancara secara informal dan bersifat pribadi serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang transportasi udara. Dengan analisis data secara kualitatif.

Hasil dari penelitian dalam penyusunan studi kasus ini menunjukkan bahwa tanggung jawab maskapai terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat adalah dengan berupa tindakan pertolongan pertama pada saat terjadi kecelakaan pesawat yaitu pada Maskapai Air Asia, Garuda Indonesia dan Trigana Air, serta memberikan ganti rugi berupa sejumlah nominal uang yang setara dengan besarnya kerugian yang diderita penumpang dan jumlah ganti kerugian diatur dalam Peraturan Menteri perhubungan No.77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara maupun bersumber pada hukum internasional Konvensi Warsawa 1929.

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Maskapai Penerbangan, Kecelakaan.

Abstract

As a business entity or a legal entity, the airline is obliged to ensure the safety of the passenger, and the airline can be held accountable when making a costly mistake passengers. In the operation of flights was a lot of passenger rights are not fulfilled properly by the airline as many cases of accidents resulting in death or injury to passengers. Therefore it is necessary to have legal arrangements to determine the responsibility of the airline so that the interests of passengers are protected.

The purpose of this research is to determine how the responsibility of the airline to the passenger plane crash, as well as a responsibility to the losses experienced airline passengers as a result of the plane crash. This research is empirical juridical conducted with a search for field data obtained through interviews are informal and personal as well as laws and regulations relating to the protection of the law against passenger air transportation. With the analysis of qualitative data.

The results of the research in the preparation of this case study shows that the responsibility of the airline to the passenger plane crash was the form of first aid measures in the event of an accident Pesawar namely the Airlines Air Asia, Garuda Indonesia and Trigana Air, as well as provide compensation in the form of a nominal amount of money which is equivalent to the amount of loss suffered by the passengers and the amount of compensation Regulation 77 of 2011 on the nexus of Liability Carrier Air Transport and rooted in international law in 1929 Warsaw Convention.

Keyword: Responsibility, Airlines, Accident.

I. PENDAHULUAN

Sebagai negara berkembang bangsa Indonesia harus melaksanakan pembangunan nasional di segala bidang, di semua aspek kehidupan manusia. Pembangunan yang dilaksanakan bangsa Indonesia merupakan rangkaian gerak perubahan menuju kepada kemajuan. Salah satu sarana yang menjadi sasaran pembangunan nasional adalah bidang ekonomi, karena perekonomian suatu negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di negara tersebut.

Keberhasilan pembangunan perekonomian di suatu negara yang didukung dengan sektor moneter, fiskal dan stabilitas nasional yang bagus, memungkinkan negara tersebut akan lebih mudah dalam mencapai keberhasilan pembangunan disegala aspek kehidupan masyarakat, sehingga kesejahteraan masyarakat dengan segera dapat terwujud. Sejalan dengan berkembangnya perekonomian di Indonesia terutama dalam peningkatan produksi barang dan jasa.

Sebagai negara kepulauan dan negara yang sedang berkembang dalam menjalin hubungan dengan luar negeri maka Indonesia sangat membutuhkan jasa pengangkutan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain dan negara lain. Kondisi dan keadaan seperti itulah yang mengakibatkan jasa pengangkutan udara menjadi

sangat penting.¹ Pesawat udara mempunyai karakteristik antara lain mampu mencapai tempat tujuan dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, tidak mengenal batas suatu negara, memiliki tingkat keamanan dan keselamatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan moda transportasi lainnya.²

Dalam setiap penyelenggaraan angkutan udara pasti akan memiliki risiko kerugian akibat kecelakaan yang kemudian berdampak pada konsekuensi hukum. Risiko tersebut khususnya yang berkaitan dengan penyelesaian santunan terhadap pengguna jasa angkutan udara yang mengalami kerugian sebagai bentuk tanggung jawab hukum (legal liability) dari perusahaan angkutan udara.³

Angkutan udara tidak dapat lepas dari musibah kecelakaan. Dalam dunia penerbangan dikenal dua pengertian yakni kejadian (incident), dan Kecelakaan (accident). Kecelakaan (accident) adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, di mana terjadi kematian atau luka parah atau kerugian

¹ Soekardono R, *Hukum Dagang Indonesia* jilid 11, Rajawali Press, Jakarta, 1981, hlm.4

² H.K Martono, 1987, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung, hlm. 102

³ H.K. Martono, 2007, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 338

Dalam menentukan pertanggungjawaban perusahaan penerbangan tentunya harus mengacu pada ketentuan-ketentuan yang berlaku, sehingga dapat ditentukan pihak-pihak yang bertanggung jawab, hal-hal yang dapat dipertanggungjawabkan, bentuk-bentuk pertanggungjawaban, besar ganti kerugian dan lain-lain. Pada kegiatan penerbangan komersil atau transportasi udara niaga terdapat beberapa ketentuan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang baik yang bersumber pada hukum nasional maupun yang bersumber pada hukum internasional. Ketentuan hukum nasional yang secara khusus mengatur tentang kegiatan penerbangan saat ini adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Kasus kecelakaan pesawat yang penulis teliti yaitu kecelakaan maskapai Air Asia QZ8501, jurusan Surabaya ke Singapura di Perairan Pangkalan Bun Kalimantan Tengah pada hari Minggu, 28 Desember 2014. Kecelakaan pesawat Air Asia tersebut mengakibatkan hilangnya nyawa berjumlah 162 orang yang terdiri dari 155 penumpang dan 7 awak pesawat.

Pihak pengangkut dalam hal ini ialah maskapai Air Asia yang mempunyai tanggung jawab terhadap penumpang yang menjadi korban. Pertanggungjawaban pihak pengangkut dalam hal penyelesaian ganti rugi oleh keluarga korban, pihak pengangkut harus terlebih dulu mengumpulkan data-data dari ahli waris untuk mempermudah mengidentifikasi korban-korban yang bertujuan untuk masalah hak-

hak ahli waris atas uang ganti rugi yang diberikan pihak pengangkut atas terjadinya kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501.

Penumpang sekaligus sebagai konsumen jasa penerbangan mempunyai hak yang dilindungi oleh undang-undang baik undang-undang perdata maupun dalam undang-undang Nomor 1 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pemakai jasa angkutan udara perlu memperoleh perlindungan hukum untuk tiga hal yang utama yaitu keselamatan, keamanan dan jasa angkutan udara dari kualitas pelayanan pengangkutan udara. Sistem perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan udara, khususnya penumpang masih ada hal-hal lain yang merupakan unsur-unsur dalam perlindungan konsumen, yang lengkapnya adalah keselamatan, keamanan, kenyamanan, pelayanan, pentarifan dan perjanjian angkutan udara

Berdasarkan uraian permasalahan diatas, maka peneliti tertarik melakukan penelitian yang berjudul, **“PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA JASA TRANSPORTASI UDARA DAN TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG YANG DIRUGIKAN AKIBAT KECELAKAAN PESAWAT.”**

II. METODE

A. Metode Pendekatan

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis empiris, yaitu pendekatan yang bertujuan untuk memperoleh pengetahuan tentang bagaimana hubungan hukum dengan

masyarakat dengan faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan hukum dalam masyarakat. Pendekatan ini dilakukan dengan mengadakan penelitian di lapangan dengan tujuan untuk mengumpulkan data yang objektif yang disebut sebagai data primer⁴

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis ini menekankan dari segi perundang-undangan dan peraturan-peraturan serta norma-norma hukum yang relevan dengan permasalahan ini, yang bersumber pada data sekunder yang berupa studi kepustakaan meliputi ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang perlindungan terhadap konsumen serta dokumen yang berkaitan dengan studi kasus yang diangkat.

Sedangkan pengertian empirisnya adalah bahwa di dalam mengadakan penelitian dilakukan dengan melihat kenyataan yang ada dalam praktek yang menyangkut bentuk tanggung jawab maskapai terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat..

B. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis. Metode Deskriptif adalah suatu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan

membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Dengan kata lain penelitian deskriptif analitis mengambil masalah atau memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan lalu dari hasil penelitian yang kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulannya.⁵ Spesifikasi penelitian ini bertujuan menggambarkan peraturan perundang-undangan tentang perlindungan konsumen, peraturan perundang-undangan dan konvensi-konvensi internasional yang berkaitan dengan pengangkutan udara yang berlaku secara menyeluruh dan sistematis.

C. Metode Analisis Data

Metode penyajian data yang diperoleh selanjutnya diolah kemudian disajikan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Seleksi data, yaitu pemeriksaan data untuk mengetahui apakah data tersebut sudah lengkap sesuai dengan keperluan penelitian
2. Klasifikasi data, yaitu menempatkan data sesuai dengan bidang pokok bahasan agar mudah dalam menganalisisnya.
3. Sistematika data, yaitu penyusunan data menurut sistematika yang ditetapkan dalam penelitian sehingga mempermudah dalam analisa.

Untuk tahap terakhir dari langkah-langkah diatas setelah semua data dikumpulkan kemudian disusun secara sistematis berbentuk uraian yang lengkap untuk akhirnya menjadi sebuah tulisan hukum.

⁴ Abdulkadi Muhammad, *Hukum dan penelitian hukum*, (Jakarta: UI Press, 1986) Halaman 43

⁵ Prof. Dr. Sugiyono *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif*, hlm. 283, Alfabeta Bandung, 2013

Metode analisis data yang dilakukan adalah dengan cara, hasil penelitian yang telah terkumpul dianalisis secara kualitatif yaitu data tersebut diolah tanpa menggunakan angka-angka yang kemudian digunakan sebagai salah satu cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif-analitis. Data-data dari penelitian ini dikumpulkan dan diseleksi secara sistematis, yuridis dan logis.⁶ Penelitian ini bertujuan menggambarkan secara akurat dan sistematis data yang diperoleh, dimana dengan metode ini diharapkan memperoleh jawaban mengenai pokok-pokok permasalahan dari penelitian ini

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Maskapai Terhadap Penumpang Korban Kecelakaan Pesawat

Dalam bab pembahasan ini membahas mengenai tanggung jawab oleh pengangkut udara yang disebabkan karena adanya hubungan antara pelaku usaha angkutan udara dengan penumpang angkutan udara yang disebabkan perjanjian pengangkutan udara yang masing-masing maskapai penerbangan menerapkannya. Perjanjian dalam pengangkutan udara itu sendiri merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang, dimana pengangkut udara mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat.

Berdasarkan hasil penelitian sama seperti perjanjian pengangkutan udara pada umumnya, bentuk perjanjian yang ada didalam Maskapai Air Asia termasuk kedalam perjanjian baku standard contract, penumpang dalam perjanjian pengangkutan hanya menerima atau menolak, sedangkan pihak Maskapai Air Asia yang menentukan isi perjanjian pengangkutan tersebut tanpa adanya negosiasi dengan pihak penumpang. Bentuk atau model perjanjian PT. Indonesia Air Asia tercantum dalam dokumen pengangkutan yaitu berupa tiket antara lain memuat:

1. Nomor, tempat, dan tanggal penerbitan
2. Nama maskapai dan nama penumpang
3. Nomor penerbangan
4. Tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan
5. Tempat pendaratan yang direncanakan anantara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan apabila ada
6. Bagasi Cuma-Cuma sebesar 20kg
7. Catatan penting sebagai pemberitahuan kepada penumpang
8. Dan pernyataan bahwa penumpang tunduk kepada syarat dan ketentuan penerbangan yang ditentukan oleh Air Asia

Mengenai isi tiket milik Air Asia ini telah sesuai dengan ketentuan isi perjanjian pengangkutan udara berupa dokumen pengangkutan berdasarkan pasal 151 ayat 2 Undang-Undang No. 1 tentang penerbangan, karena jelas memuat

⁶ Burhan As-shofa. *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Rineka Cipta, 2004) hlm 61.

mengenai tanggal penerbitan tiket adanya pemberitahuan tanggal penerbitan ini bertujuan memenuhi kepentingan administrasi perusahaan atau maskapai penerbangan Air Asia. Adanya penerbitan ini dianggap bahwa pihak penumpang dianggap sepakat atas perjanjian penumpang sejak diterbitkannya tiket tersebut. Terdapatnya nama penumpang hal ini dilakukan demi keamanan penumpang tersebut sendiri

Dari ketentuan perjanjian yang dibuat oleh pihak PT. Indonesia Air Asia inilah yang dapat dijadikan oleh penumpang untuk melakukan pengajuan klaim apabila mendapat kerugian dari pihak PT. Indonesia Air Asia karena semua tertera jelas pada penjelasan yang ada di dalam website Air Asia. Maskapai Air Asia dalam menjalankan usahanya harus tunduk terhadap peraturan yang mengatur tentang kerugian penumpang seperti yang diatur di dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara memberikan jaminan bahwa pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap:

1. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka
2. Hilang atau rusaknya bagasi kabin
3. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat
4. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo
5. Keterlambatan angkutan udara; dan
6. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga

Tuntutan ganti kerugian oleh penumpang Air Asia dapat dilakukan berdasarkan bukti sebagai dalam dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat (claim tag) atau surat muatan udara (airway bill) atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dan/atau harta Benda terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara.

Berdasarkan Pasal 140 ayat (1) Undang-undang No.1 Tahun 2009 menyatakan bahwa “Badan usaha angkutan udara niaga, wajib mengangkut orang dan/atau kargo setelah disepakati perjanjian pengangkutan”. maskapai Air Asia sebagai angkutan udara niaga telah melaksanakan kewajiban tersebut, dan sebagai bukti adanya kesepakatan perjanjian pengangkutan adalah tiket pesawat dan/atau dokumen muatan, yang diberikan setelah membayar biaya angkutan. Hal ini sesuai dengan Pasal 140 ayat (3) Undang-undang No. 1 Tahun 2009 yang menyatakan bahwa “Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan tiket dan dokumen muatan”. Dengan demikian tiket pesawat dan/atau dokumen muatan merupakan tanda bukti telah disepakati perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan..

dokumen pengangkutan, misalnya tiket penumpang atau surat muatan udara. dapat menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan yang

dibuat para pihak hanya menciptakan hubungan kewajiban dan hak sebagaimana yang ditentukan oleh Undang-Undang dan kebiasaan, serta cenderung tidak membuat ketentuan sendiri. Hal ini sama dengan asas konsensual yang mendasari perjanjian pengangkutan. dalam pasal 6 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999, diatur hak pelaku usaha yaitu:

1. *Hak untuk menerima menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.*
2. *Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik.*
3. *Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen.*
4. *Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.*
5. *Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.*

Penyelenggaraan penerbangan seperti maskapai Air Asia, Garuda Indonesia dan Trigana Air dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Maskapai tersebut tunduk dan taat terhadap peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pelaksanaan penerbangan. Dalam pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut adalah menyangkut

prinsip tanggung jawab yang diterapkan. Ada beberapa bentuk prinsip tanggung jawab pengangkut yang dikenal dalam kegiatan pengangkutan, yang masing-masing berbeda satu dengan lainnya, baik itu cara pembebanan pembuktian, besarnya ganti kerugian dan lain-lain. Penggunaan prinsip tanggung jawab pengangkut sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor.

1. *Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (the based on fault atau liability based on fault principle);*
2. *Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (rebuttable presumption of liability principle);*
3. *Prinsip tanggungjawab mutlak (no fault, atau strict liability, absolute liability principle).*

Prinsip tanggung jawab pengangkut tersebut pada umumnya didasarkan atau diletakkan pada pembebanan pembuktian, yaitu pihak mana yang harus membuktikan adanya unsur kesalahan. Dalam pembuktian dikenal beberapa prinsip yaitu pembuktian oleh pihak yang menggugat, atau oleh pihak yang digugat (pembuktian terbalik). Pembicaraan mengenai tanggung jawab pengangkut akan membicarakan ruang lingkup tanggung jawab, persyaratan kapan pengangkut bertanggung jawab, pihak yang membuktikan kesalahan, besaran ganti rugi, mekanisme klaim, mekanisme pembayaran ganti rugi.

Syarat dalam menentukan tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang dialami penumpang adalah persyaratan bahwa kecelakaan tersebut harus terjadi selama

penumpang dalam pesawat atau melakukan embarkasi atau disembarkasi. Persyaratan ini jika terjadinya kecelakaan pada saat penerbangan tentunya tidak akan menjadi masalah sebab secara nyata dapat diketahui bahwa penumpang berada secara fisik di dalam pesawat, akan tetapi persyaratan ini akan menjadi permasalahan jika terjadinya kecelakaan tidak terjadi di dalam pesawat, misalnya adanya gangguan teroris yang memaksa pesawat mendarat, atau penumpang terjatuh, atau kecelakaan terjadi pada saat sedang menunggu pesawat. Menurut Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929 menyatakan meskipun kerugian yang diderita penumpang tidak ada hubungan dengan pengangkutan udara, asalkan diakibatkan oleh suatu kecelakaan dan terjadi di dalam pesawat udara atau pada waktu melakukan embarkasi atau disembarkasi maka pengangkut harus bertanggung jawab. Ketentuan syarat harus ada hubungan dengan kegiatan pengangkutan udara jika dikaitkan dengan prinsip tanggung jawab mutlak (strict liability) maka hal tersebut tidak diperlukan sebab dalam prinsip tanggung jawab mutlak, bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami penumpang yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara atau pada saat embarkasi atau disembarkasi, kecuali terhadap hal-hal yang ditegaskan di dalam undang-undang atau konvensi.

Mengenai ketentuan ganti rugi terhadap penumpang yang mengalami kerugian, Air Asia, Garuda Indonesia dan Trigana Air menganut ketentuan ganti rugi terhadap penumpang sesuai dengan

Peraturan Menteri Perhubungan No.77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan udara. Adapun ketentuan ganti rugi terhadap penumpang menurut Peraturan Menteri No.77 Tahun 2011 diatur dalam Pasal 3, 5, 10, dan 11.

Di dalam Undang-undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, terdapat ketentuan-ketentuan yang mengatut tentang upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen yang mengalami kerugian akibat perbuatan pelaku usaha. Upaya-upaya atau sarana-sarana yang dapat dilakukan dalam memperjuangkan hak-hak konsumen dapat ditempuh dengan cara menerapkan sanksi-sanksi hukum baik yang bersifat administrative, perdata maupun pidana. Selain itu para pihak juga dapat memilih secara suka rela untuk mengajukan gugatan perdata kepada pengadilan atau melakukan penyelesaian perkara melalui jalur di luar pengadilan melalui perantara pihak-pihak lain yang memang keberadaannya telah diatur dalam peraturan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Pasal 45, yang Menyatakan Bahwa “setiap Konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha, melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.

Dalam penyelesaian masalah sengketa kecelakaan pesawat, penelitian ini menemukan yang menjadi dasar gugatan ganti kerugian pengguna jasa angkutan udara akibat kecelakaan pesawat kepada

pengangkut. Gugatan ganti kerugian tersebut yaitu karena pengguna jasa angkutan udara meninggal dunia, luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan pesawat, dengan menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak dalam kasus Kecelakaan Maskapai Air Asia, Garuda Indonesia, dan Trigana Air dalam proses ganti kerugian kepada pengguna jasa angkutan udara akibat kecelakaan pesawat dapat diselesaikan melalui mekanisme mediasi atau cara litigasi dengan mengacu ketentuan hukum yang berlaku di bidang angkutan udara.

B. Tanggung Jawab AirAsia Terhadap Penumpang Yang Menjadi korban Terjadinya kecelakaan AirAsia QZ8501

Pesawat Air Asia QZ8501 atau Airbus A320-216 dengan nomor seri 3648 dan kode registrasi PK-AXC hilang kontak pada Minggu tanggal 28 Desember 2014 pukul 07.24 WIB pada saat terbang dari Surabaya, Indonesia menuju Singapura. Laporan terakhir dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang dirilis Selasa, 1 Desember 2015 menyimpulkan kegagalan sistem dalam mendeteksi kerusakan pesawat menjadi penyebab utama kecelakaan yang menewaskan 162 jiwa tersebut

Tanggung jawab Air Asia dalam saat mencari korban Proses pencarian dan evakuasi QZ8501 melibatkan sejumlah negara asing. Kementerian Luar Negeri mencatat ada 16 negara yang membantu. Badan SAR Nasional (Basarnas) melaporkan, selama 16 hari melakukan pencarian korban pesawat AirAsia QZ8501, dana yang dikeluarkan sebesar Rp 570 juta. Hal

tersebut disampaikan oleh Kepala Badan SAR Nasional. Untuk akomodasi keluarga korban AirAsia Bantu Akomodasi Gratis untuk Keluarga Penumpang QZ8501. Maskapai AirAsia Indonesia telah menyiapkan segala sesuatu untuk membantu para keluarga penumpang AirAsia QZ8501 dalam melewati dan menghadapi masa-masa sulit. Total anggaran yang dikeluarkan sebesar Rp 570 juta selama 16 hari pencarian AirAsia QZ8501.

Kecelakaan Pesawat Air Asia QZ8501 ini memunculkan kewajiban perdata yang harus dilakukan oleh pihak maskapai penerbangan Air Asia atas kecelakaan pesawat QZ8501 yang telah menewaskan penumpangnya karena ini merupakan sebuah kerugian yang di rasakan oleh keluarga korban yang di tinggalkan. Berdasarkan ketentuan Pasal 141 ayat (1) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan “pengangkut bertanggung jawab atas kerugian tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara”. Yang berarti Maskapai Air Asia dapat dimintai pertanggung jawabannya atas kerugian penumpang yang meninggal dunia dalam kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501. Pertanggung jawaban tersebut merupakan kewajiban perdata yang harus di lakukan oleh maskapai penerbangan Air Asia.

Berdasarkan Pasal 47 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan

untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh konsumen. penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh konsumen yang dirugikan, isi pasal ini dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab yang dapat di berikan oleh maskapai penerbangan Air Asia kepada penumpang ialah berupa ganti rugi.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Pasal 3 huruf (a) menyatakan bahwa jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka ditetapkan sebagai berikut “Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang. Oleh karena itu besaran ganti rugi yang berupa uang ganti rugi dari maskapai penerbangan Air Asia terhadap penumpang yang meninggal dunia atas kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501 berjumlah sebesar Rp 1.250.000.000,00 per penumpang. penyelesaian ganti rugi yang dilakukan oleh maskapai Air Asia ini dijamin oleh hukum dan

penumpang pasti akan mendapatkan sejumlah uang ganti rugi tersebut. Berdasarkan Pasal 141 ayat (1) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Penerbangan. Pengangkut dalam hal ini Air Asia dibebankan tanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia.

Setiap perjanjian yang bermaksud untuk menentukan jumlah ganti kerugian lebih rendah dari jumlah tersebut, batal demi hukum, hal ini diatur dalam pasal 23 Konvensi Warsawa 1929; *‘Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention’.*

Maskapai Air Asia dalam melakukan tanggung jawab atas jatuhnya korban jiwa dalam kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501 tersebut, melakukan ganti kerugian berjumlah sebesar 100.000 SDR untuk setiap penumpang yang meninggal dunia. Sementara itu jumlah kerugian yang atas bagasi hilang, rusak, musnah mencapai 1.000 SDR setiap penumpang. Adapun kurs acuannya menggunakan mata uang khusus milik International Monetary Fund. Cara menghitung jumlah ganti kerugian harus mempertimbangkan metode evaluasi yang dilakukan oleh International Monetary Fund pada saat pelaksanaan transaksinya, sementara itu bagi negara yang tidak menjadi negara anggota tata cara perhitungan berdasarkan ketentuan negara

tersebut. Dikarenakan besaran nilai mata uang berubah dari waktu ke waktu mengikuti laju inflasi global maka pada saat ini kurs acuannya 1 SDR (Special Drawing Rights) dihargai US\$ 1,5 (satu setengah dollar Amerika Serikat) atau jika dikonversi ke dalam rupiah sekitar Rp. 17.729.- (tujuh belas ribu tujuh ratus dua puluh sembilan rupiah) Jadi dalam kasus kecelakaan Air Asia QZ8501 jika ditinjau dari Konvensi Montreal 1999 maka ganti rugi yang diberikan kepada penumpang korban kecelakaan mencapai Rp.1. 770. 000. 000 (satu milyar tujuh ratus tujuh puluh tujuh juta rupiah).

Maskapai Air Asia dalam melakukan tanggung jawabnya sudah membayar penuh uang ganti rugi diberikan terhadap 25 keluarga korban kecelakaan pesawat AirAsia QZ8501 rute Surabaya-Singapura yang jatuh pada akhir tahun lalu. Dengan jumlah nilai keseluruhan yang dibayarkan saat ini baru mencapai Rp 31,25 miliar. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara, nilai kompensasi per korban sebesar Rp 1,25 miliar. Maskapai Air Asia menjelaskan alasan mengapa baru 25 keluarga korban yang mendapat uang ganti rugi dari Air Asia, hal tersebut disebabkan karena Maskapai Air Asia belum bisa menyerahkan kompensasi penuh kepada seluruh keluarga korban karena masih banyak keluarga korban yang belum menyerahkan kelengkapan dokumen yang dibutuhkan, salah satu yang penting adalah akta kematian korban. Untuk penumpang yang belum teridentifikasi Maskapai Air Asia akan mengupayakan untuk

membantu keluarga korban agar mendapatkan fatwa dari Mahkamah Agung agar menerbitkan akta kematian tanpa melalui proses pengadilan.

Pihak maskapai Air Asia memeriksa, memproses dan meneliti data orang yang terikat perjanjian pengangkutan udara dalam pesawat yang tertimpa kecelakaan, benar tidaknya luka-luka atau cacat tubuh yang diderita penumpang tersebut akibat kecelakaan pesawat udara itu dan benar atau tidaknya orang tersebut adalah ahli waris yang ditanggung penumpang yang tewas akibat kecelakaan pesawat udara itu. Bila semua bukti yang diberikan benar, maka maskapai Air Asia menetapkan ganti rugi yang akan diberikan, tetapi bila semua bukti yang diberikan tidak sesuai atau tidak benar maka maskapai Air Asia berhak untuk tidak bertanggung jawab atau berhak untuk tidak memberikan ganti rugi. Bila ganti rugi yang ditetapkan maskapai Air Asia itu disetujui oleh kedua belah pihak, maka maskapai Air Asia siap untuk membayar sesuai dengan kesepakatan bersama mengenai cara pembayaran dan jangka waktunya, tetapi bila ganti rugi yang ditetapkan maskapai Air Asia itu tidak disetujui oleh pihak penumpang maka penumpang dapat mengajukan gugatan di pengadilan. Pembayaran ganti rugi yang diberikan pihak maskapai Air Asia dilakukan dalam bentuk uang rupiah dan langsung dibayarkan kepada orang yang berhak, atau orang yang bersangkutan

IV. KESIMPULAN

Mengacu pada pokok permasalahan yang telah diuraikan dalam Bab Pendahuluan, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Maskapai penerbangan sebagai badan usaha wajib bertanggung jawab atas segala sesuatu yang menjadi ruang lingkup tanggung jawab kepada para penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat dan wajib untuk mengganti kerugian sebagai bentuk tanggung jawab kepada para penumpang yang menggunakan jasa angkutan penerbangan yang bersangkutan. Hal ini tercantum dalam pasal 4 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Kosumen. Ganti rugi yang diberikan oleh pihak maskapai penerbangan dalam bentuk sejumlah nominal uang. Besarnya jumlah ganti kerugian diatur dalam pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Kewajiban perdata maskapai penerbangan Air Asia terhadap penumpang yang menjadi korban dalam kecelakaan pesawat QZ8501 berdasarkan Pasal 141 ayat (1) dan Pasal 165 ayat (5) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan ialah berupa ganti rugi, serta Pasal 3 huruf

- (a) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 yang menyatakan besarnya ganti rugi terhadap korban kecelakaan pesawat tersebut.
2. Maskapai penerbangan seperti Air Asia, Garuda Indonesia, dan Trigana Air Dalam hal memberikan ganti kerugian tunduk pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.. Pertanggung jawaban angkutan udara terhadap kecelakaan penerbangan ini merupakan upaya perlindungan hukum bagi pemakai jasa angkutan udara, yang menderita kerugian sebagai akibat dari kegiatan penerbangan. Mengenai pelaksanaan ganti rugi terhadap kecelakaan Air Asia dengan nomor penerbangan QZ8501. Mengacu pada Konvensi Warsawa 1929 yang telah diratifikasi di Indonesia maka dengan landasan ini dapat disimpulkan bahwa Maskapai Air Asia demi hukum bertanggung jawab, tanpa harus dibuktikan terlebih dahulu kesalahan dari pada perusahaan penerbangan. Dalam Peraturan Pelaksanaan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyatakan bahwa, ganti rugi yang berhak diterima oleh keluarga korban penumpang maskapai Air Asia QZ8501 sebesar 1,25



milyar rupiah per penumpang yang meninggal dunia. Seluruh ganti rugi yang dilakukan berlandaskan hukum dari undang-undang tersebut wajib dilakukan oleh perusahaan penerbangan.

V. DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Martono. H.K. dan Sudiro, Ahmad ;
"Hukum Angkutan Udara,
Rajawali Pers Jakarta, 2011
- Ash-Shofa, Burhan; Metode
Penelitian Hukum, PT Rineka.
Cipta Jakarta 2004
- Muhammad, Abdul Kadir; Hukum
Pengangkutan Niaga, Jakarta :
Cipta Aditya Bhakti, 1991
- Subekti, Raden : Aneka Perjanjian,
PT Citra Aditya , Bandung
1995 Djambatan, Jakarta
1984