

LEGALITAS DOKUMEN RELEASE AND DISCHARGE TERHADAP PEMENUHAN ASURANSI KECELAKAAN PESAWAT KEPADA PENUMPANG DAN BAGASI DALAM ANGKUTAN UDARA KOMERSIAL DITINJAU DARI TEORI TUJUAN HUKUM

Mylandi Susana¹, Ade Maman Suherman², Tri Setiady³

Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum

Universitas Singaperbangsa Karawang

2410632010017@student.unsika.ac.id¹

Ade.maman@fh.unsika.ac.id²

tri.setiady@fh.unsika.ac.id³

PENDAHULUAN

Pengangkutan merupakan salah satu sarana dalam memperlancar roda perekonomian, membuka akses kedaerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pengangkutan memiliki arti penting yang tercermin seiring meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah.¹ Sistem pengangkutan nasional terdiri dari transportasi darat, air, maupun udara yang seluruhnya terbagi dalam bagian-bagian yang saling berkaitan, berhubungan, dan bekerjasama ke arah tujuan sistem tersebut. Pengangkutan udara yang diselenggarakan oleh angkutan udara komersial merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak sangat cepat dalam jangka waktu yang singkat, penggunaan teknologi tinggi, manajemen yang teratur, serta jaminan akan keamanan dan keselamatan yang optimal sebagaimana amanat dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pengangkutan udara yang diselenggarakan oleh angkutan niaga komersial juga tidak luput dari risiko yang tidak dapat dihindari. Risiko tersebut dapat berupa keterlambatan penerbangan, kerusakan maupun kehilangan bagasi tercatat, serta kecelakaan yang dapat mengakibatkan penumpang maupun awak pesawat mengalami luka ringan, luka berat, cacat tetap, bahkan sampai meninggal dunia.

Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur bahwa pihak

¹ Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956

penyelenggara angkutan bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, maupun luka-luka yang disebabkan oleh kejadian angkutan udara baik di dalam pesawat maupun naik/turunnya pesawat yang disebabkan oleh kesalahan dari pihak pengangkut maupun orang yang dipekerjakannya. Tanggung jawab pihak penyelenggara angkutan tersebut dilimpahkan pada perusahaan asuransi sebagaimana yang diatur dalam Pasal 179 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo yang diangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141.

Dunia penerbangan Indonesia pernah berduka setelah kecelakaan yang menimpa penerbangan JT 610 milik maskapai Lion Air dengan rute Jakarta menuju Pangkal Pinang yang jatuh di perairan Karawang pada 29 Oktober 2018 silam. Penerbangan tersebut menewaskan seluruh orang dalam pesawat yang terdiri dari 189 penumpang dan 5 orang awak.² Kecelakaan tersebut menimbulkan kedukaan yang sangat besar terhadap keluarga para korban sekaligus permasalahan. Permasalahan yang timbul pasca kecelakaan salah satunya berupa pemenuhan hak para ahli waris dari korban mengenai asuransi. Para ahli waris korban mengeluhkan belum mendapatkan kompensasi berupa santunan dari Lion Air Grup karena menolak menandatangani dokumen *Release and Discharger* atau R&D yang merupakan syarat pencairan asuransi. Dokumen tersebut mensyaratkan bahwa keluarga korban dilarang menuntut pihak Boeing setelah menandatangani kesepakatan. Lion Air Grup membenarkan persyaratan tersebut tetapi menolak memberi penjelasan.³ Persyaratan tersebut merupakan perbuatan yang menyalahi hukum positif. Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Pengangkut Angkutan Udara bahwa bahwa besar kerugian tidak menutup kesempatan kepada ahli waris korban untuk mengajukan gugatan ke pengadilan. Berdasarkan pemaparan tersebut dapat diketahui bahwa dokumen tersebut bukan merupakan syarat penerimaan ganti kerugian dan legalitasnya pun dipertanyakan.

Identifikasi Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang masalah, maka rumusan masalahnya adalah :

² Kompas, 2019, Hari ini dalam Sejarah : Mengenang Satu Tahun Jatuhnya Lion Air JT 670, <https://www.kompas.com/tren/read/2019/10/29/060200965/hari-ini-dalam-sejarah--menenang-satu-tahun-jatuhnya-lion-air-jt-610?page=all>, diakses pada 28 Februari 2020 Pukul 17.27 WIB.

³ *Ibid*, Keluarga Korban Lion Air JT 610 Menolak Syarat Pencairan Asuransi <https://bisnis.tempo.co/read/1168164/keluarga-korban-lion-air-jt-610-menolak-syarat-pencairan-asuransi/full&view=ok>, diakses pada 28 Februari 2020 Pukul 18.16 WIB.

- a. Bagaimana legalitas dokumen *Release and Discharger* sebagai persyaratan pencairan asuransi kecelakaan pesawat kepada kepada penumpang dan bagasinya dalam angkutan udara komersial ?
- b. Bagaimana peran pemerintah terhadap pemenuhan hak ahli waris korban atas asuransi kecelakaan Lion Air JT 610 terhadap penumpang dan bagasinya?

Tujuan Penelitian

1. Tujuan Objektif

- a) Penelitian bertujuan untuk mengetahui serta menganalisis legalitas dokumen *Release and Discharger* sebagai persyaratan pencairan asuransi kecelakaan pesawat kepada kepada penumpang dan bagasinya dalam angkutan udara komersial.
- b) Penelitian bertujuan untuk mengetahui serta menganalisis peran pemerintah terhadap pemenuhan hak ahli waris korban atas asuransi kecelakaan Lion Air JT 610 terhadap penumpang dan bagasinya.

2. Tujuan Subjektif

- a) Penelitian ini bertujuan untuk menerapkan serta mengembangkan pengetahuan ilmu hukum yang diperoleh oleh penulis guna memberikan manfaat bagi penulis maupun kepada masyarakat.
- b) Penelitian ini juga bertujuan untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Magister Hukum pada Progam Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Singaperbangsa Karawang.

Kerangka Pemikiran

Teori Tujuan Hukum

Gustav Radbruch dalam bukunya yang berjudul "*einführung in die rechtswissenschaften*" menyatakan bahwa di dalam hukum terdapat 3 (tiga) nilai dasar, yakni keadilan (*gerechtigkeit*), kemanfaatan (*zweckmassigkeit*), dan kepastian hukum (*Rechtssicherheit*). Gustav Radbruch juga menegaskan bahwa prioritas tujuan hukum memiliki urutan sebagai berikut: Keadilan Hukum, Kemanfaatan Hukum, serta Kepastian Hukum. Berbicara mengenai keadilan, tujuan hukum ini memiliki sifat normatif sekaligus konstitutif bagi hukum. Sifat normatif menegaskan bahwa keadilan menjadi landasan moral hukum sekaligus tolak ukur sistem hukum positif, sedangkan sifat konstitutif memiliki artian, hukum

tanpa keadilan adalah sebuah aturan yang tidak pantas menjadi hukum.⁴

Tujuan hukum selanjutnya adalah kemanfaatan. Hukum adalah segala yang berguna bagi rakyat. Sebagai bagian dari cita hukum (*idée des recht*), keadilan, dan kepastian hukum membutuhkan pelengkap yaitu kemanfaatan. Kemanfaatan dapat dimaknai sebagai kebahagiaan (*happiness*). Baik buruknya suatu hukum bergantung pada apakah hukum tersebut memberikan kebahagiaan atau tidak pada manusia. Hukum yang baik adalah hukum yang mampu memberi manfaat kepada setiap subjek hukum. Hukum dapat dikategorikan baik apabila mampu memberikan kebahagiaan kepada masyarakat.

Masyarakat mengharapkan manfaat dalam implementasi dan penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia, maka pengimplementasian hukum atau penegakan hukum harus pula memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat. Pengimplementasian dan penegakan hukum harus dapat mencegah timbulnya kekisruhan di dalam masyarakat. Hukum yang baik adalah hukum yang membawa kemanfaatan bagi manusia. Kemanfaatan disini dapat juga dimaknai dengan kebahagiaan. Masyarakat secara sukarela mentaati hukum tanpa perlu dipaksa dengan sanksi apabila memang masyarakat merasakan manfaat dari hukum tersebut.⁵

Tujuan lain yang hendak di capai hukum adalah kepastian hukum. Keberadaan asas kepastian hukum merupakan wujud perlindungan bagi yustisiabel (pencari keadilan) terhadap tindakan sewenang-wenang pemerintah, yang berarti bahwa seseorang akan dan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.⁶

Membahas lebih jauh mengenai kepastian hukum, Lord Lloyd mengatakan bahwa:“...*law seems to require a certain minimum degree of regularity and certainty , or without that it would be impossible to assert that what was operating in a given territory amounted to a legal system*”.⁷ Berdasarkan pandangan tersebut maka dapat dipahami bahwa tanpa adanya kepastian hukum, orang tidak mengetahui apa yang harus diperbuatnya dan kemudian menimbulkan ketidakpastian (*uncertainty*) yang pada akhirnya akan menimbulkan kekerasan (*chaos*) akibat sistem hukum yang inkonsisten. Dengan demikian kepastian hukum merujuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tetap, serta konsisten dimana implementasinya tidak dapat dipengaruhi oleh berbagai keadaan yang sifatnya subjektif.

Bentuk nyata dari kepastian hukum adalah pelaksanaan dan penegakkan hukum

⁴ Arief Sidharta. 2007. *Meuwissen Tentang Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum, Teori Hukum dan Filsafat Hukum*. Bandung: PT. Refika Aditama, hal. 20.

⁵ Fence M. Wantu. “*Antinomi dalam Penegakan Hukum Oleh Hakim*”. *Mimbar Hukum* (Oktober 2007) : 395.

⁶ Sudikno Mertokusumo. 1993. *Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, hal. 2.

⁷ Lord Liloyd Dalam Mirza Satria Buana. 2010. *Hubungan Tarik-Menarik Antara Asas Kepastian Hukum (Legal Certainpi) Dengan Asas Keadilan (Substantial Justice) Dalam Putusan-Putusan Mahkamah Konstltusi*. Yogyakarta: Tesis Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Indonesia, hal. 34.

terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukannya. Adanya kepastian hukum maka setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan dialami jika melakukan tindakan hukum tertentu. Kepastian hukum diperlukan guna mewujudkan prinsip persamaan dihadapan hukum tanpa adanya diskriminasi. Kepastian hukum merupakan ciri yang tidak dapat dipisahkan dari hukum, terutama untuk norma hukum tertulis. Hukum tanpa kepastian hukum akan kehilangan makna karena tidak dapat lagi digunakan sebagai pedoman berperilaku oleh tiap orang. Kepastian hukum sendiri merupakan salah satu tujuan dari hukum yang dapat dikatakan sebagai upaya dalam mewujudkan keadilan.⁸

Gustav Radbruch juga menyatakan bahwasannya kepastian hukum itu memiliki empat faktor yakni faktor berupa perundangan yang bersifat positif (*gesetzliches recht*), didasarkan pada fakta (*tatsachen*), fakta dalam suatu kejadian perlu dijelaskan dan diuraikan secara benar supaya tidak menimbulkan kesalahan pada saat dipahami dan dijalankan, serta merupakan hukum positif jadi tidak mudah dirubah.

1. Teori Keadilan (Justice Theory)

Teori keadilan⁹ berfokus pada bagaimana hukum dapat menciptakan keadilan bagi semua pihak

yang terlibat dalam suatu peristiwa hukum. Dalam konteks dokumen release and discharge, teori

ini dapat digunakan untuk mengevaluasi apakah ketentuan dalam dokumen tersebut adil bagi penumpang dan pihak maskapai. Apakah penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat mendapatkan perlindungan yang memadai? Apakah ketentuan yang ada dalam dokumen tersebut memberikan keadilan bagi penumpang dan keluarganya?

2. Teori Kontrak (Contract Theory)

Teori kontrak¹⁰ dapat digunakan untuk menganalisis hubungan hukum antara penumpang dan maskapai penerbangan. Dokumen release and discharge sering kali merupakan bagian dari kontrak yang lebih besar antara penumpang dan maskapai. Dalam konteks ini, penting untuk mempertimbangkan apakah ketentuan dalam dokumen tersebut memenuhi syarat-syarat kontrak yang sah, termasuk adanya kesepakatan, kapasitas, dan tujuan yang sah.

⁸ Sidharta, 2010, *Reformasi Peradilan dan Tanggung Jawab Negara, Bunga Rampai Komisi Yudisial, Putusan Hakim: Antara Keadilan, Kepastian Hukum, dan Kemanfaatan, Komisi Yudisial Republik Indonesia*, hal.3 dalam Reda Manthovani dkk, *Op.Cit.*, hal.140.

⁹ Rawls, J. (2020). *A Theory of Justice: Revised Edition*, Harvard University Press.

¹⁰ Farnsworth, E. A. (2019). **Contracts**. Aspen Publishers

3. Teori Tanggung Jawab (Liability Theory)

Teori tanggung jawab¹¹ berfokus pada siapa yang bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi akibat suatu peristiwa hukum. Dalam konteks kecelakaan pesawat, penting untuk menganalisis apakah dokumen release and discharge membebaskan maskapai dari tanggung jawabnya terhadap penumpang. Apakah ada klausul yang dapat dianggap merugikan penumpang? Teori ini juga dapat digunakan untuk menilai apakah perlindungan hukum yang diberikan kepada penumpang sudah memadai.

4. Teori Kepastian Hukum (Legal Certainty Theory)

Teori kepastian hukum¹² menekankan pentingnya kepastian dan kejelasan dalam hukum. Dalam konteks dokumen release and discharge, penting untuk mengevaluasi apakah dokumen tersebut jelas dan dapat dipahami oleh penumpang. Apakah penumpang benar-benar memahami konsekuensi dari menandatangani dokumen tersebut? Apakah informasi yang diberikan cukup untuk membuat keputusan yang tepat?

5. Teori Perlindungan Konsumen (Consumer Protection Theory)

Teori perlindungan konsumen¹³ sangat relevan dalam konteks ini, mengingat penumpang pesawat dapat dianggap sebagai konsumen jasa transportasi. Teori ini berfokus pada perlindungan hak-hak konsumen dan memastikan bahwa mereka tidak dieksploitasi oleh penyedia jasa. Dalam hal ini, penting untuk mempertimbangkan apakah dokumen release and discharge melanggar hak-hak penumpang sebagai konsumen.

Metode Penelitian

Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis adalah suatu pendekatan yang mengacu pada hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku sedangkan pendekatan normatif adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder terhadap asas-asas hukum serta studi kasus yang dengan kata lain sering disebut sebagai penelitian hukum kepustakaan. Penelitian yuridis normatif disebut juga sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen. Penelitian terhadap permasalahan sebagaimana telah diuraikan diatas adalah penelitian hukum normatif, yaitu Penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data

¹¹ Schwartz, A. (2021). *The Law of Liability*. West Academic Publishing.

¹² Raz, J. (2018). *The Authority of Law: Essays on Law and Morality*. Oxford University Press

¹³ McMahon, D. (2022). *Consumer Protection Law: A Global Perspective*. Routledge

sekunder belaka.¹⁴ Alasan digunakannya pendekatan yuridis normatif adalah karena penelitian ini akan mengkaji peraturan perundangan-undangan dan bahan pustaka yang berkaitan dengan pengaturan pemberian restitusi kepada korban tindak pidana yaitu menyangkut penelitian terhadap taraf sinkronisasi vertikal suatu peraturan perundang-undangan yang tergolong bahan hukum primer, dengan meneliti beberapa peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif analitis yakni Suatu penelitian yang berusaha memberikan gambaran secara menyeluruh, mendalam, tentang suatu keadaan atau gejala yang diteliti. Oleh karena penelitian ini adalah penelitian dalam bidang ilmu hukum maka spesifikasi penelitian deskriptif analitisnya, adalah berusaha menggambarkan masalah hukum, sistem hukum dan menganalisisnya sesuai dengan kebutuhan dari peneliti yang bersangkutan yang diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai perlindungan dan pemenuhan hak-hak korban tindak pidana. Berdasarkan gambaran yang diperoleh tersebut kemudian dikaji secara mendalam berdasarkan Hukum positif yang berlaku di Indonesia dan mengenai eksistensinya terhadap pelaksanaannya dalam proses penegakan hukum sehingga penelitian ini termasuk spesifikasi penelitian analitis.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan cara studi kepustakaan yang dilakukan dengan cara membaca, mencatat dan mengutip dari data sekunder yang berupa bahan-bahan tertulis seperti peraturan perundang-undangan, buku-buku, literature, jurnal-jurnal, media massa cetak dan elektronik, website dan bahan tertulis lainnya.

Analisis Data

Dalam penelitian hukum yang bersifat normatif, secara umum menggunakan jenis data yang terarah pada penelitian data sekunder dengan pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (library research), studi dokumenter, yaitu dengan meneliti beberapa dokumen hukum serta memakai metode sistematis, yakni pengumpulan bahan peraturan perundang-undangan untuk mencari kaitan rumusan suatu konsep hukum atau proposisi hukum yang menyangkut perlindungan dan pemenuhan hak-hak korban tindak pidana, seperti:

¹⁴ Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm 13-14

- a. Bahan hukum *primer*, yakni bahan-bahan hukum yang mengikat, dan terdiri dari:
- 1) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
Undang-undang ini mengatur tentang keselamatan penerbangan, tanggung jawab angkutan udara, dan perlindungan hak penumpang. Pasal-pasal yang mengatur tentang kewajiban maskapai dalam memberikan kompensasi kepada penumpang dan barang yang hilang atau rusak sangat penting dalam konteks ini.
 - 2) Peraturan Menteri Perhubungan
Peraturan ini mengatur lebih lanjut tentang pelaksanaan undang-undang penerbangan, termasuk tentang asuransi yang wajib dimiliki oleh maskapai. Dokumen Release and Discharge harus sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dalam peraturan ini
 - 3) Konvensi Internasional
 - 4) Seperti Konvensi Montreal 1999, yang mengatur tentang tanggung jawab maskapai terhadap kerugian yang dialami penumpang dan barang. Konvensi ini memberikan kerangka hukum internasional yang harus diikuti oleh negara-negara anggotanya, termasuk Indonesia.
 - 5) Putusan Pengadilan
 - 6) Putusan-putusan pengadilan yang relevan dapat menjadi bahan hukum primer yang menunjukkan penerapan hukum dalam kasus-kasus yang melibatkan dokumen Release and Discharge. Ini termasuk kasus-kasus di mana penumpang atau ahli waris mereka menggugat maskapai terkait klaim asuransi.
- b. Bahan Hukum Sekunder Bahan hukum sekunder adalah sumber hukum yang memberikan penjelasan atau interpretasi terhadap bahan hukum primer. Dalam konteks makalah ini, bahan hukum sekunder yang relevan meliputi:
- 1) Literatur Hukum
Buku-buku dan artikel ilmiah yang membahas tentang hukum penerbangan, asuransi, dan tanggung jawab maskapai. Literatur ini dapat memberikan wawasan tentang bagaimana dokumen Release and Discharge dipandang dalam konteks hukum.
 - 2) Jurnal Hukum
Artikel-artikel dalam jurnal hukum yang membahas isu-isu terkini dalam hukum penerbangan dan asuransi. Jurnal ini sering kali memuat analisis mendalam dan studi kasus yang relevan.

- 3) Konsultasi Ahli
- 4) Pendapat dari ahli hukum atau praktisi di bidang penerbangan dan asuransi dapat menjadi sumber yang berharga untuk memahami implikasi hukum dari dokumen Release and Discharge.

c. Bahan Hukum Tertier

Bahan hukum tertier adalah sumber yang memberikan panduan atau referensi tetapi tidak mengikat. Dalam konteks ini, bahan hukum tertier yang relevan mencakup:

1) Ensiklopedia Hukum

Ensiklopedia yang membahas hukum penerbangan dan asuransi dapat memberikan gambaran umum tentang topik yang dibahas, termasuk definisi dan penjelasan tentang dokumen Release and Discharge.

2) Webinar dan Seminar

Acara-acara ini sering kali menghadirkan pembicara yang ahli di bidangnya dan membahas isu-isu terkini serta praktik terbaik dalam hukum penerbangan dan asuransi.

3) Situs Web Resmi

Situs web resmi lembaga pemerintah atau asosiasi penerbangan yang menyediakan informasi terkini tentang regulasi dan praktik di bidang penerbangan.

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di wilayah Jakarta, Bekasi dan Karawang dengan mendatangi perpustakaan maupun membuka website yang berhubungan dengan penelitian.

ANALISIS (PEMBAHASAN)

A. Asuransi Kecelakaan Pengangkutan terhadap Penumpang dan Bagasi dalam Angkutan Udara Komersial

1. Klasifikasi Asuransi Kecelakaan Pesawat dalam Angkutan Udara Komersial

Perjanjian asuransi merupakan suatu perjanjian timbal balik antara penanggung yang memberikan jaminan dengan tertanggung yang mengembalikan pembayaran premi asuransinya. Asuransi dapat digolongkan berdasarkan ada tidaknya kehendak bebas dari para pihak dan penutupan asuransi menjadi asuransi sukarela yang didasarkan kehendak bebas dari para pihak yang mengadakannya dan asuransi wajib yang terbentuk karena

diharuskan oleh peraturan perundang-undangan.¹⁵ Menurut Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, salah satu jenis asuransi dalam penerbangan adalah asuransi yang dilakukan penutupan oleh operator/pengangkut/pemilik pesawat udara. Asuransi tersebut berupa asuransi rangka pesawat (*hull insurance*), asuransi *loss of use* (*loss of use insurance*), asuransi tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dan bagasi penumpang, asuransi tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga (*third party legal liability insurance*), asuransi awak pesawat (*crew insurance*), dan asuransi pembajakan pesawat udara (*hijacking insurance*).¹⁶

Penumpang tidak hanya ditanggung oleh asuransi yang ditutup oleh perusahaan pengangkut, tetapi juga ditanggung oleh asuransi wajib yang dikenal dengan asuransi wajib Jasa Rahardja serta asuransi perjalanan tambahan apabila telah membeli polis yang biasanya dijual terpisah secara retail atau disalurkan melalui agen maupun *outlet* di bandara-bandara.¹⁷ Asuransi Jasa Rahardja merupakan asuransi sosial yang premi/iurannya wajib dibayar oleh penumpang saat pembelian tiket berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 juncto peraturan pelaksanaannya.¹⁸ Hemat penulis dalam tragedi kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 menimbulkan peralihan resiko berupa asuransi baik asuransi sosial maupun asuransi sosial bersama asuransi komersial dimana polisnya dibeli oleh para penumpang sebelumnya. Asuransi sosial merupakan pertanggungjawaban berupa ganti kerugian yang diasuransikan oleh perusahaan penerbangan yakni Lion Air Grup maupun santunan asuransi Jasa Rahardja. Penulisan ini lebih memfokuskan pada asuransi sosial akibat kecelakaan penerbangan berupa pertanggungjawaban kepada penumpang dan bagasi yang telah diasuransikan oleh perusahaan penerbangan yakni Lion Air Grup.

2. Pengaturan

Pengaturan mengenai asuransi kecelakaan sebagai tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dan bagasinya dalam angkutan udara komersial telah diatur dalam hukum nasional maupun hukum internasional. Hukum internasional mengenai asuransi tanggung jawab pengangkut diatur dalam internasional diatur dalam Konvensi Roma

¹⁵ Junaedy Ganie 2010, *Hukum Asuransi Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm.89

¹⁶ Sri Ambarwati, 2008, *Realisasi Tanggung Jawab Perdata Pengangkut Udara Terhadap Penumpang Penerbangan Domestik Pada PT. Garuda Indonesia (Persero)*, Universitas Sebelas Maret Surakarta, Surakarta, hlm.51.

¹⁷ Ahsar Sinille, 2016 Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang pada Transportasi udara Niaga pada Bandara Sultan Hasanuddin Makasar, *Jurnal Al-Daulah Vol.5/No.2/Desember 2016*, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makasar, hlm.200.

¹⁸ Sri Ambarwati, *Op.Cit*, hlm.84.

1952 dan Protokol Montreal 1978.¹⁹ Pengaturan dalam hukum nasional mengenai asuransi kecelakaan pesawat kepada penumpang dan bagasinya pada angkutan udara komersial berawal dari Pasal 141 Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengatur bahwa pihak penyelenggara angkutan bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, maupun luka-luka yang disebabkan oleh kejadian angkutan udara baik di dalam pesawat maupun naik/turunnya pesawat yang disebabkan oleh kesalahan dari pihak pengangkut maupun orang yang dipekerjakannya. Pasal 179 mengatur bahwa pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo yang diangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141. Pengaturan lebih lanjut mengenai ruang lingkupnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian. Besaran pertanggungan asuransi tersebut adalah sekurang-kurangnya sama dengan jumlah ganti kerugian sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara.²⁰

3. Tanggung Jawab Pengangkut

Pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka, hilang atau rusaknya bagasi kabin/bagasi tercatat/kargo, keterlambatan, dan kerugian yang di derita oleh pihak ketiga. Pengangkut juga bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo.²¹ Tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan diatur sekaligus dibatasi dalam Pasal 18, 19, dan 20 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara yaitu setelah penumpang meninggalkan ruang tunggu hingga memasuki terminal kedatangan di bandar udara kedatangan.

Konsep pertanggung jawaban atas resiko tersebut adalah praduga bersalah (*presumption of liability*) yaitu dimana perusahaan penerbangan otomatis bertanggung jawab kecuali perusahaan penerbangan dapat membuktikan sebaliknya.²² Beban pembuktian ada pada

¹⁹ Radiks Purba, 2009, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, Djambatan, Jakarta, hlm.242.

²⁰ Man Suparman Sastrawidajaya, *Op.Cit*, hlm.194.

²¹ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*. PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.47.

²² Reno Pusandari, Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan Terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, 2017, *Privat Law Vol. V No. 1 Januari-Juni 2017*, hlm.98.

pengangkut dan bukan pada tersangkut. Pengangkut wajib membentangkan bukti-bukti sedangkan tersangkut cukup bersikap menunggu yang merupakan bagian dari *the due care theory*.²³ Hukum pengangkutan niaga Indonesia menganut prinsip pertanggungjawaban yang terjadi baik karena kesalahan maupun praduga. Prinsip tanggung jawab atas kesalahan adalah asas dan pertanggungjawaban karena praduga adalah pengecualian.²⁴

Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur bahwa penumpang memiliki hak ganti kerugian melalui alat bukti berupa tiket yang sah. Tanggung jawab perusahaan penerbangan secara yuridis adalah memberikan ganti rugi kepada para korban dari kecelakaan angkutan udara.²⁵ Tanggung jawab tersebut kemudian diasuransikan sebagaimana yang diatur dalam Pasal 179 Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Hemat penulis, pihak perusahaan penerbangan belum sepenuhnya melaksanakan tanggung jawabnya secara yuridis yakni memberikan ganti rugi sebagai perwujudan prinsip *presumption of liability*. Klausula dokumen *Release and Discharge* yang mengatakan bahwa para penumpang yang telah menerima ganti rugi melepaskan haknya menuntut boeing merupakan perbuatan perusahaan penerbangan untuk menghindari tanggung jawabnya. Perbuatan dari perusahaan penerbangan ini juga berpotensi melindungi produsen pesawat dari tanggung jawabnya.

4. Perusahaan Asuransi Penerbangan

Perusahaan asuransi adalah jenis perusahaan yang menjalankan usaha penunjang usaha asuransi. Usaha perasuransian diatur dalam Undang Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian Pasal 1 angka 4. Berdasarkan undang-undang tersebut, usaha perasuransian adalah segala usaha menyangkut jasa pertanggungangan atau pengelolaan risiko, pertanggungangan ulang risiko, pemasaran dan distribusi produk asuransi atau produk asuransi syariah, konsultasi dan keperantaraan asuransi, asuransi syariah, reasuransi, atau reasuransi syariah, atau penilaian kerugian asuransi atau asuransi syariah.

Perusahaan asuransi hanya berhubungan dengan pengangkut dalam rangka memungut premi asuransi dari setiap penumpang dan berhubungan langsung dengan penumpang

²³ Shidarta, 2006, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT.Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, hlm.70.

²⁴ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm.49.

²⁵ Reno Puspandari, *Loc.Cit*.

dalam rangka memberikan dana asuransi bila terjadi musibah. Perlindungan asuransi terhadap penumpang angkutan udara dipegang oleh perusahaan asuransi yang bergerak dalam bidang asuransi sosial. Perusahaan asuransi yang telah ditunjuk oleh pengangkut dapat diajukan klaim oleh para korban dengan cara menyerahkan data-data tentang kerugian yang dideritanya.

Kemudian pengajuan dari tertanggung dan pihak asuransi akan meneliti dan menyelidiki kerugian yang selanjutnya dilaporkan kepada penanggung. Apabila tidak ada kebohongan atau tipu muslihat dalam kerugian itu, maka pihak asuransi dapat mengganti kerugian sesuai dengan apa yang diperjanjikannya.²⁶ Perusahaan asuransi penerbangan yang berperan dalam memberi ganti kerugian para korban kecelakaan Lion Air JT 610 adalah PT.Asuransi Tugu Prata Indonesia (*Tugu Insurance*). Perusahaan asuransi penerbangan memiliki tanggung jawab untuk memberikan jaminan asuransi pada *hull* (badan pesawat), asuransi *liability* (kewajiban), dan asuransi *spare* (perlengkapan). Jaminan kewajiban dibagi menjadi dua yaitu kewajiban untuk pihak ketiga dan penumpang. Kewajiban untuk penumpang mengacu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Pengangkut Angkutan Udara.²⁷

B. Pemenuhan Asuransi Kecelakaan Lion Air JT 610 terhadap Penumpang dan Bagasi

1. Besaran Asuransi Kecelakaan terhadap Penumpang dan Bagasi

Kerugian yang ditimbulkan dalam suatu pertanggungan haruslah kerugian yang ditimbulkan oleh peristiwa yang tidak tertentu. Tertanggung menuntut kerugian dari penanggung, oleh sebab itu maka agar memperoleh ganti kerugian maka kerugian yang diderita oleh pihak tertanggung ditimbulkan dari suatu peristiwa yang tidak tertentu.²⁸ Besaran pertanggungan asuransi tersebut adalah sekurang-kurangnya sama dengan jumlah ganti kerugian sebagaimana yang diatur dalam Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara.²⁹

²⁶ Sherly Novitasari Sembiring, 2013, Aspek Hukum Perjanjian Asuransi Penumpang Dalam Pengangkutan Udara (Studi Pada PT. Asuransi Jasa Raharja Cabang Medan), *Jurnal Civil Law Vol 2, No 2 (2013)*, Universitas Sumatera Utara, Medan, hlm.2.

²⁷ CNN Indonesia, 2018, Tugu Insurance Pastikan Santuni Korban Lion Air Rp1,25 Miliar, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20181101210945-78-343358/tugu-insurance-pastikan-santuni-korban-lion-air-rp125-miliar>, diakses pada 4 maret 2018.

²⁸ Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 1975, *Hukum Pertanggungan (Pokok-Pokok Pertanggungan Kerugian, Kebakaran, dan Jiwa)*, Seri Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, hlm.56

²⁹ Man Suparman Sastrawidajaya, *Op.Cit*, hlm.194.

Jumlah ganti kerugian telah diatur terhadap penumpang pesawat udara komersial baik yang meninggal dunia, cacat maupun luka-luka. Kecelakaan atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberi ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang. Poin berikutnya dijelaskan, penumpang yang meninggal dunia akibat kejadian yang ada hubungannya dengan pengangkutan udara saat proses meninggalkan ruang tunggu bandara menuju pesawat hingga saat proses turun pesawat menuju ruang kedatangan diberi ganti rugi Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Penumpang yang mengalami cacat tetap dan dinyatakan oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 hari kerja sejak kecelakaan diberi ganti rugi Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang. Besaran ganti kerugian mengenai ganti kerugian terhadap bagasi tercatat yang mengalami kehilangan, musnah, atau rusak diatur dalam Pasal 5 yaitu sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp.4.000.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang.

2. Peran Pemerintah terhadap Pemenuhan Asuransi Kecelakaan Lion Air JT 610

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi mengingatkan agar pencairan asuransi bagi korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 dapat segera dilakukan. Menteri Perhubungan mendorong agar proses pencairan asuransi bisa lebih dipermudah dengan melibatkan kerja sama dari sejumlah pihak seperti Kementerian Dalam Negeri (Kemedagri) maupun PT Jasa Raharja (Persero) serta membantu dan memfasilitasi apabila tuntutan keluarga korban tak juga dipenuhi. Menteri Perhubungan belum memberikan jawaban pasti mengenai perkembangan potensi sanksi yang akan dikenakan kepada maskapai penerbangan Lion Air.³⁰

C. Permasalahan Klausula Dokumen *Release and Discharge* sebagai Persyaratan Pemberian Asuransi Kecelakaan.

Dokumen *Release and Discharge* sebagai persyaratan pencairan dana asuransi dalam kecelakaan angkutan udara komersial pada mulanya muncul berhubungan

³⁰ Kompas.com, Menhub Akan Fasilitasi Penyelesaian Pencairan Asuransi Korban Lion Air", <https://money.kompas.com/read/2019/04/09/131944626/menhub-akan-fasilitasi-penyelesaian-pencairan-asuransi-korban-lion-air.>, diakses pada 29 Februari 2020 pukul 19.40.

dengan cacat produk pesawat sebagai penyebab kecelakaan pesawat. Peraturan perundang-undangan di Indonesia maupun internasional belum mengatur mengenai ganti kerugian kepada penumpang akibat cacat produk. Korban kecelakaan maupun ahli warisnya akan diminta menandatangani dokumen *Release and Discharge* sebelum menerima ganti kerugian. Dokumen ini memuat klausula yang berisikan ketentuan bahwa pihak yang menerima pembayaran tersebut telah membebaskan gugatan/tuntutan kepada perusahaan penerbangan maupun perusahaan pembuat pesawat dari tanggung jawabnya untuk membayar ganti kerugian yang selanjutnya. Peraturan perundang-undangan di Indonesia menunjukkan bahwa mereka pun yang tidak melepaskan hak untuk menuntut ganti kerugian akibat cacat produk dapat mengajukan ganti kerugian terhadap produsen pesawat udara ke pengadilan meskipun telah mendapatkan ganti kerugian sebelumnya.³¹

Hemat penulis, persyaratan penandatanganan dokumen *Release and Discharge* yang memuat klausula larangan menggugat produsen pesawat dalam kacamata hukum tidak memenuhi nilai dasar hukum yakni kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan. Ketidakpastian hukum disebabkan belum ada peraturan perundang-undangan yang mengaturnya sehingga. Keadilan dan kemanfaatan tidak tercermin sebab akan mempersulit pihak korban dalam menuntut ganti rugi pada kecelakaan apabila dikemudian hari ditemukan bahwa kecelakaan tersebut disebabkan cacat produk pada pesawat. Persyaratan berupa dokumen ini jelas-jelas bertentangan dengan Pasal 186 Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengatur bahwa Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut. Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Pengangkut Angkutan Udara juga mengatur bahwa besar kerugian tidak menutup kesempatan kepada ahli waris korban untuk mengajukan gugatan ke pengadilan. Persyaratan ini cenderung melindungi perusahaan produsen pesawat dari tanggung sebagai mana teori tanggung jawab mutlak (*strict liability*) jika terjadi kecelakaan karena cacat produk. Klausula pembebasan tuntutan kepada boeing dalam dokumen *Release and Discharge* merupakan suatu kebiasaan internasional, tetapi hemat penulis seharusnya negara tidak boleh ikut terhadap kebiasaan internasional yang

³¹ Berita Hukum Online, 2011, Sulit Menggugat Produsen Pesawat Akibat Cacat Produk di Indonesia, <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt4d3ab82c6ed0c/sulit-menggugat-produsen-pesawat-akibat-cacat-produk-di-indonesia/>, diakses pada 29 Februari 2020 pukul 19.20.

bertentangan dengan peraturan perundang-undangan Indonesia mengingat prinsip kedaulatan negara.

Kesimpulan

1. Legalistas dokumen *Release and Discharger* sebagai persyaratan pemberian dana asuransi kecelakaan pesawat kepada kepada penumpang dan bagasinya dalam angkutan udara komersial bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia yaitu Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Pengangkut Angkutan Udara.
2. Pemenuhan dana asuransi kecelakaan Lion Air JT 610 terhadap penumpang dan bagasi diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia yang berkaitan dengan asuransi kecelakaan pesawat yaitu Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Pengangkut Angkutan Udara mengenai besaran yang harus dibayarkan, akan tetapi belum dapat berjalan dengan optimal disebabkan klausula dalam *Release and Discharger* yang membebaskan produsen pesawat dari segala tuntutan hukum.

Saran

1. Pemerintah selalu memfasilitasi masalah pemberian dana asuransi sebagai ganti rugi kepada para ahli waris korban hingga hak mereka terpenuhi
2. Perusahaan pengangkut untuk tetap memberikan hak hak penumpangnya sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

1. Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956
2. Kompas, 2019, Hari ini dalam Sejarah : Mengenang Satu Tahun Jatuhnya Lion Air JT 670, <https://www.kompas.com/tren/read/2019/10/29/060200965/hari-ini-dalam-sejarah--menenang-satu-tahun-jatuhnya-lion-air-jt-610?page=all>, diakses pada 28 Februari 2020 Pukul 17.27 WIB.
3. Arief Sidharta. 2007. *Meuwissen Tentang Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum, Teori Hukum dan Filsafat Hukum*. Bandung: PT. Refika Aditama, hal. 20.

4. Fence M. Wantu. "Antinomi dalam Penegakan Hukum Oleh Hakim". *Mimbar Hukum* (Oktober 2007) : 395.\Sudikno Mertokusumo. 1993. *Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, hal. 2.
5. Lord Lioyd Dalam Mirza Satria Buana. 2010. *Hubungan Tarik-Menarik Antara Asas Kepastian Hukum (Legal Certainpi) Dengan Asas Keadilan (Substantial Justice) Dalam Putusan-Putusan Mahkamah Konstltusi*. Yogyakarta: Tesis Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Indonesia, hal. 34.
6. Sidharta, 2010, *Reformasi Peradilan dan Tanggung Jawab Negara, Bunga Rampai Komisi Yudisial, Putusan Hakim: Antara Keadilan, Kepastian Hukum, dan Kemanfaatan, Komisi Yudisial Republik Indonesia*, hal.3 dalam Reda Manthovani dkk, *Op.Cit.*, hal.140.
7. Rawls, J. (2020). *A Theory of Justice: Revised Edition*, Harvard University Press.
8. Sidharta, 2010, *Reformasi Peradilan dan Tanggung Jawab Negara, Bunga Rampai Komisi Yudisial, Putusan Hakim: Antara Keadilan, Kepastian Hukum, dan Kemanfaatan, Komisi Yudisial Republik Indonesia*, hal.3 dalam Reda Manthovani dkk, *Op.Cit.*, hal.140. ¹ Ahsar Sinille, 2016 *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang pada Transportasi udara Niaga pada Bandara Sultan Hasanuddin Makasar, Jurnal Al-Daulah Vol.5/No.2/Desember 2016*, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makasar, hlm.200
9. Sri Ambarwati, *Op.Cit*, hlm.84.
10. Radiks Purba, 2009, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, Djambatan, Jakarta, hlm.242.
11. McMahan, D. (2022). **Consumer Protection Law: A Global Perspective**. Routledg
12. Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm 13-14
13. Mardani, A. (2019). **Hukum Asuransi di Indonesia**. Jakarta: Sinar Grafika
14. Suhendra, R. (2020). **Pengantar Hukum Penerbangan**. Bandung: Penerbit Alfabeta.
15. Prabowo, H. (2021). "Analisis Hukum Terhadap Dokumen Release and Discharge dalam Asuransi Kecelakaan Pesawat." **Jurnal Hukum dan Pembangunan**, 51(2), 234-250.
16. Smith, J. (2022). **A Guide to Aviation Law**. New York: Aviation Press.
17. World Bank. (2023). "Aviation Safety and Insurance: Global Perspectives." Diakses dari [World Bank](<https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/aviation-safety-and-insurance>).