

## **TANGGUNGJAWAB HUKUM PERUSAHAAN PENERBANGAN TERHADAP PEMBERIAN JUMLAH SANTUNAN GANTI RUGI KORBAN KECELAKAAN AIR ASIA QZ8501 WARGA NEGARA INDONESIA**

Sabungan Sibarani  
Universitas Borobudur Jakarta  
ssibarani01@gmail.com

### **Abstrak**

Pengangkutan melalui udara menjadi salah satu pilihan untuk mengangkut penumpang antar kota maupun antar negara, dengan kemungkinan pertimbangan yang relatif lebih tinggi dari jasa angkutan lainnya. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang memberikan penjelasan sistematis aturan yang mengatur suatu kategori hukum tertentu, menganalisis hubungan antara peraturan menjelaskan daerah kesulitan dan mungkin memprediksi pembangunan masa depan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa upaya hukum yang dapat dijadikan sebagai dasar tuntutan ganti rugi bagi korban kecelakaan Air Asia QZ8501 warga negara Indonesia adalah Pasal 141 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Pasal 2 huruf a Peraturan Pelaksanaan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dan upaya pemerintah Indonesia untuk memberikan perlindungan kepada penumpang khususnya perihal kompensasi kecelakaan penerbangan nasional adalah dengan menuntut pihak AirAsia untuk memberikan ganti kerugian sebesar 1,25 Miliar Rupiah dengan mengacu pada ketentuan di dalam Permenhub No.77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Perusahaan AirAsia berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No 77 Tahun 2011 bahwa maskapai harus memberikan kompensasi atau ganti rugi sebesar Rp1,2 miliar - Rp1,4 miliar jika konsumen yang meninggal karena kecelakaan pesawat. Besaran itu sangat penting untuk menanggung keluarga dan anaknya yang ditinggal kepala keluarganya yang meninggal karena kecelakaan pesawat tersebut. Oleh karena itu, sekali lagi, maskapai wajib bertanggung jawab untuk memberikan kompensasi dan atau ganti rugi secara maksimal kepada ahli waris korban.

Kata kunci : Hukum penerbangan, ganti rugi, Air Asia.

### **PENDAHULUAN**

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi, memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. (Soegijatna,1995). Menyadari peran transportasi tersebut, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu yang mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dan dengan tingkat kebutuhan, keselamatan, keamanan, keefektifan dan keefisienan. Tanggungjawab itu akan semakin besar apabila jarak yang ditempuh semakin jauh. Untuk itu si penanggung jawab biasanya akan berusaha memakai sarana angkutan yang cepat, aman dan biaya yang tidak terlalu tinggi dibandingkan dengan moda transportasi lainnya (Martono,1987). Pengangkutan melalui udara menjadi salah satu pilihan untuk mengangkut penumpang antar kota maupun antar negara, dengan kemungkinan pertimbangan yang relatif lebih tinggi dari jasa angkutan lainnya. Teknologi tidak akan menghilangkan risiko kecelakaan pesawat terbang baik yang bersifat kecil maupun fatal. (Budisantoso,2018).

Musibah yang menimpa dunia penerbangan masih juga terjadi, sebagaimana halnya kecelakaan yang menimpa pesawat Air Asia nomor penerbangan QZ8501 yang jatuh di perairan selat Karimata, Kalimantan Tengah. Pesawat jenis Air Bus A320 seri 200 ini dibuat pada tahun 2005, pertama kali diterbangkan pada 25 September 2008 dan diterima oleh perusahaan penerbangan Air Asia pada 16 Oktober 2008. Pada tanggal 28 Desember 2014, pesawat Air Asia QZ8501 rute penerbangan Surabaya-Singapura tersebut terbang dari Surabaya pukul 05.20 WIB dan dijadwalkan tiba di Singapura pukul 08.30 waktu setempat, namun menara pengawas Bandara Juanda, Surabaya, Jawa Timur menyatakan hilang kontak dengan pesawat pada pukul 07.55 WIB. Pada manifes pesawat tercatat mengangkut 162 Penumpang, yang terdiri dari 138 penumpang dewasa, 16 anak-anak, 1 bayi, dan 7 awak pesawat. (Harian Terbit, 2018). Ketua Sub Komite Kecelakaan Udara KNKT, Nurcahyo Utomo, menyatakan, dalam catatan black box tidak terlihat adanya indikasi pengaruh cuaca sebagai penyebab kejatuhan pesawat. Ia menyatakan, sebelum ditemukannya penyebab kerusakan pada pesawat tipe Airbus A320 tersebut, ada empat kali aktivasi tanda peringatan atau master caution. Gangguan pertama terjadi pada sistem Rudder Travel Limiter Unit (RTLU) sekitar pukul 06.01 WIB yakni saat pesawat di ketinggian 32.000 kaki. "Pilot melakukan prosedur sesuai yang tertera dalam Electronic Centralized Aircraft Monitoring (ECAM). Problem hilang, pesawat lanjut terbang," ujar Nurcahyo di aula KNKT, Jakarta, Selasa, 1 Desember 2015. Gangguan kedua terjadi 8 menit berikutnya, dan masih pada sistem RTLU. Nurcahyo mengungkapkan pilot berhasil mengatasi masalah tersebut dengan menjalani prosedur ECAM.

Kecelakaan Air Asia QZ8501 meninggalkan luka bagi keluarga korban diperburuk isu-isu bahwa penerbangan tersebut ilegal dengan kekhawatiran tidak mendapat ganti rugi. Pasal 141 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, dijelaskan bahwa pengangkut bertanggungjawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara. Berdasarkan hal tersebut, pengangkut dalam hal ini Air Asia dapat dibebankan tanggungjawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka. (Juwono, 2018). Meskipun undang-undang telah memberi aturan yang jelas, namun dalam praktiknya seringkali penyelesaian pembayaran ganti rugi ini belum sepenuhnya dapat diselesaikan, karena peraturan perundang-undangan yang ada masih belum dipahami atau kurang jelas atau tidak diperhatikan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan angkutan udara. (Khairandy, 2006). Kasus kecelakaan Air Asia QZ8501 yaitu dugaan adanya penerbangan diluar jadwal terbang sehingga penerbangan tersebut dinyatakan sebagai penerbangan ilegal. Hal ini menjadi rumit, karena menurut Direktur Eksekutif Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI) Julian Noor, asuransi tidak akan menjamin kejadian yang bertentangan dengan hukum dan menyalahi kebijakan publik. (Pratama, 2018). Pada tataran praktik internasional, nilai santunan dan asuransi diatur dalam Konvensi Montreal 1999. Kesepakatan internasional itu dikenal dengan kode dokumen MC99, yang merujuk pada pertemuan *International Civil Aviation Organization-ICAO* (Badan PBB yang menangani penerbangan sipil di Montreal-Kanada, pada tahun 1999. Konvensi Montreal 1999 sampai saat ini belum diratifikasi oleh Indonesia sehingga berimplikasi terhadap ketentuan tuntutan ganti rugi oleh ahli waris korban.

Dalam kasus kecelakaan Air Asia QZ8501, Martono menilai konvensi yang berlaku adalah Konvensi Warsawa 1929 karena konvensi ini telah diratifikasi oleh Indonesia. (Martono, 2018). Menurut YLKI, maskapai Air Asia harus memberikan tanggung jawab ganti rugi secara penuh kepada keluarga korban yang meninggal dalam penerbangan QZ8501 rute Surabaya-Singapura. Tulus Abadi menyampaikan bahwa tanggung jawab yang harus diberikan kepada keluarga korban tersebut harus secara materil maupun imateril. Paling tidak, secara regulasi yang ada harus dipenuhi. Secara materil, melalui asuransi penerbangan yang harus dibayar oleh Jasa

Raharja sebesar Rp 50 juta per penumpang, tapi itu hampir tidak ada artinya. Menurut Tulus, ada prosedur tanggung jawab lain yang harus dipenuhi oleh Air Asia yang ada dalam peraturan Kementerian Perhubungan, jika dalam penerbangan terjadi kecelakaan dan penumpangnya meninggal dunia, maka maskapai harus berikan kompensasi Rp 1,25 miliar untuk setiap penumpang. Selain ganti rugi secara materil, AirAsia juga harus bertanggungjawab atas kerugian sosial ekonomi jangka panjang yang akan dialami keluarga korban, seperti biaya kehidupan sehari-hari bagi istri atau anak yang ditinggalkan. Misalnya yang warga negara Inggris itu kan seorang direktur.

## TINJAUAN LITERATUR

### Konsep Perlindungan Konsumen Berdasarkan Prinsip Tanggung Jawab

Dasar utama pemikiran teori tanggungjawab hukum ini, menyatakan bahwa apabila konsumen menderita kerugian akibat menggunakan jasa dan/atau suatu produk, maka pelaku usaha wajib membayar ganti kerugian kepada konsumen sebagai bentuk tanggung jawabnya. Dengan demikian penyelesaian terhadap masalah yang terjadi akibat adanya kecelakaan penerbangan, pengguna jasa angkutan udara yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat, lahir karena adanya tuntutan tanggungjawab yang berlandaskan keadilan dalam melaksanakan hak dan kewajiban para pihak yang terlibat kegiatan penyelenggaraan angkutan udara dengan memperhatikan asas kemanfaatan dan asas kepastian hukum. (Sudiro, 2015)

Pada hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran untuk menentukan tanggungjawab pengangkut, yaitu sebagai berikut: (Martono, 2007)

- a. Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault* atau *liability based on fault principle*);
- b. Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
- c. Prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).

Teori tanggungjawab berdasarkan praduga bersalah/kelalaian tersebut, dalam perkembangannya kemudian diikuti dengan teori tanggungjawab berdasarkan praduga bertanggungjawab (*reputable presumption of liability theory*). Kebalikan dari tanggungjawab ini adalah teori tanggungjawab berdasarkan praduga untuk tidak selalu bertanggungjawab (*reputable presumption of non-liability theory*). Teori ini biasanya hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan berdasarkan pendapat umum pembatasan tersebut dapat dibenarkan. Penerapan dari *reputable presumption of non-liability theory* ini dapat dilihat dalam hukum pengangkutan, misalnya untuk kerusakan atau kehilangan bagasi tangan/ bagasi kabin yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang sendiri merupakan tanggungjawab dari penumpang. Teori tanggungjawab berdasarkan praduga tidak selalu bertanggungjawab (*reputable presumption of non-liability theory*) ini tidak lagi diterapkan secara mutlak, dan justru mengarah kepada sistem tanggungjawab dengan pembatasan jumlah ganti kerugian setinggi-tingginya sebesar Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah). Dengan demikian untuk bagasi tangan atau bagasi kabin, maka pengangkut sebagai pelaku usaha tetap dapat diminta pertanggungjawaban, jika penumpang sebagai konsumen dapat membuktikan mengenai kesalahan/ kelalaian pihak pengangkut. Teori tanggungjawab berdasarkan praduga bertanggungjawab (*presumption of liability theory*) menyatakan bahwa tergugat selalu dianggap bertanggungjawab, sampai tergugat dapat membuktikan sebaliknya bahwa tergugat tidak bersalah. Dengan demikian beban pembuktian dalam mengajukan gugatan ganti kerugian dengan penerapan *presumption of liability theory* tetap diletakkan kepada tergugat. Selain itu teori tanggungjawab berdasarkan praduga bertanggungjawab

mempunyai 4 (empat) variasi dalam praktik gugatan ganti kerugian, yaitu: (Atiyah, 1975)

- a. Tergugat dapat membebaskan diri untuk membayar ganti kerugian kepada penggugat, jika tergugat dapat membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaan tergugat;
- b. Tergugat dapat membebaskan diri untuk membayar ganti kerugian kepada penggugat, jika tergugat dapat membuktikan bahwa pihaknya telah mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian;
- c. Tergugat dapat membebaskan diri untuk membayar ganti kerugian kepada penggugat, jika tergugat dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul bukan karena kesalahan atau kelalaian tergugat;
- d. Tergugat tidak bertanggungjawab untuk membayar ganti kerugian kepada penggugat, jika kerugian itu oleh kesalahan atau kelalaian penggugat sendiri.

Penyelesaian pembayaran santunan atau ganti kerugian dengan menerapkan pendekatan teori tanggungjawab mutlak sudah semestinya diberlakukan dalam upaya menjamin keamanan dan keselamatan pengguna jasa angkutan udara sebagai konsumen, sebab prinsip tanggungjawab mutlak lebih melindungi kepentingan pengguna jasa angkutan udara dan menguntungkan (*benefits*) bagi perusahaan angkutan udara sebagai pelaku usaha. Selain itu dalam setiap penerapan suatu teori tanggungjawab, biasanya selalu diikuti dengan pengalihan risiko kerugian melalui mekanisme asuransi untuk menyelesaikan pembayaran ganti kerugiannya, sehingga biayanya (*cost*) dapat lebih efisien dan efektif (*efficien and effective*).

Mengenai besarnya ganti kerugian dalam pengangkutan udara, jumlah ganti kerugian untuk penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan di atur dalam Pasal 165 Ayat (1) dan (2) yang menerangkan bahwa:

- a. Jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 Ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan.
- b. Jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) adalah jumlah ganti kerugian yang diberikan oleh badan usaha angkutan udara niaga diluar ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga asuransi yang ditetapkan oleh pemerintah.

Tanggung jawab dari pengangkut ada di dalam pasal 141 UU No. 1 Tahun 2009 :

- c. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara. Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang di pekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.
- d. Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.

Besarnya ganti kerugian pengangkut berlanjut dalam Peraturan Pemerintah, adapun Peraturan Pemerintah tersebut adalah Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 yang diatur dalam Pasal 43 sampai dengan Pasal 45 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara yang mengatur tentang ganti kerugian menyatakan bahwa:

- a. Limit ganti rugi untuk penumpang yang meninggal dunia ditetapkan sebesar Rp. 40.000.000,00, (Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995)
- b. Limit ganti rugi bagi penumpang yang menderita cacat tetap karena kecelakaan udara ditet

- apkan berdasarkan tingkat cacat tetap yang dialami sampai dengan setinggi-tingginya yaitu Rp. 50.000.000,00,-;
- c. Untuk bagasi tercatat, termasuk kerugian keterlambatan dibatasi setinggi-tingginya sebesar Rp.100.000,00,- untuk setiap kilogram;
  - d. Untuk bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp.1.000.000,00,0 untuk setiap penumpang;
  - e. Untuk ganti kerugian kargo termasuk kerugian karena keterlambatan karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp.100.000,00,- untuk setiap kilogram;
  - f. Santunan untuk pihak ketiga yang meninggal dunia ditetapkan sebesar Rp.40.000.000,00,-;
  - g. Santunan untuk pihak ketiga yang menderita luka ditetapkan setinggi-tingginya sebesar Rp.40.000.000,00,-;
  - h. Santunan ganti rugi untuk pihak ketiga yang menderita cacat tetap karena kecelakaan pesawat ditetapkan berdasarkan cacat tetap sebesar Rp. 50.000.000,00,

Selanjutnya diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara sebagai pengganti Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, yaitu mengenai batas tanggungjawab pengangkut angkutan udara. Batas tanggungjawab pengangkut angkutan udara adalah:

- a. Pada penumpang dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu bandara menuju pesawat udara sampai dengan penumpang memasuki terminal kedatangan di bandara tujuan;
- b. Pada bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang; dan
- c. Pada kargo dimulai sejak pengirim barang menerima salinan surat muatan udara dari pengangkut sampai dengan waktu ditetapkan sebagai batas pengambilan sebagaimana tertera dalam surat muatan udara (*airway bill*).

### Teori Perusahaan

Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri pada tertanggung 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. (Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995). Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang perasuransian menyebutkan bahwa asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung, karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidup seseorang yang dipertanggungkan. Berdasarkan rumusan diatas baik yang terdapat dalam Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang maupun Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 terdapat suatu perbedaan dalam pengertian asuransi, di mana Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang hanya mencakup pengertian asuransi kerugian saja, sedangkan pengertian asuransi yang tercantum Pasal 1 Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014, mencakup pengertian asuransi jiwa dan asuransi kerugian yang termasuk asuransi jiwa dan asuransi tanggung jawab. Pengertian yang diberikan dalam Pasal 1 Undang-undang Nomor 40 tahun 2014 lebih luas, dapat mengikuti perkembangan.

Suparman Sastrawidjaja dikutip Emmy Pangaribuan Simanjuntak dalam bukunya Sri Rejeki Hartono, perjanjian asuransi mempunyai sifat-sifat sebagai berikut (Hartono, 1992) :

- a. Perjanjian Asuransi atau pertanggungan pada dasarnya adalah suatu perjanjian penggantian kerugian (*shcadeverzekering* atau *indemniteits contract*).
- b. Penanggung mengikatkan diri untuk menggantikan kerugian karena pihak tertanggung menderita kerugian dan yang diganti itu adalah seimbang dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita (prinsip *indemnitias*).
- c. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian bersyarat. Kewajiban mengganti rugi dari penanggung hanya dilaksanakan kalau peristiwa yang tidak tertentu atas mana diadakan pertanggungan itu terjadi.
- d. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian timbal balik. Kewajiban penanggung mengganti rugi diharapkan dengan kewajiban tertanggung membayar premi.
- e. Kerugian yang diderita adalah sebagai akibat dari peristiwa yang tidak tertentu atas mana diadakan pertanggungan.

Berdasarkan Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang maka dalam asuransi terkandung empat unsur yaitu: (Muhammad, 2006).

- a. Pihak tertanggung yang berjanji untuk membayar uang premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur.
- b. Pihak penanggung yang berjanji akan membayar sejumlah uang (santunan) kepada pihak tertanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur apabila terjadi sesuatu yang mengandung unsur tidak tentu.
- c. Suatu peristiwa yang tak tertentu (tidak diketahui sebelumnya).
- d. Kepentingan yang mungkin akan mengalami kerugian karena peristiwa yang tidak tentu.

## METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang dilakukan melalui kajian terhadap peraturan perundang-undangan dan bahan-bahan hukum yang berkaitan dengan penulisan ini. (Soekanto, 1986)

Data yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- a. Bahan hukum primer, berupa peraturan perundang-undangan, yang bersifat mengikat dan disahkan oleh pihak yang berwenang, yaitu Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Montreal 1999, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara.
- b. Bahan hukum sekunder, bahan hukum yang menunjang bahan hukum primer seperti buku-buku, artikel, makalah dan hasil penelitian seperti jurnal, dll.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus bahasa Indonesia.
- d. Bahan non hukum adalah bahan penelitian yang terdiri atas buku teks bukan hukum yang terkait dengan penelitian seperti buku politik, buku ekonomi, data sensus, laporan tahunan perusahaan, kamus bahasa dan ensiklopedia umum. Bahan ini menjadi penting karena mendukung dalam proses analisis hukumnya. (Marzuki, 2005). Dalam penelitian ini, badan non hukum dapat diperoleh dari wawancara dengan Departemen Perhubungan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Upaya Hukum yang Dapat Dijadikan Sebagai Dasar Tuntutan Ganti Rugi Bagi Korban Kecelakaan Air Asia QZ8501 Warga Negara Indonesia

Tragedi kecelakaan jatuhnya pesawat Air Asia QZ8501 menyisakan duka bagi keluarga korban dan akan dapat asuransi. Pada asuransi terdapat pihak-pihak, pihak penanggung yaitu perusahaan asuransi dan pihak tertanggung. Adanya dua pihak tersebut, berarti perjanjian asuransi termasuk perjanjian timbal balik. Perusahaan asuransi bertindak penanggung risiko yang dalam menjalankan usahanya berhubungan langsung dengan tertanggung atau melalui pialang asuransi. Sesuai dengan Pasal 179 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, di mana pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo yang diangkut, maka pihak pengangkut mengalihkan sebagian risiko tanggung jawabnya kepada perusahaan asuransi. Perusahaan asuransi yang telah bekerja sama dengan maskapai AirAsia dan akan menanggung kompensasi pengganti kerugian atas jiwa penumpang adalah PT Jasa Asuransi Indonesia (Jasindo) yang melakukan kerja sama dengan PT Asuransi Sinar Mas dan PT. Asuransi Dayin Mitra. Selain tiga perusahaan asuransi lokal itu, ada juga Allianz Global Assistance sebagai perusahaan reasuransi. Berdasarkan catatan Otoritas Jasa Keuangan (OJK), pesawat AirAsia QZ8501 mendapatkan perlindungan asuransi untuk kerugian atas badan dan mesin pesawat, jiwa penumpang, serta pihak ketiga (baik barang maupun jiwa) dari PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) yang melakukan koasuransi dengan PT Asuransi Sinar Mas. AirAsia bekerja sama dengan PT Asuransi Dayin Mitra Tbk dengan memberikan perlindungan melalui asuransi perjalanan bagi penumpang yang sudah membeli asuransi perjalanan melalui AirAsia. Terdapat juga beberapa penumpang yang memiliki asuransi pribadi, ada beberapa yang tertanggung di SequisLife, Panin Dai-ichi, Generali, Jiwasraya, AXA, AIA, di Allianz, di Prudential, di Sinar Mas dan perusahaan asuransi di tanah air lainnya. Terkait dengan adanya pelanggaran rute penerbangan Surabaya-Singapura dilakukan oleh Air Asia dikarenakan Air Asia hanya memiliki jadwal penerbangan pada hari Senin, Selasa, Kamis, dan Sabtu. Namun pelaksanaan penerbangan PT. Indonesia Air Asia dilaksanakan di luar izin yang diberikan, yaitu pada hari Minggu, hal tersebut merupakan pelanggaran atas persetujuan rute yang telah diberikan. Dan seharusnya atas surat izin yang diberikan, pihak PT. Indonesia Air Asia harus menyampaikan kepada bandara asal dan bandara tujuan dan segera menyesuaikan slotnya masing-masing. Dalam hubungan ini, apabila tidak memiliki izin terbang, maka pihak asuransi tidak bisa mengeluarkan biaya ganti kerugian dikarenakan PT. Indonesia Air Asia melakukan penerbangan illegal. Sehingga pihak Air Asia yang harus mengupayakan untuk ganti rugi korban yang meninggal dunia. Ganti kerugian yang diberikan kepada keluarga korban itu mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, yang besaran ganti kerugiannya senilai Rp. 1,25 miliar perpenumpang, dibayar dengan ada atau tidak adanya asuransi.

Sebagaimana diatur dalam UU No 1 Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa pemegang izin usaha angkutan udara niaga bertanggung jawab untuk menutup asuransi dengan pertanggungan sebesar santunan penumpang angkutan udara yang dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi (Pasal 118 huruf d). Kompensasi dan atau ganti rugi dimaksud harus mengkaver dua hal, yaitu ganti rugi materiil dan ganti rugi immateriil. Maskapai tidak cukup hanya memberikan ganti rugi materiil saja karena pasti nilainya sangat kecil. Namun, setelah korban meninggal, ia sebagai pencari nafkah, siapa yang menggantikannya untuk menanggung ahli waris korban?. Siapa yang menanggung anak-anaknya yang masih kecil sampai dewasa?. Proses klaim asuransi yang perlu dilakukan oleh keluarga korban kepada perusahaan penerbangan juga sudah diatur dalam Peraturan Pelaksanaan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut

Angkutan Udara, di mana pihak keluarga korban perlu menyerahkan bukti dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat atau surat muatan udara, atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan. Perlu dilengkapi juga dengan surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dalam bentuk akta kematian. Akta kematian bisa didapat bila korban dinyatakan secara resmi meninggal dunia, sedangkan masih ada korban kecelakaan ini yang belum ditemukan. Bagaimana menyatakan kondisi korban tersebut sudah meninggal atau belum? Tertulis pada UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 178 Ayat (1), bila korban hilang dan dalam jangka waktu 3 bulan sejak jadwal pesawat seharusnya mendarat di tempat tujuan, korban dianggap telah meninggal tanpa perlu putusan pengadilan. Namun, selama ini yang sudah berjalan, masih tetap diperlukan putusan pengadilan. Padahal, menurut acuan dasarnya, itu tidak diperlukan. Bila sudah begini, dilalui dulu masa 3 bulan itu. Setelah itu baru dapat dikatakan bahwa korban yang tadinya hilang itu sudah meninggal dan dapat diajukan hak ganti rugi. Bila pihak perusahaan penerbangan mempersulit proses ini, sudah dapat dikatakan sebagai hal yang melanggar hukum, menurut Pasal 1365 KUHPerdara.

Dalam hubungannya dengan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Seperti dijelaskan dalam ketentuan pasal 874 B.W., dijelaskan bahwa segala harta peninggalan seseorang yang meninggal dunia, adalah kepunyaan para ahli warisnya menurut undang-undang, sejauh mengenai hal itu dia belum mengadakan ketetapan yang sah. Uraian pasal 874 B.W., sebagaimana tersebut di atas bahwa terjadi peralihan hak keperdataan dalam arti harta kekayaan orang yang meninggal dunia atau pewaris kepada ahli warisnya terjadi dengan sendirinya. Segala harta peninggalan tersebut yang beralih adalah termasuk hak-hak korban yang diperoleh akibat dari kecelakaan, dalam hal ini termasuk kecelakaan pesawat udara Air Asia QZ8501. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1370 B.W., bahwa dalam hal kematian seseorang karena kurang hati-hatinya orang lain, suami atau isteri yang ditinggalkan, anak atau orangtua korban yang lazimnya mendapat nafkah dan pekerjaan korban, berhak menuntut ganti rugi yang harus dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak, serta menurut keadaan. Perihal ahli waris yang berhak untuk mendapatkan bagian warisan berupa klaim asuransi atau hak-hak lain yang timbul akibat jatuhnya pesawat Air Asia, di dalam Pasal 831 B.W., menentukan bahwa apabila beberapa orang, yang antara seorang dengan yang lainnya ada hubungan pewarisan, meninggal karena suatu kecelakaan yang sama, atau meninggal pada hari yang sama, tanpa diketahui siapa yang meninggal lebih dahulu, maka mereka dianggap meninggal pada saat yang sama, dan terjadi peralihan warisan dan yang seorang kepada yang lainnya. Pada kecelakaan pesawat Air Asia terdapat penumpang yang meninggal dunia satu keluarga, namun belum secara keseluruhan ditemukan korbannya, pada kondisi yang demikian dianggap meninggal pada saat yang sama, dan terjadi peralihan warisan dari yang seorang kepada yang lainnya.

Kasus kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501 korban kecelakaan yang meninggal dunia satu keluarga, yang menjadi Ahli waris adalah orangtua korban dan saudara baik laki-laki maupun perempuan, yang dikategorikan sebagai Golongan kedua. Dalam hal ini untuk mendapatkan ganti kerugian seperti yang sudah diuraikan sebelumnya, Perusahaan Air Asia mengeluarkan persyaratan yang wajib dipenuhi oleh ahli waris korban meninggal dunia. Korban-korban ini merupakan penduduk dari beberapa macam golongan keturunan yang berbeda-beda. Persyaratan tersebut juga tercantum dalam PermenHub Nomor 77 Tahun 2011 pada Pasal 22 yaitu pihak keluarga korban perlu menyerahkan bukti dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat atau surat muatan udara atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan. Perlu dilengkapi



juga dengan surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dalam bentuk akta kematian. Akta kematian ini diterbitkan oleh catatan sipil, hal ini sesuai yang diatur dalam Pasal 44 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan (selanjutnya disebut UU No. 23 Tahun 2006) jo. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2013 tentang Perubahan atas UU No. 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan (selanjutnya disebut UU No. 24 Tahun 2013). Kemudian setelah diperolehnya akta kematian, pihak keluarga korban perlu menyerahkan dokumen yang membuktikan sebagai ahli waris berupa Surat Keterangan Waris. Tidak hanya golongan pribumi saja, melainkan terdapat golongan Tionghoa yang turut menjadi korban. Untuk korban yang sudah ditemukan dan sudah teridentifikasi dapat dengan mudah memperoleh akta kematian dan surat keterangan waris. Sedangkan untuk korban yang hilang atau belum berhasil ditemukan, mengacu pada Pasal 44 Ayat (4) UU No. 23 Tahun 2006 jo UU No. 24 Tahun 2013 yang menyebutkan bahwa dalam hal terjadi ketidakjelasan keberadaan seseorang karena hilang atau mati tidak ditemukan jenazahnya, pencatatan oleh pejabat pencatatan sipil baru dilakukan setelah adanya penetapan pengadilan, sehingga akta kematian baru bisa didapatkan oleh ahli waris setelah adanya penetapan pengadilan. Menurut pendapat penulis, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan beserta segala aturan turunannya tidak berlaku untuk kasus kecelakaan AirAsia QZ 8501. di Indonesia ada dua macam rezim hukum yang berlaku untuk dunia penerbangan, yakni penerbangan nasional (domestik) dan penerbangan internasional. Bagi penerbangan domestik, berlaku berbagai undang-undang, seperti UU Penerbangan (berserta turunannya) dan UU No.33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (Asuransi Jasa Raharja). Sedangkan untuk penerbangan internasional, berlaku sebelas konvensi terkait konvensi penerbangan yang sudah diratifikasi oleh Indonesia, di antaranya adalah Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Tokyo, Konvensi Den Haag dan sebagainya. Jadi, ada dua sistem hukum. Oleh karena AirAsia QZ 8501 ini merupakan penerbangan internasional, maka aturan-aturan UU atau Peraturan Menteri Perhubungan terkait tidak bisa diterapkan, mengingat ini penerbangan internasional. Permenhub No.77 Tahun 2011 yang mengatur tentang asuransi untuk penumpang juga tidak berlaku untuk kecelakaan ini. Padahal, pihak AirAsia QZ 8501 sudah berjanji akan membayar klaim asuransi senilai Rp1,25 Miliar per penumpang berdasarkan Pasal 3 huruf a Permenhub itu. Berdasarkan kasus ini, pesawat AirAsia QZ8501 masuk ke dalam rezim hukum penerbangan internasional, maka yang berlaku adalah sejumlah konvensi yang sudah diratifikasi oleh Indonesia. Khusus ganti rugi kecelakaan, ada Konvensi Warsawa yang mengatur hal itu, namun pada dasarnya Konvensi Warsawa tidak mewajibkan maskapai penerbangan untuk mengasuransikan penumpang. Meskipun Konvensi Warsawa tidak mewajibkan asuransi, tetapi pada prakteknya sejumlah maskapai penerbangan tetap mengasuransikan penumpang. Hal ini karena risikonya besar. perusahaan dalam hal ini akan bangkrut kalau tidak menggunakan asuransi. Intinya bahwa menggunakan asuransi atau tidak, tetap harus bertanggung jawab memberikan kompensasi kepada sejumlah penumpang yang menjadi korban kecelakaan itu. Terkait dengan adanya penumpang AirAsia QZ8501 yang berasal dari Korea Selatan dan negara-negara lain yang sudah meratifikasi Konvensi Montreal bisa menggunakan konvensi itu sebagai dasar gugatan, meskipun Indonesia belum meratifikasi konvensi itu. Bila mengacu ke Konvensi Montreal, besaran ganti ruginya lebih besar dari UU Penerbangan dan Konvensi Warsawa.

Dalam regulasi, korban meninggal pada kecelakaan pesawat hanya mendapatkan santunan sebesar 50 Juta Rupiah dari PT. Jasa Raharja. Sebagai perbandingan, kebijakan negeri Jiran Malaysia memberikan santunan korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya sebesar 1,3 Miliar Rupiah; di Amerika angkanya lebih signifikan yakni 3 Miliar Rupiah. Jika dibandingkan dengan Indonesia tentu jumlah ganti kerugian tersebut sangat jauh berbeda. Menurut penulis, upaya hukum

yang dapat dijadikan sebagai dasar tuntutan ganti rugi bagi korban kecelakaan Air Asia QZ8501 warga negara Indonesia adalah Pasal 141 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, disebutkan bahwa "pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara." Dan Pasal 2 huruf a Peraturan Pelaksanaan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyatakan bahwa "Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap: (a) penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka" serta Pasal 3 huruf a Peraturan Pelaksanaan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyatakan bahwa "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".

Upaya Pemerintah Indonesia untuk Memberikan Perlindungan Kepada Penumpang Khususnya Perihal Kompensasi Kecelakaan Penerbangan Nasional. Sebagai pengguna jasa angkutan udara, konsumen berhak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan. Baik selama praperjalanan, dalam perjalanan, maupun setelah perjalanan. Konsumen juga berhak atas ganti rugi dan kompensasi jika selama menggunakan jasa penerbangan dirugikan. Pelaku usaha jasa angkutan udara wajib memberikan ganti rugi dan kompensasi yang dimaksud. Musibah yang menimpa Air Asia QZ8501 jelas sangat merugikan konsumen. Bukan hanya harta benda, melainkan juga jiwa. Secara teoritis, tidak ada nilai uang yang bisa menggantikan nyawa. Namun demikian, dalam suatu kecelakaan, nilai kemanusiaan untuk mengurangi derita keluarga korban dapat dirumuskan dalam santunan ataupun asuransi. Dalam musibah kecelakaan pesawat, biasanya ada kompensasi yang harus diberikan sebagai pengganti kerugian atas tiga hal, yaitu; badan dan mesin pesawat, jiwa penumpang, pihak ketiga (barang ataupun jiwa). Di tataran praktik internasional, nilai santunan dan asuransi diatur dalam Konvensi Montreal. Kesepakatan internasional ini dikeluarkan ICAO (Badan PBB yang menangani penerbangan sipil) yang berkantor di Montreal Kanada pada 2009. Dalam Pasal 21 Konvensi Montreal disebutkan bahwa maskapai penerbangan harus memberikan kompensasi kepada penumpang atau keluarga penumpang sebesar 100.000 special drawing rights (SDR) untuk korban, baik cedera maupun meninggal. Selain itu, ganti rugi atas barang yang diangkut pesawat juga diatur. Jika barang yang diangkut hilang, rusak atau terlambat datang, maskapai wajib memberi kompensasi sebesar 17 SDR per kilogram. SDR merupakan satuan mata uang yang biasa digunakan oleh International Monetary Fund (IMF). Melalui situs resminya, IMF memberikan nilai 1 SDR setara dengan US\$1,5 atau tepatnya US\$1,449. Satuan SDR merupakan ukuran yang kemudian akan dikonversi ke mata uang lokal dengan nilai setara 65,5 miligram emas per SDR, sebagaimana bunyi Pasal 23 paragraf 1 MC99. Persoalannya, Indonesia belum meratifikasi konvensi tersebut sehingga berimplikasi pada tidak adanya kewajiban mengikuti aturan tersebut. Indonesia sebenarnya telah memiliki regulasi yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut udara, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Sebelum 2011, besaran uang santunan bagi keluarga korban meninggal kecelakaan pesawat udara di Indonesia senilai Rp50 juta per penumpang yang berasal dari perusahaan asuransi PT Jasa Raharja. Besaran tersebut, yang ditentukan berdasarkan sejumlah norma penilaian dan alasan, dinilai tidak lagi memadai dan terlalu kecil. Pemerintah Indonesia menuntut pihak AirAsia untuk memberikan ganti kerugian sebesar 1,25 Miliar Rupiah dengan mengacu pada ketentuan di dalam Permenhub No.77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab

Pengangkut Angkutan Udara. Oleh karena itu, Permenhub No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menaikkan jumlah kompensasinya menjadi Rp1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang. Aturan kompensasi angkutan udara tersebut juga telah disesuaikan dengan aturan lain yang lebih tinggi seperti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian yang sudah diubah dengan Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dan tentu saja Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Besarnya jumlah pertanggungjawaban ini dikhawatirkan dapat menjadi sumber permasalahan di antara penerima. Untuk menghindarkan sengketa keluarga dan ahli waris ini, sejumlah persyaratan identitas yang berkekuatan hukum mutlak diperlukan, misalnya keterangan perkawinan yang sah. Pada akhirnya, seberapa pun besarnya nilai rupiah yang diterima pihak keluarga tentunya tidak bisa mengganti sanak famili ataupun anggota keluarganya yang menjadi korban. Namun begitu, setidaknya, kompensasi tersebut diharapkan mampu mengurangi beban finansial keluarga yang ditinggalkan. Harus diakui, asuransi penerbangan merupakan asuransi yang tanggung jawab dan nilai pertanggungjawabannya cukup tinggi. Oleh karena itu, pemerintah melalui Kemenhub perlu berhati-hati dalam menunjuk perusahaan asuransi yang akan memberikan layanan penumpang sejak masuk dalam bandara, menaiki pesawat, hingga keluar dari bandara tujuan. Kemenhub telah merancang persyaratan yang harus dipenuhi oleh perusahaan asuransi untuk bisa menyediakan layanan perlindungan ini. Salah satunya adalah ketersediaan modal sendiri yang ditetapkan minimal sebesar Rp5 triliun meskipun berdasarkan data regulator menunjukkan belum ada perusahaan asuransi yang memiliki ekuitas senilai itu dan maksimal hanya kurang dari Rp2 triliun. Selain itu, pertanggungjawaban asuransi penerbangan tidak hanya jiwa, tetapi juga pertanggungjawaban asuransi umum sehingga diperlukan konsorsium.

Penentuan besarnya ganti rugi oleh Menteri Perhubungan tersebut dimaksudkan untuk mempermudah perubahan jumlah ganti rugi tanpa harus mengubah norma Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2001 supaya lebih elastis sesuai dengan kondisi pada saat kecelakaan terjadi. Perubahan ganti kerugian tersebut dilakukan dengan mengevaluasi berdasarkan kriteria pada (a) tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia, (b) kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga, (c) tingkat inflasi kumulatif, (d) pendapatan per kapita, (e) perkiraan usia harapan hidup, mengingat bahwa tingkat hidup, kelangsungan hidup perusahaan, inflasi dan pendapatan per kapita serta umur rata-rata manusia, selalu mengalami perubahan, maka terhadap besaran nilai ganti kerugian hendaknya selalu di evaluasi sehingga dapat memenuhi keinginan, baik dari pengguna jasa maupun pemberi jasa. Berdasarkan evaluasi tersebut dapat dilakukan perubahan besaran ganti kerugian, setelah mempertimbangkan saran dan masukan dari menteri yang membidangi urusan keuangan. Ketentuan lebih lanjut mengenai batasan ganti kerugian yang ditetapkan dengan peraturan Menteri Perhubungan.

Kecelakaan pesawat yang begitu tinggi memang tidak heran terkadang menimbulkan kekhawatiran tersendiri bagi masyarakat untuk menggunakan sarana transportasi udara. Namun, bagaimanapun keselamatan merupakan prioritas utama dunia penerbangan, tidak ada toleransi dan kompromi. Pemerintah sendiri sebenarnya sudah berkomitmen bahwa "*safety is number one*", hal ini sesuai dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Berdasarkan hasil penelitian bahwa pemerintah Indonesia memberikan perlindungan kepada penumpang khususnya perihal kompensasi kecelakaan penerbangan nasional dengan menuntut pihak Air Asia ganti kerugian sebesar 1,25 Miliar Rupiah. Tentunya dalam hal ini keselamatan penerbangan merupakan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan sekaligus pemanfaatan wilayah udara, bandar udara, maskapai penerbangan, angkutan udara, navigasi penerbangan dan

juga fasilitas penunjang maupun fasilitas umum yang lainnya. Sebagai regulator, dalam hal ini pemerintah bertugas untuk menerbitkan aturan dunia penerbangan, melaksanakan pengawasan dan sertifikasi untuk menjamin terselenggaranya transportasi udara di Indonesia yang memenuhi standar keselamatan penerbangan.

## KESIMPULAN

- a. Upaya hukum yang dapat dijadikan sebagai dasar tuntutan ganti rugi bagi korban kecelakaan Air Asia QZ8501 warga negara Indonesia adalah Pasal 141 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1
- b. Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyatakan bahwa "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 setiap orang sebesar Rp.1.250.000.000,00

## REFERENSI

- Achmad, F. (2018). Musibah AirAsia QZ8501: Ini Besaran Santunan & Asuransi Pelipur Keluarga Korban", (On-line), tersedia di WWW: <http://finansial.bisnis.com/read/20141231/215/386898/musibah-airasia-qz8501-ini-besaran-santunan-asuransi-pelipur-keluarga-korban>, diakses 9 Januari 2018.
- Abdulkadir, M. (2006). *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Atiyah, P. S. (1975). *Accidents, Compensation and the Law*, 2<sup>nd</sup> Edition, London: Weidenfeld and Nicolson.
- Fajar, P. (2018). Membandingkan Klaim Asuransi AirAsia QZ8501 dengan Malaysia Airlines MH370", (On-line), tersedia di WWW: <http://www.detiknews.com> (9 Januari 2018).
- Harianterbit@gmail.com, "Manifesto Penumpang Air Asia 149 WNI 6 WNA dan Seorang Bayi", (On-line), tersedia di WWW: <http://nasional.harianterbit.com/nasional/2014/12/>
- Hartono, S. R. (1992). *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta: Sinar Grafika
- Iwan Budisantoso, "Perlindungan Hukum terhadap Penumpang dalam Perjanjian Pengangkutan Udara di Tinjau dari Perspektif Hukum Perdata (*Legal Protection*)", (On-line). Tersedia di [www://http://www.kompasiana.com/2608/perlindungan-hukum-terhadap-penumpang-dalam-perjanjian-pengangkutan-udara-di-tinjau-dari-perspektif-hukum-perdata-legal-protection\\_55000ad6a33311946f50fb77](http://www.kompasiana.com/2608/perlindungan-hukum-terhadap-penumpang-dalam-perjanjian-pengangkutan-udara-di-tinjau-dari-perspektif-hukum-perdata-legal-protection_55000ad6a33311946f50fb77), diakses 9 Januari 2018.
- Juwono, J. (2018). Keluarga Korban AirAsia Tak Perlu Khawatir Pembayaran Ganti Rugi", (On-line), tersedia di WWW: <http://www.tribunnews.com/nasional/2015/01/07/hikmahantokeluarga-korban-airasia-tak-perlu-khawatir-pembayaran-ganti-rugi>, diakses 9 Januari 2018.
- Khairandy, R. (2006). Tanggungjawab Pengangkut dan Asuransi Tanggungjawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara", *Jurnal Hukum Bisnis*. Yayasan Pengembangan Hukum Bisnis Jakarta 25(1)
- Martono, H. K. (1987). *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Bandung, Alumni.
- \_\_\_\_\_. (2007). *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- \_\_\_\_\_. (2018). AirAsia Bisa Digugat dengan Konvensi Montreal, Prof. Martono tak sependapat Konvensi Montreal bisa digunakan, Sekjen MHU menilai perlu dilihat tiket penumpang, (On-line), tersedia di WWW: <http://www.hukumonline.com/berita/baca/Lt54d3054c9e3cd/airasia-bisa-digugat-dengan-konvensi-montreal>, diakses 9 Januari 2018.
- Marzuki, P. M. (2005). *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group

*Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3610).*

Sudiro,A.(2015).Kajian Penyelesaian Santunan Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Nasional Yang Menderita Kerugian”, (On-line), tersedia di WWW: <http://www.journal.tarumanagara.ac.id/index.php/kidfh/.../1255> (29 Mei 2015).

Soerjono Soekanto,S..(1986).*Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press.

Tjakranegara Soegijatna.(1995).*Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Bandung: Penerbit Rineka Cipta.Indonesia.