

JURNAL
ASURANSI AWAK PESAWAT UDARA ATAS TERJADINYA
KECELAKAAN PESAWAT



Diajukan oleh:

Theodora Rosaria Anindita

NPM : 120510834
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Ekonomi dan Bisnis

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA

2016

HALAMAN PERSETUJUAN
ASURANSI AWAK PESAWAT UDARA ATAS TERJADINYA
KECELAKAAN PESAWAT



Diajukan oleh:

Theodora Rosaria Anindita

NPM : 120510834
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Ekonomi dan Bisnis

Telah Disetujui Oleh Dosen Pembimbing

Pada Tanggal 20 Juni 2016

Dosen Pembimbing

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Sumarsono", is written over a horizontal line.

Dr. Ign. Sumarsono Raharjo, S.H. M.Hum.

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum

Universitas Atma Jaya Yogyakarta



FX Endro Susilo, S.H., LL.M.

JURNAL

ASURANSI AWAK PESAWAT UDARA ATAS TERJADINYA KECELAKAAN PESAWAT

Penulis : Theodora Rosaria Anindita
Fakultas Hukum, Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Email : aninditheodora@yahoo.com

Abstract

Thesis entitle “Air Crew Insurance Upon The Occurrence Of Aircraft Accident”. The problem formulation is how the legal liability system of the airline against the air crew of the aircraft and how does the role of insurance in the settlement of compensation for the air crew whom died, injury, temporary disability, and/or permanent disability due to aircraft accident, is analyzed because of the nature of actuality. The type of research of this thesis is a normative legal research. Normative legal research is a research for examine the implementation of positive law in the form of legislations on flights and regulations of airline companies about the legal liability system of airlines and the role of insurance to the air crew whom died, injury, temporary disability, and/or permanent disability. Legal liability from the airline to the air crew is a contractual liability. The contractual liability given because of the contractual relationship which is owned by both parties. The type of insurance provided is commercial insurance which is voluntary that happens because the will of the airline to provide protection to the air crew. Air crew insurance upon the aircraft accident has a very big role as the guarantor for the safety of air crew, therefore air crew feel they have a guarantee if the risks being reality.

Keyword : Air Crew, Insurance, Aviation, Contractual Liability

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Penataan penyelenggaraan penerbangan dalam satu kesatuan sistem transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman efektif, dan efisien salah satunya dapat dilaksanakan dengan menyediakan dan mengembangkan sumber daya manusia di bidang penerbangan. Menyediakan dan mengembangkan sumber daya manusia di bidang penerbangan tersebut bertujuan untuk mewujudkan sumber daya yang professional, kompeten, disiplin, bertanggung jawab, dan memiliki integritas. Sumber daya tersebut adalah awak pesawat udara. Berdasarkan Undang-undang Dasar 1945 Pasal 28D ayat (2) bahwa setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja, hal tersebut menunjukkan bahwa awak pesawat udara berhak mendapatkan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja. Pasal tersebut juga menunjukkan bahwa perusahaan

penerbangan mempunyai kewajiban untuk memberikan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja, salah satunya dengan memberikan asuransi terhadap awak pesawat udaranya apabila terjadi sebuah kecelakaan pesawat, karena yang terpenting di dalam sebuah pengoperasian pesawat udara adalah keselamatan, baik keselamatan penumpang atau pun awak pesawat udara.¹ Pemberian asuransi kepada awak pesawat udara adalah untuk meningkatkan kesejahteraan dan perlindungan tenaga kerja. Diasuransikannya awak pesawat udara oleh perusahaan penerbangan (badan hukum) juga merupakan perintah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 62 ayat (1) huruf b yakni, “Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan : personel pesawat udara yang dioperasikan.”

¹

http://www.academia.edu/12078567/ASURANSI_UDARA, Ryan Danu, Asuransi Udara, 28/09/2015.

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka didapatlah rumusan masalah yakni, Bagaimana sistem pertanggungjawaban hukum perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat udara? dan Bagaimana peran asuransi dalam penyelesaian santunan atas awak pesawat udara yang meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara atau cacat tetap karena mengalami kecelakaan pesawat udara?

Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sistem pertanggungjawaban hukum perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat udara dan untuk mengetahui peran asuransi dalam penyelesaian santunan atau ganti kerugian terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat udara.

Tinjauan Pustaka

Tinjauan Umum Tentang Asuransi

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 246 menyebutkan “Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang 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.”

Ada 4 unsur yang terkandung dalam Pasal 246 KUHD tersebut, yaitu:

- (1) Penanggung (*insurer*) yang memberikan jaminan pertanggungan
- (2) Tertanggung (*insured*) yang menerima jaminan pertanggungan
- (3) Peristiwa (*accident*) yang tidak diduga atau tidak diketahui sebelumnya akan terjadi, peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian (kerusakan, kehilangan).
- (4) Kepentingan (*interest*) yang diasuransikan, yang mungkin akan mengalami kerugian (kerusakan, kehilangan) disebabkan oleh peristiwa

yang tidak diduga atau tidak diketahui sebelumnya, benar-benar terjadi.

Kempat unsur tersebut merupakan unsur pokok dalam asuransi kerugian, yang meliputi asuransi pengangkutan laut, asuransi pengangkutan udara, asuransi pengangkutan darat, asuransi pengangkutan kendaraan bermotor, asuransi kebakaran, dan sebagainya. Disebut asuransi kerugian karena dalam batas pengertian kerugian, penanggung hanya membayar ganti rugi kepada tertanggung sesuai dengan kerugian yang diderita oleh tertanggung.²

Segi ekonomi, asuransi merupakan suatu lembaga keuangan sebab melalui asuransi dapat dihimpun dana besar, yang dapat digunakan untuk membiayai pembangunan, selain itu bermanfaat bagi masyarakat yang mengikuti asuransi. Asuransi bertujuan untuk memberikan perlindungan (proteksi) atas kerugian keuangan (*financial loss*), yang ditimbulkan oleh peristiwa yang tidak diduga sebelumnya (*fortuitious event*). Dengan membayar premi yang relatif kecil, yang menutup asuransi memperoleh proteksi dengan cara mengalihkan kerugian keuangan yang mungkin akan dialaminya kepada lembaga keuangan (asuransi) itu, atas peristiwa yang tidak diketahui sebelumnya.³

Suatu asuransi harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang dinamakan polis. Hal tersebut tercantum pada Pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pada Pasal 257 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pembuatan persetujuan mewajibkan penanggung untuk menandatangani polis dan menyerahkan kepada tertanggung dalam jangka waktu tertentu.⁴

Dalam asuransi dikenal enam prinsip utama, yakni :

- 1) Kepentingan yang dapat diasuransikan (*insurable interest*)

² Radiks Purba, 1995, *Memahami Asuransi di Indonesia*, Cetakan Kedua, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, hlm. 41.

³ *Ibid*, hlm. 40.

⁴ *Ibid*, hlm. 43.

Prinsip kepentingan menegaskan bahwa orang yang menutup asuransi harus mempunyai kepentingan (*interest*) atas harta benda yang dapat diasuransikan (*insurable*). Selain itu, agar kepentingan itu dapat diasuransikan (*insurable interest*), kepentingan itu harus legal dan patut.

2) *Utmost Good Faith*

Penanggung harus dengan jujur menerangkan dengan jelas segala sesuatu tentang syarat dan kondisi asuransi dan tertanggung juga harus menerangkan dengan jelas obyek atau kepentingan yang dipertanggung.

3) *Proximate Cause*

Penyebab yang aktif, efisien yang berlangsung dalam suatu rangkaian yang menimbulkan suatu akibat, tanpa adanya intervensi dari setiap kekuatan, yang dimulai dan beroperasi secara aktif dari sumber atau sebab baru yang berdiri sendiri.

4) Jaminan atas ganti rugi (*indemnity*)

Dalam kontrak asuransi, *indemnity* dapat diartikan sebagai kompensasi finansial yang pasti yang cukup menempatkan tertanggung dalam posisi keuangan tertanggung sesudah kerugian sebagaimana yang ia alami segera sebelum peristiwanya terjadi. Dasar prinsip *indemnity* adalah Pasal 246 KUHD, yakni perjanjian asuransi sebagai perjanjian yang bermaksud memberi penggantian untuk suatu kerugian, kerusakan, atau kehilangan. Prinsip ini hanya dapat menempatkan kembali seorang tertanggung yang telah mengalami peristiwa yang tidak diduga (*evenement*) dalam keadaan finansial yang pada pokoknya sama dengan keadaan saat sebelum tertimpa musibah.

5) Subrogasi (*Subrogation*)

Sebagai konsekuensi dari prinsip jaminan adalah pengalihan hak (subrogasi) dari tertanggung kepada penanggung bila penanggung telah membayar ganti rugi kepada tertanggung.

6) *Contribution*

Hak penanggung untuk mengajak penanggung lainnya yang sama-sama menanggung, tetapi tidak harus sama kewajibannya terhadap tertanggung untuk memberikan *indemnity*.

Tinjauan Umum Sistem Pertanggungjawaban Hukum

Titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya adalah tentang prinsip tanggung jawab (*liability principle*) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu bergantung kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai dengan perkembangan masyarakat), maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut, atau udara).⁵

Berikut merupakan prinsip-prinsip tanggung jawab pada bidang penerbangan :

a. *Based on fault liability*

Menurut Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan sendiri. Artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain, orang tersebut harus bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian yang diderita. Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita tidak hanya terbatas pada perbuatan sendiri melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.

⁵ Wiradipradja E. Saefullah, 1989, *Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, edisi pertama, PT. Liberty Yogyakarta, Yogyakarta, hlm. 19.

Pada prinsipnya, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) harus memenuhi tiga unsur, yaitu: adanya kesalahan, kerugian, dan kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan. Untuk memperoleh ganti rugi atas kerugian yang diderita, kesalahan perusahaan harus dibuktikan. Namun dalam perkembangannya, tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) tidak dapat diterapkan dalam transportasi udara karena kedudukan antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan tidak seimbang. Dalam transportasi udara, khususnya perusahaan penerbangan menguasai teknologi tinggi, sementara itu penumpang dan/atau pengirim barang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan, sehingga apabila penumpang dan/atau pengirim barang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan pasti tidak akan berhasil.⁶

b. *Presumption of liability*

Menurut sistem *presumption of liability* (tanggung jawab hukum praduga bersalah), perusahaan penerbangan dianggap bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahannya terlebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan dapat membuktikan bahwa perusahaan tidak bersalah. Penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan dari perusahaan, tetapi cukup melaporkan bahwa telah terjadi kerugian pada saat pendaratan darurat atau kecelakaan.⁷

Berdasarkan prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali bila

pengangkut dapat membuktikan bahwa pengangkut dan/atau pegawainya telah mengambil tindak yang perlu untuk menghindari kerugian atau bahwa hal itu tidak mungkin mereka lakukan dengan menerapkan prinsip tanggung jawab, pihak korban tidak diharuskan untuk membuktikan adanya unsur kesalahan apa pun pada pihak pengangkut untuk menuntut pembayaran santunan atas kerugian yang dideritanya.⁸

c. *Absolute liability*

Menurut sistem *absolute liability*, ada atau tidak adanya kesalahan perusahaan penerbangan, sebagai penanggung harus membayar ganti kerugian berdasarkan kerugian riil yang terjadi dan dapat dibuktikan oleh tertanggung. Tidak ada batas maksimal untuk jumlah ganti kerugiannya.

d. *Strict liability*

Menurut sistem *strict liability*, ada atau tidak adanya kesalahan perusahaan penerbangan, sebagai penanggung harus membayar ganti kerugian sampai dengan *selling plafond* (batas maksimal).

Tinjauan Umum Awak Pesawat Udara

Istilah atau pengertian awak pesawat udara mencakup pengertian luas yaitu semua orang yang terlibat dalam suatu pengoperasian pesawat udara. Menurut annex 9 Konvensi Chicago 1944 awak pesawat udara adalah orang yang ditugaskan oleh operator di dalam pesawat udara selama waktu penerbangan.

Awak pesawat udara terdiri dari :

1) Kapten Penerbangan (*pilot in command*)

Menurut rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pesawat Udara dan Personilnya yang dimaksud dengan Kapten Penerbang adalah awak pesawat udara yang ditunjuk dan ditugasi untuk memimpin suatu misi penerbangan serta bertanggung jawab atas keamanan

⁶ K. Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Edisi Pertama, PT. Raja Grafindo, Jakarta, hlm. 146-147.

⁷ *Ibid*, hlm. 150.

⁸ E.Saefullah Wiradipradja, 2008, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Cetakan ke-1, PT. Kiblat Buku Utama, Bandung, hlm. 228.

dan keselamatan penerbang selama operasi pesawat terbang dan helikopter.

2) *Co-Pilot* (copil)

Co-Pilot adalah fungsi seorang penerbang sebagai kedua Pilot in Command. Fungsi tersebut dapat dilakukan oleh First Officer (FO) atau captain yang karena penugasan sementara oleh atasan tertentu.

3) *Flight Engineer* (FE)

Flight Engineer adalah personil teknik pesawat yang mempunyai tugas tersendiri di dalam kokpit sebagaimana ketentuan yang diharuskan (requirement) pada pengoperasian pesawat telah memiliki Licence on Type yang dikeluarkan oleh Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) CASR 42.6.3.

4) *Cabin One* (CA-1)

Cabin One adalah Cabin Attendant yang memenuhi standar dan kriteria perusahaan yang kepadanya diberikan tugas dan tanggung jawab sebagai pimpinan awak kabin dalam suatu misi penerbang.⁹

Tinjauan Umum Kecelakaan Pesawat Udara

Dalam dunia penerbangan dikenal 2 (dua) macam pengertian kecelakaan pesawat udara yaitu :

- a. Kecelakaan (*accident*) adalah suatu peristiwa yang terjadi di luar dugaan manusia yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang berlangsung sejak penumpang naik pesawat udara (*boarding*) dengan maksud melakukan penerbangan sampai waktu semua penumpang turun dari pesawat udara (debarkasi). Peristiwa tersebut mengakibatkan orang meninggal dunia atau luka parah akibat benturan dengan pesawat udara atau kontak langsung dengan bagian pesawat udara atau terkena hempasan langsung mesin jet atau pesawat udara mengalami kerusakan structural yang berat atau pesawat udara memerlukan

perbaikan besar atau penggantian komponen atau pesawat udara hilang sama sekali.¹⁰

- b. Kecelakaan (*incident*) adalah kecelakaan yang berhubungan dengan operasi pesawat dan tidak menimbulkan korban.

2. METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif merupakan penelitian yang dilakukan atau difokuskan untuk mengkaji penerapan norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan mengenai penerbangan dan peraturan dari perusahaan penerbangan tentang peran asuransi dalam penyelesaian santunan atau ganti kerugian dan sistem tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat.

a. Bahan Hukum Primer

- 1) Peraturan perundang-undangan sebagai bahan hukum primer berupa :
 - a) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 Pasal 28D ayat (2) bahwa setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja.
 - b) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) Pasal 62 ayat (1) huruf b mengenai kewajiban bagi setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk mengasuransikan personel pesawat udara yang dioperasikan.
- 2) Polis Asuransi Awak Pesawat Udara *Technical policy sheet, crew personal accident* yang berisi mengenai ketentuan-ketentuan asuransi pilot dan/atau awak

⁹ K. Martono, *Loc. Cit.*

¹⁰ K.Martono dan Amad Sudiro, *Op. Cit.*, hlm. 196.

pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat udara, dikeluarkan oleh perusahaan asuransi Aviabel dari Brussels – Belgium.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang digunakan meliputi bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan-bahan hukum primer. Antara lain meliputi pendapat-pendapat hukum yang diambil dari buku-buku, artikel, website-website di internet, dan jurnal hukum tentang hukum asuransi awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

1) Tanggung jawab Perusahaan Penerbangan terhadap awak pesawat udara, apabila :

- a. Kerugian harus disebabkan oleh suatu kecelakaan;
- b. Kecelakaan tersebut harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara;
- c. Kecelakaan tersebut terjadi dalam pesawat udara atau selama awak pesawat udara melakukan kegiatan embarkasi atau disembarkasi.¹¹

Tanggung jawab perusahaan penerbangan dalam hal-hal yang telah disebutkan, belum tercantum dalam peraturan yang khusus. Belum adanya peraturan khusus yang mengatur tersebut menyebabkan peraturan yang seharusnya diterapkan oleh perusahaan penerbangan menjadi tidak jelas atau kabur. Perusahaan penerbangan dan awak pesawat udara memiliki hubungan kontraktual sehingga menimbulkan tanggung jawab kontraktual. Tanggung jawab kontraktual adalah hubungan hukum yang dimaksudkan untuk menimbulkan akibat hukum, yaitu menimbulkan hak dan kewajiban terhadap para pihak dalam perjanjian. Apabila salah satu pihak tidak melaksanakan kewajibannya dan

karenanya menimbulkan kerugian bagi pihak lain, pihak tersebut dapat menggugat dengan dalil wanprestasi.

Dalam hal ini perusahaan memiliki kewajiban untuk memberikan asuransi kepada awak pesawat udaranya dan awak pesawat udara memiliki hak untuk mendapatkan jaminan berupa asuransi apabila terjadi kerugian selama pengoperasian pesawat udara. Hak dan kewajiban tersebut muncul karena adanya hubungan kontraktual antara perusahaan penerbangan dengan awak pesawat udara sebagai pekerja dari perusahaan penerbangan tersebut. Selain memenuhi kewajiban, perusahaan penerbangan memberikan jaminan kepada awak pesawat udara dengan mengasuransikan awak pesawat udaranya melalui perusahaan asuransi karena perusahaan penerbangan tidak memungkinkan untuk memberikan jaminan terhadap awak pesawat udaranya secara mandiri dan untuk menghindari kebangkrutan. Perusahaan asuransi sebagai mitra bagi perusahaan penerbangan dapat meringankan beban dari perusahaan penerbangan apabila terjadi peristiwa yang tidak diduga sebelumnya, misalnya kecelakaan pesawat udara yang mengakibatkan awak pesawat udaranya meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara, dan atau cacat tetap.

Jenis asuransi yang diberikan kepada awak pesawat udara ditentukan oleh polis. Polis sebagai bukti tertulis atau surat perjanjian antara pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Dalam polis, disebutkan dengan tegas mengenai hal-hal yang diperjanjikan kedua belah pihak, hak-hak yang dimiliki masing-masing pihak, sanksi atas pelanggaran perjanjian. Jenis asuransi yang diberikan oleh perusahaan penerbangan melalui perusahaan asuransi kepada awak pesawat udaranya bukan merupakan jenis asuransi wajib, melainkan asuransi komersial. Asuransi komersial pada umumnya diadakan oleh perusahaan

¹¹ Wiradipradja E. Saefullah, *Op. Cit.*, hlm. 161.

asuransi sebagai suatu bisnis, sehingga tujuan utamanya adalah memperoleh keuntungan. Dalam perjanjian asuransi komersial ini besar premi, besar ganti kerugian, didasarkan pada perhitungan-perhitungan ekonomis. Asuransi komersial dapat merupakan asuransi jumlah, yakni penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung untuk melakukan prestasi berupa pembayaran sejumlah uang yang besarnya sudah ditentukan sebelumnya, atau dapat merupakan asuransi kerugian, yakni ganti kerugian yang diberikan seimbang dengan kerugian yang diderita oleh pihak tertanggung. Hal tersebut ditentukan berdasarkan isi dari polis, seperti yang telah dipaparkan sebelumnya. Sifat dari asuransi komersial tersebut adalah sukarela, asuransi terjadi karena kehendak bebas dari masing-masing pihak, dalam hal ini perusahaan penerbangan yang memiliki kehendak untuk memberikan perlindungan berupa asuransi kepada awak pesawat udaranya apabila terjadi kerugian yang mengakibatkan awak pesawat udara meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara, dan atau cacat tetap serta untuk meringankan beban perusahaan penerbangan dalam memberikan jaminan sebagai bentuk tanggung jawab kontraktual.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dimuat juga tentang kewajiban perusahaan penerbangan untuk memberikan asuransi kepada awak pesawat udaranya. Hal tersebut terdapat pada dari Pasal 62 ayat (1) Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009, yakni :

“Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan:

- a. Pesawat udara yang dioperasikan;
- b. Personel pesawat udara yang dioperasikan;
- c. Tanggung jawab kerugian pihak kedua;
- d. Tanggung jawab kerugian pihak ketiga;

e. Kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara.”

Ketentuan yang telah dipaparkan tersebut menunjukkan bahwa perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab sendiri untuk mengasuransikan awak pesawat udaranya, melainkan melalui perusahaan asuransi. Hal tersebut ditunjukkan dengan pemakaian kata “wajib mengasuransikan”, oleh karena tidak memungkinkan bagi perusahaan penerbangan untuk memberikan jaminan terhadap awak pesawat udara apabila tidak dilakukan dengan perusahaan asuransi sebagai mitra kerja.

Sebagai gambaran asuransi yang dapat diberikan kepada awak pesawat udara, berikut terdapat lembaran kebijakan polis asuransi yang diterbitkan oleh perusahaan asuransi dari Brussels – Belgium yang bernama Aviabel. *Technical Policy Sheet : Crew Personal Accident*, seperti yang telah dipaparkan sebelumnya asuransi harus dibuat secara tertulis dengan suatu akta yang dinamakan polis. Aviabel merupakan salah satu perusahaan asuransi yang khusus pada bidang penerbangan dan mengcover segala risiko penerbangan. Pengasuransian awak pesawat udara tersebut berdasarkan kewajiban yang dimiliki oleh perusahaan penerbangan untuk menjamin risiko yang dimiliki oleh awak pesawat udara. Sistem pertanggungjawaban hukum asuransi yang digunakan terhadap awak pesawat udara dalam Lembar Kebijakan Teknis untuk kecelakaan diri (*Technical policy sheet crew personal accident*) adalah *Strict Liability*. Sistem pertanggungjawaban *strict liability* tersebut ditunjukkan pada :

“*non-nominative pilot seat: the pilot of the aircraft is automatically covered. A nominative list of pilots is not required.*”

Pilot atau awak pesawat udara yang pada saat melakukan pengoperasian pesawat udara mengalami kecelakaan maka, suatu perusahaan asuransi mutlak

atau otomatis bertanggung jawab atas ganti kerugian sampai dengan *selling plafond* (batas maksimal) dari suatu kecelakaan yang dialami oleh awak pesawat udara saat mengoperasikan pesawat udara tanpa harus membuktikannya terlebih dahulu. *Technical policy sheet* untuk *crew personal accident* ini menutup pembayaran jumlah premi dalam hal kematian dan/atau cacat tetap (jumlah tetap didefinisikan dalam kondisi kebijakan khusus).

“*Payment of a capital sum (fixed amount defined in special policy conditions) in case of death and/or permanent disability.*”

Penutupan tersebut menunjukkan bahwa sistem tanggung jawab dalam polis yang tersebut adalah *strict liability* karena pembayaran jumlah premi dalam hal kematian dan/atau cacat tetap harus didefinisikan terlebih dahulu berdasarkan dengan kondisi kebijakan khusus. Hal tersebut menegaskan, terdapat *selling plafond* (batas maksimal) yang ditentukan dalam memberikan ganti kerugian terhadap tertanggung. Lembaran kebijakan polis asuransi tersebut merupakan gambaran dari polis-polis yang mengatur mengenai asuransi pilot dan awak pesawat udara.

- 2) Peran asuransi terhadap awak pesawat udara atas terjadinya kecelakaan pesawat udara adalah sebagai pemberi jaminan atas keselamatan awak pesawat udara pada saat pengoperasian pesawat udara. Perusahaan penerbangan juga memiliki tanggung jawab atas keselamatan dan kesejahteraan awak pesawat udara. Awak pesawat udara merupakan aset perusahaan penerbangan yang sangat mahal, karena awak pesawat udara memerlukan pendidikan yang lama dan biaya yang tinggi. Risiko kehilangan awak pesawat udara akan sangat berpengaruh terhadap produksi perusahaan penerbangan yang terkadang dirasakan sangat berat dibandingkan dengan kehilangan pesawat udara.

Kehilangan pesawat udara dapat segera diganti dengan pesawat udara yang baru, tetapi kematian awak pesawat udara yang memiliki ketrampilan yang sama dengan yang meninggal dunia sangat sulit dicarikan penggantinya. Risiko awak pesawat udara tidak hanya dihadapi oleh awak pesawat udara tetapi juga dihadapi oleh awak pesawat udara itu sendiri dan keluarganya.¹² Oleh karena itu awak pesawat udara memiliki hak atas risiko yang dihadapi. Hak awak pesawat udara adalah untuk mendapatkan jaminan berupa asuransi. Jaminan atas risiko yang diakibatkan oleh peristiwa terhadap awak pesawat udara dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan perlindungan terhadap tenaga kerja, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur mengenai asuransi bagi awak pesawat udara. Awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan dan meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara dan/atau cacat tetap berhak mendapatkan santunan. Diasuransikannya awak pesawat udara oleh badan hukum juga merupakan perintah dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 62 ayat (1) huruf b, yakni:

Pasal 62

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan:
 - a. Pesawat udara yang dioperasikan;
 - b. Personel pesawat udara yang dioperasikan;
 - c. Tanggung jawab kerugian pihak kedua;
 - d. Tanggung jawab kerugian pihak ketiga;
 - e. Kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara.”

Pengertian “setiap orang” dalam Pasal 62 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengandung pengertian

¹² *Ibid*, hlm. 198.

bahwa pengoperasian tersebut dapat dilakukan oleh orang perseorangan maupun orang sebagai badan hukum baik oleh angkutan udara bukan niaga (*general aviation*) maupun angkutan udara niaga (*commercial air transport*), dengan demikian dapat diartikan bahwa dalam hal asuransi pesawat udara yang dioperasikan dan awak pesawat udara yang dioperasikan, maka Pasal 62 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 berlaku terhadap perusahaan angkutan udara niaga (*commercial air transport*).¹³

Pasal 62 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menegaskan bahwa perusahaan penerbangan wajib bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh awak pesawat udara dengan memberikan asuransi kepada awak pesawat udara. Hal tersebut juga merupakan bentuk tanggung jawab kontraktual karena adanya hubungan kontraktual antara perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara. Oleh sebab itu, maka pemberian santunan atau ganti kerugian yang diberikan melalui asuransi kepada awak pesawat udara tersebut memberikan peran yang cukup besar terhadap kerugian yang dialami oleh awak pesawat udara dan/atau keluarga awak pesawat udara itu sendiri.

4. KESIMPULAN

1) Tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara merupakan tanggung jawab kontraktual. Hal tersebut disebabkan oleh hubungan kontraktual yang dimiliki oleh kedua belah pihak yakni, perusahaan penerbangan dan awak pesawat udara. Adanya hubungan kontraktual antara perusahaan penerbangan dengan awak pesawat udara sebagai pekerja dari perusahaan penerbangan tersebut menyebabkan munculnya hak dan kewajiban dari

masing-masing pihak antara perusahaan penerbangan dan awak pesawat udara. Perusahaan penerbangan memiliki kewajiban untuk memberikan asuransi kepada awak pesawat udaranya dan awak pesawat udara memiliki hak untuk mendapatkan jaminan berupa asuransi apabila terjadi kerugian selama pengoperasian pesawat udara. Jenis asuransi yang diberikan oleh perusahaan penerbangan melalui perusahaan asuransi kepada awak pesawat udaranya bukan merupakan jenis asuransi wajib, melainkan asuransi komersial. Sifat dari asuransi komersial tersebut adalah sukarela, asuransi terjadi karena kehendak bebas dari masing-masing pihak, dalam hal ini perusahaan penerbangan yang memiliki kehendak untuk memberikan perlindungan berupa asuransi kepada awak pesawat udaranya apabila terjadi kerugian yang mengakibatkan awak pesawat udara meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara, dan atau cacat tetap serta untuk meringankan beban perusahaan penerbangan dalam memberikan jaminan sebagai bentuk tanggung jawab kontraktual. Selain itu juga dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 62 ayat (1) huruf b telah diwajibkan bagi perusahaan penerbangan untuk mengasuransikan personel pesawat udara yang dioperasikan. Hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan penerbangan tidak secara mandiri memberikan jaminan ganti kerugian berupa asuransi kepada awak pesawat udara yang mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara.

2) Asuransi dalam penyelesaian santunan terhadap awak pesawat udara yang meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara, dan/atau cacat tetap atas terjadinya kecelakaan pesawat udara memiliki peranan yang

¹³ K. Martono dan Amad Sudiro, *Op.Cit.*, hlm. 206-207.

sangat besar yaitu, sebagai pemberi jaminan atas keselamatan dari awak pesawat udara pada saat menjalankan tugasnya di dalam pesawat udara. Ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 62 ayat (1) huruf b telah menegaskan bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan personel pesawat udara yang dioperasikan. Hal tersebut merupakan bentuk tanggung jawab kontraktual karena adanya hubungan kontraktual antara perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara. Oleh sebab itu, maka pemberian santunan atau ganti kerugian yang diberikan melalui asuransi kepada awak pesawat udara tersebut memberikan peran yang cukup besar terhadap kerugian yang dialami oleh awak pesawat udara dan/atau keluarga awak pesawat udara itu sendiri, dengan demikian awak pesawat udara merasa memiliki jaminan apabila risiko yang dihadapi menjadi kenyataan.

5. REFERENSI

- Johnny Ibrahim, 2012, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, cetakan keenam, Bayumedia Publishing, Malang.
- Martono K., 2002, *Analisis Dan Evaluasi Hukum Tentang Status Hukum Dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara Sipil*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman RI, Jakarta.
- Martono K. dkk., 2010, *Hukum angkutan udara berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Martono K., 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Edisi Pertama, PT. Raja Grafindo, Jakarta.
- Radiks Purba, 1995, *Memahami Asuransi di Indonesia*, Cetakan Kedua, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.
- Radiks Purba, 1997, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, Cetakan Pertama, Djambatan, Jakarta.
- Saefullah Wiradipradja E., 2008, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Cetakan ke-1, PT. Kiblat Buku Utama, Bandung.
- Suherman E., *Persoalan Tanggung Jawab Pengangkut udara*, Alumni, Bandung
- Suparman Sastrawidjaja. Man, 1997, *Aspek-aspek hukum asuransi dan surat-surat berharga*, edisi pertama, Penerbit PT. Alumni, Bandung.
- Wiradipradja E. Saefullah, 1989, *Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, edisi pertama, PT. Liberty Yogyakarta, Yogyakarta.
- Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD).
- Undang-Undang Dasar 1945
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
[http://www.academia.edu/12078567/ASURANSI UDARA](http://www.academia.edu/12078567/ASURANSI_UDARA), Ryan Danu, Asuransi Udara, diakses 28 September 2015.
- <http://kbbi.web.id/>, diakses 28 September 2015.
- [http://www.aviabel.com/en/aboutus/Documents/AVIA_fiche_ongeval-personeel EN 102014.pdf](http://www.aviabel.com/en/aboutus/Documents/AVIA_fiche_ongeval-personeel_EN_102014.pdf), Technical Policy Sheet : Crew Personal Accident, diakses 20 Maret 2016.