

BAB II

PEMBAHASAN

A. Tinjauan Umum

1. Tinjauan Umum tentang Pesawat Udara Sipil dan Kecelakaan Pesawat Udara Sipil

a. Pengertian Pesawat Udara Sipil

Pesawat udara sipil berdasarkan Pasal 1 ayat (8) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memberikan pengertian yaitu pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga. Berdasarkan Pasal 24 undang-undang tersebut mengatakan juga bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia harus wajib mempunyai tanda pendaftaran sebagai tanda kebangsaan pesawat udara sipil tersebut.

Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi beberapa ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yaitu tidak terdaftar di negara lain, dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia, dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan

suatu perjanjian, selanjutnya dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum atau dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan pesawat udara yang dioperasikan, personel pesawat udara yang dioperasikan, tanggung jawab kerugian pihak kedua, tanggung jawab kerugian pihak ketiga dan kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara yang diatur dalam Pasal 62 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

b. Kecelakaan Pesawat Udara Sipil

Kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius sesuai dengan Pengertian kecelakaan berdasarkan Pasal 1 ayat (8) Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 dan dalam KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) Kecelakaan adalah benturan atau sentuhan benda keras atau benda cair (kimiawi) atau

gas, atau api yang datangnya dari luar, terhadap badan (jasmani) seseorang, yang mengakibatkan kematian atau cacat atau luka, yang sifat dan tempatnya dapat ditentukan oleh dokter.⁹ Kecelakaan dapat terjadi bagi siapa saja dan juga dimana saja dalam waktu yang tidak diketahui, banyak kecelakaan yang terjadi tanpa disengaja atau bahkan ada kecelakaan yang direkayasa sedemikian rupa untuk kepentingan pribadi orang. Pengertian kecelakaan disini terfokus pada kecelakaan pesawat udara sipil, maka terlebih dahulu harus diketahui apakah yang dimaksud dengan pesawat udara sipil.

Kecelakaan pada pesawat udara sipil dapat terjadi disebabkan beberapa faktor diantaranya yaitu: faktor manusia dan faktor cuaca. Kecelakaan penerbangan di Indonesia yang masuk kelompok serius insiden lebih tinggi dari pada kelompok *accident*. Hal ini merupakan masalah yang cukup rumit. Mekanisme penyelidikan yang dilakukan KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) menggunakan pedoman berdasarkan pada peraturan nasional dan internasional yang konsisten. Tujuan tunggal penyelenggaraan penyelidikan kecelakaan oleh KNKT adalah mencari setiap penyebab yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan. Selanjutnya hasil dari penyelidikan ini dapat dipergunakan untuk meningkatkan kondisi dan tindakan keselamatan penerbangan guna

⁹ Kamus Besar Bahasa Indonesia, kbbi.kemdikbud.go.id/entri/religijs. Diakses 20 oktober 2018.

mencegah kecelakaan dengan penyebab yang sama dikemudian hari. Berdasarkan uraian tersebut maka rekomendasi yang diberikan KNKT adalah tidak komprehensif, hanya berdasarkan atas dasar tiap kejadian, padahal kecelakaan pesawat terbang yang paling penting adalah dengan mengungkap kondisi “*Latent/tersembunyi*” yang harus diungkap, maka analisis yang komprehensif diperlukan untuk mengamati akar permasalahan yang paling dalam.¹⁰

Kecelakaan transportasi adalah peristiwa atau kejadian pengoperasian sarana transportasi yang mengakibatkan kerusakan sarana transportasi, korban jiwa, dan/atau kerugian harta benda. keadaan yang menyebabkan kecelakaan pada pesawat udara yaitu kejadian serius, sehingga kecelakaan sangat erat kaitannya dengan kejadian serius yaitu suatu kondisi pengoperasian pesawat udara hampir terjadinya kecelakaan. Lebih lanjut mengenai kejadian serius ini dijelaskan dalam penjelasan pasal ini yaitu: Yang dimaksud dengan “Kejadian Serius (*serious incident*)” yaitu suatu kondisi pengoperasian Pesawat Udara hampir terjadinya kecelakaan antara lain disebabkan karena kegagalan fungsi atau kerusakan pada sistem kemudi penerbangan (*flight control system*), ketidak mampuan dari awak pesawat udara (*flight crew member*) untuk menjalankan tugas secara normal yang diakibatkan oleh adanya luka atau sakit, kerusakan komponen struktur

¹⁰ <http://kasuskecelakaanpesawaticha.blogspot.com/2018/01/makalah-kecelakaan-pesawat.html>, diakses 7 September 2018.

turbin mesin kecuali kompresor dan daun-daun turbin dan baling-baling, kebakaran, kerusakan/kebocoran bahan berbahaya dan beracun, kerusakan pada properti, kerusakan sistem listrik dalam penerbangan yang membutuhkan bantuan pasokan daya listrik cadangan (*emergency bus*) dari sumber daya dukung seperti baterai, unit daya tambahan atau generator yang digerakkan oleh udara untuk mempertahankan kemudi terbang atau instrumen-instrumen penting, kerusakan sistem hidrolis dalam penerbangan yang mengakibatkan ketergantungan pada satu-satunya sistem hidrolis atau sistem mekanis yang tersisa untuk pergerakan permukaan kemudi terbang, kehilangan terus menerus tenaga atau daya dorong yang dihasilkan oleh dua mesin atau lebih, hampir mengalami tabrakan antar pesawat udara dan batal tinggal landas.

Investigasi Kecelakaan Transportasi adalah kegiatan penelitian terhadap penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan objektif agar tidak terjadi kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama. Diselenggarakannya Investigasi kecelakaan yaitu bertujuan untuk mengungkap suatu peristiwa kecelakaan transportasi secara profesional dan independen guna memperoleh data dan fakta penyebab terjadinya kecelakaan transportasi. Pelaksanaan investigasi kecelakaan tersebut diselenggarakan oleh KNKT.

Fokus dalam penelitian ini yaitu mengenai kecelakaan yang di alami pesawat udara sipil, maka dari itu sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan mengenai kecelakaan pesawat yang dimaksud yaitu :

- 1) Pesawat Udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas, atau selama penerbangan;
- 2) Tabrakan antar Pesawat Udara atau antar Pesawat Udara dengan fasilitas di bandar udara;
- 3) Pesawat Udara yang hilang atau tidak dapat diketemukan; dan/atau
- 4) Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*serious incident*).

Kecelakaan Pesawat Udara sebagaimana dimaksud dalam hal ini wajib dilakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh KNKT yaitu kecelakaan yang mengakibatkan:

- 1) Korban jiwa/luka serius; dan/atau
- 2) Kerusakan berat pada peralatan/fasilitas yang digunakan.

2. Tinjauan Umum tentang Tanggung Jawab Hukum dan Pihak Ketiga

a. Tanggung Jawab Hukum

Terdapat berbagai istilah-istilah tanggung jawab yang digunakan, tanggung jawab sendiri juga belum ada kepastian mengenai pengertiannya yang diakui umum maka dari itu banyak para ahli yang memberikan pengertian mengenai tanggung jawab itu sendiri. Istilah-istilah yang digunakan antara lain, tanggung jawab pertanggung jawab

atau tanggung gugat. Pertanggung jawaban atau pertanggungan jawab, pada dasarnya lebih tepat apabila dipakai untuk hal-hal yang berkaitan dengan masalah keuangan. Istilah tanggung gugat dianggap kurang tepat karena justru berbagai sistem tanggung jawab angkutan udara bertujuan untuk memperkecil sampai seminimal mungkin, kemungkina-kemungkinan, gugatan-gugatan dipengadilan bahkan bila mungkin menghilangkan sama sekali.¹¹

Tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan “ikut memikul beban” akibar suatu perbuatan, seperti pernah disampaikan oleh mantan Kepala Staf Angkatan Darat (KSAD) dan mantan Panglima TNI, Jendral Endiartono Soetarto dalam kasus pelanggaran hak-hak asasi manusia yang dilakukan oleh prajurit. Beliau pernah mengatakan yang “bertanggung jawab” (*responsible*) adalah mereka yang memegang tongkat komando perintah prajurit. “Tanggung jawab” disini diartikan yang “memikul beban”.¹²

Tanggung jawab sesuai dengan yang telah dijelaskan sebelumnya juga memiliki beberapa prinsip yang sering digunakan untuk menentukan prinsip tanggung jawab yang mana yang tepat dan

¹¹ Badan Pembina Hukum Nasional Departemen Kehakiman, 1992, *Analisis dan Evaluasi Hukum Tertulis Tentang Ketentuan-Ketentuan Hukum Yang Berkenan Dengan Penentuan Jumlah Gnti Rugi Dalam Bidang Pengangkutan Udara*, Penerbit Pengayoman, Jakarta, hlm. 3

¹² Martono.K dan Amad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, Penerbit PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, hlm. 214.

cocok untuk diberlakukan atau digunakan untuk memenuhi suatu tanggung jawab. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu tergantung 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). Setidak-tidaknya ada tiga prinsip atau teori mengenai tanggung jawab dikenal, yaitu¹³:

- a) Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability based of fault principle*). Mengenai apa yang dimaksud dengan prinsip kesalahan itu, Atiyah mengatakan bahwa, secara tradisional, prinsip ini mengandung dua aspek. Pertama, bahwa adalah adil bila seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang memberikan santunan atas kerugian tersebut kepada korban. Kedua, adalah adil bila seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain tanpa kesalahannya, tidak usah memberikan santunan kepada korban. Prinsip kesalahan lebih memuaskan perhatiannya pada hubungan yang pertama, yaitu jika penyebab kerugian terbukti bersalah, pihak korban berhak untuk memperoleh santunan, dan bila

¹³ Saefullah Wiradipradja, 2008, *Hukum Transportasi Udara*, PT Kiblat Buku Utama, Bandung, hlm. 67.

tidak terbukti adanya unsur kesalahan maka santunan tidak diberikan¹⁴.

- b) Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebutable presumption of liability principle*). Perbedaan yang utama antara prinsip tanggung jawab yang didasarkan semata-mata pada adanya unsur kesalahan dan '*presumption of liability*', adalah bahwa di dalam prinsip yang kedua, beban pembuktian beralih dari penggugat (korban) kepada pengangkut. Jadi berdasarkan prinsip '*presumption of liability*' yang ditetapkan dalam Konvensi Warsawa atau Ordonasi, pengangkut adalah prima facie bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian tersebut, atau bahwa hal tersebut tidak mungkin dilakukannya. Jadi, pihak penggugat atau korban dapat mengajukan tuntutan untuk memperoleh santunan tanpa harus membuktikan adanya kesalahan di pihak pengangkut.¹⁵
- c) Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*). 'Dengan prinsip tanggung jawab mutlak adalah tanggung jawab tanpa keharusan untuk

¹⁴ Ibid, hlm. 75.

¹⁵ Ibid hlm.80.

membuktikan adanya kesalahan. Atau dengan perkataan lain, suatu prinsip tanggung jawab yang memandang ‘kesalahan’ sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.¹⁶

Tanggung jawab sendiri masih perlu penjelasan karena istilah tanggung jawab dapat mempunyai dua arti, sebagai terjemahan dari *responsibility* dan istilah *liability*. *Responsibility* tanggung jawab untuk pelaksanaan suatu tugas atau untuk suatu benda atau seseorang, sedangkan *liability* adalah tanggung jawab untuk mengganti suatu kerugian yang diderita satu pihak karena tindakan pihak lain, seperti kelalaian, karena cidera janji, perbuatan melawan hukum atau suatu yang menjadi milik atau dibawah penguasaan pihak lain. Sehingga disini tanggung jawab hukum lebih tepat diartikan dalam arti *responsibility*.

Masalah *strict liability* dalam hukum lingkungan memerlukan penelitian dan kajian yang lebih mendalam, terutama dalam hubungannya dengan tanggung gugat pencemaran dan ganti kerugian bagi korban pencemaran.¹⁷ *Strict liability* dapat, tapi tidak

¹⁶ Ibid hlm 86

¹⁷ Siti Sundari, 2000, *Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, Penerbit Airlangga University Press, Surabaya, hlm. 297

selalu, dihubungkan dengan batas ganti rugi maksimum yang dikenal dengan istilah *ceiling* atau *plafond*.¹⁸

Strict liability tidak dapat dimasukkan dalam undang-undang yang ada, tetapi perlu undang-undang khusus yang mengaturnya secara komprehensif. Pengaturan *strict liability* hendaklah memperhatikan ketentuan tentang batas tertinggi ganti kerugian (*ceiling*) dan kemungkinan atau kewajiban asuransi, konsep ini masih memerlukan penelitian lebih cermat dan mendalam dan penerapannya terhadap kegiatan tertentu perlu dikaji sebelum dituangkan dalam peraturan perundang-undangan.¹⁹

Sedangkan sistem-sistem tanggung jawab dalam bidang penerbangan dan angkutan udara adalah:

- a) Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault*). Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan antara lain dianut oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yaitu dalam kaitanya dengan bagasi kabin. Pasal 143 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menentukan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau

¹⁸ Ibid hlm. 304.

¹⁹ Ibid hlm. 306.

rusak bagasi kabin, kecuali ada penumpang yang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.²⁰

b) Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*Presumption of liability*). Prinsip tanggung jawab ini dianut pula dalam Pasal 468 Ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang:

“Pengangkut diwajibkan membayar ganti rugi yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian atau karena kerusakan barang, kecuali bilamana ia membuktikan, bahwa tidak di serahkannya barang atau kerusakan itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifat keadaan atau cacat benda sendiri atau dari kesalahan pengirim”.²¹

c) Prinsip tanggung jawab mutlak

Di dalam prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability atau absolute liability*) tergugat atau pengangkut selalu bertanggung jawab melihat ada atau tidaknya kesalahan atau melihat siapa bersalah. Dengan kata lain, di dalam prinsip tanggung jawab mutlak ini tidak memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan

²⁰ Pasal 143 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

²¹ Pasal 468 Ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.²²

Prinsip tanggung jawab ini biasanya dikenal dengan istilah *strict liability* dan *absolute liability*. Dari kedua istilah tersebut, beberapa pakar ada yang membedakannya, tetapi ada juga yang menyamakannya. Winfield, Friedman, dan Miresea Mateesco Matte membedakannya antara *absolute liability* dan *strict liability* dengan memperhatikan ada tidaknya kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab. Di dalam *strict liability* dalam hal tertentu dimungkinkan adanya pembebasan tanggung jawab, sedangkan didalam *absolute liability* hal tersebut tidak dimungkinkan.²³

Selanjutnya cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada pembuktian, yaitu mengenai ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan.²⁴ Perbuatan melawan hukum (*onrechmatige daad*) diatur dalam

²² E. Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Penerbit liberty, Yogyakarta, hlm.35.

²³ E. Saefullah Wiradipradja. Op.cit. hlm. 36-37

²⁴ Ibid, hlm.19.

Buku III KUHPerduta. Rumusan perbuatan melawan hukum terdapat pada Pasal 1365 KUHPerduta yaitu :

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain mewajibkan orang yang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”

Menurut Pasal 1365 KUHPerduta, yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) kategori perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut:

- a) Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
- b) Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian).
- c) Perbuatan melawan hukum karena kelalaian.

Jika ditinjau dari pengaturan KUHPerduta Indonesia tentang perbuatan melawan hukum lainnya, sebagaimana juga dengan KUHPerduta di negara sistem Eropa Kontinental, maka model tanggung jawab hukum adalah sebagai berikut:²⁵

²⁵ Ibid, hlm. 3.

- a) Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian), sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara.
- b) Tanggung jawab dengan unsur kesalahan, khususnya unsur kelalaian, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1366 KUHPerdara.
- c) Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) dalam arti yang sangat terbatas sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1367 KUHPerdara.

b. Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka. Hilang atau rusaknya bagasi kabin dan hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat atau hilang, musnah, atau rusaknya kargo dan juga keterlambatan angkutan udara serta kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

c. Pihak Ketiga

Perjanjian adalah suatu perbuatan di mana seseorang atau beberapa orang mengikatkan dirinya kepada orang lain.

Pihak dalam perjanjian adalah para pihak yang terikat dengan diadakannya suatu perjanjian. Subjek perjanjian dapat berupa orang atau badan hukum. Unsur yang paling penting dalam perjanjian adalah adanya persetujuan (kesepakatan) antara para pihak. Tujuan mengadakan perjanjian terutama untuk memenuhi kebutuhan para pihak itu, kebutuhan mana hanya dapat dipenuhi jika mengadakan perjanjian. Dengan adanya persetujuan, maka timbullah kewajiban untuk melaksanakan suatu prestasi hukum.²⁶

Perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.²⁷ Suatu perjanjian pengangkutan pada dasarnya merupakan suatu perjanjian biasa, yang dengan sendirinya tunduk pada ketentuan-ketentuan yang berlaku untuk suatu perjanjian pada umumnya, yaitu tunduk pada ketentuan yang terdapat dalam Buku Ke III KUHPerdara tentang Perikatan, selama tidak ada pengaturan khusus tentang perjanjian

²⁶ Titik Triwulan Tutik, Hukum Perdata Dalam Sistem Hukum Nasional, Penerbit Prenada Media Group, 2008, hlm.223-224.

²⁷ Pasal 1 Ayat (29) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009

pengangkutan dalam peraturan perundang-undangan di bidang angkutan.²⁸ Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persetujuan kehendak (konsensus). Kenyataannya hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan diantara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan undang-undang.²⁹

Pihak-pihak dalam pengangkutan adalah para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka itu terdiri atas :³⁰

- 1) Pihak pengangkut;
- 2) Pihak penumpang;

²⁸ Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat*, Penerbit Universitas Trisakti, Jakarta, 2009, hal. 13.

²⁹ <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/40975/Chapter%20II.pdf?sequence=4&isAllowed=y>, diakses 9 September 2018.

³⁰ Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Penerbit ITB, Bandung, 1990, hlm. 4.

3) Pihak pengirim dan;

4) Pihak penerima.

Dalam perjanjian diperlukan adanya persetujuan kedua belah pihak, yang mana persetujuan itu tidak hanya mengikat apa yang dengan tegas ditentukan di dalamnya, melainkan juga segala sesuatu yang menurut sifatnya persetujuan dituntut berdasarkan keadilan, kebiasaan dan undang-undang. Pada dasarnya persetujuan hanya berlaku antara pihak-pihak yang membuatnya, yang perlu digaris bawahi adalah persetujuan tidak dapat merugikan pihak ketiga. Apabila perjanjian menyebabkan kerugian bukan hanya kepada para pihak yang mengikatkan diri dalam perjanjian tetapi menimbulkan kerugian bagi pihak ketiga yaitu pihak yang tidak berada atau mengikatkan diri kepada perjanjian, maka tetaplah diberikan hak untuk memperoleh ganti kerugian atas kerugian yang di timbulkan. Setiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut. Selanjutnya bahwa setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembunyiannya.

Darat berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah bagian permukaan bumi yang padat; tanah yang tidak digenangi air (sebagai lawan dari laut atau air).³¹ Sehingga pihak ketiga di darat merupakan pihak-pihak di luar para pihak dalam perjanjian pesawat udara diatas. Pihak ketiga di darat merupakan pihak-pihak yang tidak ada hubungannya dengan perjanjian pesawat udara, tetapi merupakan pihak yang ikut merasakan kerugian atas kecelakaan yang terjadi terhadap pesawat udara yang disini adalah pesawat udara sipil.

B. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pihak Ketiga Di Darat

Tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga diatur dalam Pasal 184 sampai dengan 185 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Menurut Pasal 184 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan. Ganti kerugian terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga diberikan sesuai dengan kerugian nyata yang dialami. Ketentuan lebih lanjut mengenai perhitungan besaran ganti kerugian, persyaratan, dan tata cara untuk

³¹ Kamus Besar Bahasa Indonesia, kbbi.kemdikbud.go.id/entri/religius. Diakses 20 oktober 2018.

memperoleh ganti kerugian diatur Peraturan Menteri Perhubungan. Pengangkut dapat menuntut pihak ketiga yang mengakibatkan timbulnya kerugian terhadap penumpang, pengirim, atau penerima kargo yang menjadi tanggung jawab pengangkut.³²

Berdasarkan ketentuan yang telah di paparkan di atas, ganti kerugian kepada pihak ketiga menjadi menggunakan prinsip tanggung jawab *absolute liability* yaitu penggantian kerugian di berikan sesuai dengan kerugian nyata yang di derita oleh pihak ketiga tersebut. Namun tidak bisa berhenti sampai di situ saja karena ternyata aturan lebih lanjut mengenai tanggung jawab bagi pihak ketiga tersebut diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan. Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menjadi ketentuan yang digunakan dalam melaksanakan penggantian kerugian bagi pihak ketiga di darat.

Berdasarkan Pasal 1 Ayat (3) Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara mengatakan bahwa:

Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap bebrapa kerugian yaitu penumpang yang

³² Martono.K dan Amad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, Penerbit PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, hlm. 316.

meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka. Hilang atau rusaknya bagasi kabin hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo dan keterlambatan angkutan udara serta kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Ketentuan dalam pasal-pasal yang telah di paparkan di atas menjadi dasar yang kuat bagi pengangkut untuk bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di darat. Mengenai siapa yang bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga di darat menjadi tidak perlu lagi di pertanyakan karena telah di jawab dalam Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 2 Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, selanjutnya mengenai besaran ganti kerugiannya diatur dalam pasal-pasal berikutnya dalam peraturan menteri tersebut.

Terdapat beberapa kriteria kerugian yang dapat di tanggung oleh pengangkut terhadap pihak ketiga apabila terjadi kecelakaan yaitu kriterianya adalah pihak ketiga yang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka dan kerugian harta benda sebagai akibat dari peristiwa pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda dari pesawat udara yang dioperasikan. Mengai besaran ganti kerugian yang bisa diperoleh pihak ketiga antara lain besaran ganti kerugian sesuai dengan kriteria kerugian yang diderita pihak ketiga adalah :

1. meninggal dunia diberikan ganti rugi sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per orang,

2. pihak ketiga yang mengalami cacat tetap, meliputi :
 - a. pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta rupiah) per orang;
 - b. pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam Lampiran Peraturan ini.
3. Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang menderita luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan ditetapkan paling banyak Rp.100.000.000,00 (seratus juta rupiah) per orang;
4. Jumlah ganti kerugian untuk kerusakan barang milik pihak ketiganya terhadap kerugian yang secara nyata diderita berdasarkan penilaian yang layak, sebagai berikut:
 - a. untuk pesawat udara dengan kapasitas sampai dengan 30 (tiga puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah);
 - b. untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk sampai dengan 70 (tujuh puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 100.000.000.000,00 (seratus miliar rupiah);

- c. untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 70 (tujuh puluh) tempat duduk sampai dengan 150 (seratus lima puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 175.000.000.000,00 (seratus tujuh puluh lima miliar rupiah);
- d. untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 150 (seratus lima puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 250.000.000.000,00 (dua ratus lima puluh miliar rupiah).

Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yaitu mengenai besarnya ganti rugi yang diberikan disesuaikan dengan berdasarkan kriteria :

1. tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia;
2. kelangsungan hidup Badan Usaha Angkutan Udara;
3. tingkat inflasi kumulatif;
4. pendapatan perkapita;
5. perkiraan usia harapan hidup; dan
6. perkembangan nilai mata uang.

C. Analisis Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengganti Kerugian Pihak Ketiga akibat Kecelakaan Pesawat Udara.

Pengganti kerugian kepada pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat kecelakaan pesawat udara sipil, dalam hal pertanggung jawaban hukumnya memakai prinsip tanggung jawab *absolute liability* yaitu tergugat atau pengangkut senantiasa dianggap harus bertanggung jawab terhadap

kerugian yang di derita oleh pihak ketiga sesuai dengan kerugian yang nyata yang diderita oleh pihak ketiga tersebut, jika di lihat berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Penerbangan dalam Pasal 184 Ayat (1) bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga. Lebih jelasnya lagi dalam Pasal 184 Ayat (2) Undang-Undang ini yang menyebutkan ganti kerugian terhadap pihak ketiga diberikan sesuai dengan kerugian yang nyata yang di alaminya.

Prinsip tanggung jawab tersebut menjadi berubah jika dilihat dalam aturan yang di atur dalam peraturan menteri yang memberi kemungkinan pengangkut menjadi tidak bertanggung jawab apabila dapat dibuktikan bahwa kerugian yang dialami pihak ketiga merupakan kerugian yang tidak disebabkan oleh kecelakaan pesawat udara. Hal tersebut dapat di lihat dari Pasal 2 Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang salah satunya adalah kewajiban untuk bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga. Tetapi dalam Pasal 19 peraturan menteri ini mengatakan pula bahwa Pengangkut tidak dapat dituntut tanggung jawab untuk membayar ganti rugi apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kejadian tersebut bukan karena kesalahan atau kelalaian pengangkut atau orang-orang yang dipkerjakannya atau agen-agenya; atau kejadian tersebut semata-mata disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang sendiri dan/atau pihak ketiga.

Berdasarkan Peraturan Menteri tersebut menjadikan prinsip tanggung jawab yang digunakan dalam hal ganti kerugian kepada pihak ketiga menjadi Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*Presumption of liability*). Pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang diderita pihak ketiga bukan karena kesalahannya maka pengangkut bisa lepas dari tanggung jawabnya tersebut. Penggunaan prinsip tanggung jawab dalam peraturan menteri tersebut tidak menjadi konsisten karena tidak sesuai dengan aturan yang menjadi dasar dibentuknya peraturan menteri tersebut dan juga prinsip tanggung jawab yang digunakan tersebut menjadikan perlindungan hukum bagi pihak ketiga menjadi lemah karena bisa saja pengangkut dalam hal ini lepas dari tanggung jawabnya, sehingga tepatnya prinsip tanggung jawab *strict liability* menjadi prinsip acuan yang tepat digunakan untuk mengganti kerugian bagi pihak ketiga di darat.

Berdasarkan wawancara saya dengan Sigit S. Priyotomo, Staf bagaian Investigasi kecelakaan pesawat udara di KNKT salah satu proses ganti kerugian bagi pihak ketiga, yaitu adanya penghitungan kerugian yang nyata yang diterima oleh pihak ketiga yang mengalami kerugian tersebut, pihak yang menilai hal tersebut yaitu pihak dari asuransi yang terjun ke lapangan untuk menghitung nilai kerugian yang sebenar-benarnya dialami pihak ketiga, sehingga pihak asuransi dapat memberikan ganti rugi sesuai dengan kerugian

yang benar-benar dialami oleh pihak ketiga tersebut.³³ Jika dilihat dari hasil wawancara yang saya lakukan di atas prinsip tanggung jawab untuk penggantian kerugian kepada pihak ketiga di darat menjadi prinsip tanggung jawab *absolute liability* karena pemberian ganti rugi kepada pihak ketiga diberikan sesuai dengan kerugian yang nyata di derita pihak ketiga tersebut. Hal ini juga ternyata tercantum juga dalam Pasal 184 Ayat (2) Undang –Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengatakan ganti kerugian terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan sesuai dengan kerugian nyata yang dialami. Sehingga dapat ditemukan bahwa aturan ini memakai prinsip tanggung jawab *absolute liability*.

Penggunaan prinsip tanggung jawab dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tersebut menjadi tidak sesuai dengan aturan yang menjadi dasar dibentuknya peraturan menteri tersebut, yaitu aturan mengenai tanggung jawab bagi pihak ketiga di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang menggunakan prinsip tanggung jawab *absolute liability*. Sedangkan menjadi berubah dalam peraturan menteri tersebut menjadi prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*Presumption of liability*) yang memberikan kesempatan bagi pengangkut untuk lepas dari tanggung jawabnya yang semula ada atau tidaknya kesalahan pengangkut menjadi senantiasa bertanggung jawab atas kerugian yang nyata di derita oleh pihak ketiga.

³³ Wawancara dilakukan pada tanggal 03 Oktober 2018 di Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Jakarta.

Tetapi jika dicermati lebih dalam lagi sebenarnya pemberian kesempatan bagi maskapai untuk membuktikan dia tidak bersalah atas kerugian bagi pihak ketiga adalah kerugian yang didapatkan oleh pihak ketiga di darat yang tidak secara langsung memperoleh kerugian akibat dari kecelakaan pesawat udara. Sehingga hal ini menjadikan tepat jika maskapai pesawat udara sipil diberikan kesempatan untuk membuktikan jika dia tidak bersalah atas kerugian pihak ketiga yang tidak secara langsung memperoleh kerugian akibat kecelakaan pesawat udara sipil tersebut.

1. Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Kaitannya Ganti Kerugian Terhadap Pihak Ketiga akibat Kecelakaan Pesawat Udara Sipil

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan. Ganti kerugian terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga diberikan sesuai dengan kerugian nyata yang dialami. Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan:

- 1) pesawat udara yang dioperasikan;
- 2) personel pesawat udara yang dioperasikan;

- 3) tanggung jawab kerugian pihak kedua dan tanggung jawab kerugian pihak ketiga;
- 4) kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara.

Perlu pemahaman mengenai pengertian asuransi sehingga dapat menjawab mengapa pengangkut dalam hal ini adalah yang mengoperasikan pesawat udara yaitu maskapai pesawat udara sipil wajib asuransi. Asuransi adalah untuk menanggung resiko kerugian yang dialami oleh tertanggung dengan memperoleh ganti kerugian dari penanggung sedemikian rupa:

- a. Tertanggung terhindar dari kebangkrutan sehingga masih mampu berdiri seperti sebelum menderita kerugian.
- b. Mengembalikan tertanggung kepada posisi semula seperti sebelum menderita kerugian.

Kewajiban untuk asuransi jelas di atur dalam undang-undang tentang penerbangan dan juga peraturan pelaksanaannya yaitu setiap orang dalam hal ini maskapai yang mengoperasikan pesawat udara wajib asuransi. Hal ini disebabkan supaya pengangkut dapat mengalihkan resiko yang mungkin akan terjadi kelak sehingga pengangkut dapat terhindar dari kebangkrutan dan masih bisa ke posisi semula sebelum menderita kerugian akibat resiko tersebut.

Maskapai yaitu yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan :

- a. pesawat udara yang dioperasikan;

- b. personal pesawat udara yang dioperasikan;
- c. tanggung jawab kerugian pihak kedua;
- d. tanggung jawab kerugian pihak ketiga;
- e. kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat ditemukan bahwa apabila terjadi kecelakaan pesawat udara yang merupakan salah satu resiko yang dapat ditanggung dan mengakibatkan adanya kerugian bagi pihak ketiga maka dengan kata lain kerugian tersebut telah dijamin untuk pengangkut melalui peralihan resiko pengganti kerugian melalui asuransi.

Jika ketentuan pendaftaran asuransi tidak dilakukan maka akan menimbulkan akibat hukum yaitu dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan sertifikat dan/atau pencabutan sertifikat. Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dengan konsorsium perusahaan asuransi untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Berdasarkan wawancara dengan ibu Fitri Indah S, Kasubag Peraturan Perundang-undangan, Direktur Jenderal Perhubungan, dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat udara yang mengakibatkan kerugian bagi pihak ketiga, kerugian tersebut untuk tanggung jawab ganti kerugiannya akan dilakukan oleh pengangkut melalui asuransi. Mengenai besaran ganti kerugian dan juga kriteriaanya akan mengikuti ketentuan yang ada dalam Peraturan Menteri Nomor

77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Beliau juga menyampaikan bahwa besaran ganti kerugian dalam Peraturan Pemerintah tersebut tidak menutup kesempatan bagi pihak ketiga untuk menuntut pengangkut ke pengadilan negeri di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau arbitrase atau alternatif lainnya apabila dirasa besaran ganti kerugian yang di atur dalam peraturan menteri tersebut kurang atau tidak sesuai dengan kerugian yang dia alami³⁴

Berdasarkan uraina di atas sesuai dengan ketentuan yang ada dan juga hasil wawancara yang telah di lakukan maka tanggung jawab hukum terhadap ganti kerugian pihak ketiga yang ditanggung oleh pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara menjadi dialihkan resikonya sejak semula pendaftaran pesawat udara tersebut, yaitu sebagai syarat untuk dapat di operasikan pesawat udara tersebut harus diasuransikan terlebih dahulu mengenai resiko-resiko yang mungkin terjadi sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 terkhususnya mengenai kerugian pihak ketiga. Berdasarkan wawancara saya juga lakukan dengan Sigit S. Priyotomo, Staf bagaian Investigasi kecelakaan pesawat udara di salah satu proses ganti kerugian bagi pihak ketiga, yaitu adanya penghitungan kerugian yang nyata ditanggung oleh pihak ketiga yang mengalami kerugian tersebut, pihak yang

³⁴ Wawancara dilakukan pada tanggal 03 Oktober 2018 di Kantor Direktur Jenderal, Kemayoran Jakarta.

menilai hal tersebut yaitu pihak dari asuransi yang terjun ke lapangan untuk menghitung nilai kerugian yang sebenar-benarnya dialami pihak ketiga, sehingga pihak asuransi dapat memberikan ganti rugi sesuai dengan kerugian yang benar-benar dialami oleh pihak ketiga tersebut.³⁵ Hasil wawancara tersebut mengatakan kerugian yang nyata di derita pihak ketiga tetapi jika dilihat dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 telah memberikan batas kerugian maksimal yang dapat ditanggung pengangkut disesuaikan dengan kriteria kerugian yang diperoleh pihak ketiga dalam Pasal 14 peraturan menteri tersebut. Tetapi walaupun telah di batasi tidak menutup kemungkinan bagi pihak ketiga untuk dapat mengajukan ganti kerugian yang lebih besar dari batas maksimum tersebut, dengan mengikuti proses peradilan atau arbitrase.

2. Proses Penggantian Kerugian Pihak Ketiga dalam Kecelakaan Pesawat Udara

Kecelakaan pesawat udara yang mengakibatkan adanya korban yang mengalami kerugian atas kejadian tersebut menjadikan adanya ganti kerugian yang harus ditanggung oleh pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara sebagai pertanggung jawaban atas kejadian tersebut. Tentu tidak secara langsung bisa di lakukan ganti kerugian tersebut, tetapi memerlukan tahapan

³⁵ Wawancara dilakukan pada tanggal 03 Oktober 2018 di Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Jakarta.

ataupun proses. Pihak ketiga yang menjadi bagian dari pihak yang mengalami kecelakaan tersebut dan mendapat kerugian atasnya, tentu akan menunggu sampai proses itu selesai. Sehingga dia dapat memperoleh ganti rugi atas kerugian yang dia dapatkan. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Pernebarangan menyebutkan bahwa angkutan udara yang beroperasi wajib diasuransikan dan salah satunya adalah mengenai kerugian yang di alami pihak ketiga termasuk dalam daftar asuransi yang diwajibkan. Sehingga pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian pihak ketiga melalui peralihan resiko kepada pihak asuransi.

Berdasarkan BAB V dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara memberikan persyaratan mengenai tata cara pengajuan tuntutan ganti kerugian yaitu tuntutan ganti kerugian oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga yang mengalami kerugian hanya dapat dilakukan berdasarkan bukti sebagai berikut:

- a. dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat (*claim tag*) atau surat muatan udara (*airway bill*) atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan;

- b. surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dan/atau harta benda terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara.

Tetapi ada batasan yaitu tahapan tersebut berlaku yaitu apabila pengangkutan udara tersebut dilakukan lebih dari satu Badan Usaha Angkutan Udara. Sehingga dapat diartikan bahwa jika pengangkutan udara tersebut tidak dilakukan lebih dari satu badan usaha angkutan udara maka tahapan ini menjadi tidak harus dilakukan tetapi menjadikan pengangkut bertanggung jawab secara langsung tanpa ada persyaratan atas kerugian yang diderita pihak ketiga.

Pertanggung jawaban adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kerugian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggung jawabkan. Dari pengertian tersebut maka setelah adanya suatu kejadian yang tidak terduga dan mengakibatkan kerugian maka pihak tertanggung yang disini adalah pengangkut mengajukan klaim asuransi dengan tahapan :

- a. Pemberitahuan terjadinya musibah atau kerugian atau klaim asuransi

- b. Investigasi kejadian Kerugian Klaim Asuransi
- c. Penyerahan Dokumen Pendukung Klaim
- d. Diskusi, Musyawarah Negosiasi Klaim asuransi
- e. Persetujuan Nilai Ganti Rugi Klaim
- f. Pembayaran

Salah satu mengenai proses ganti kerugian pengangkut yang dialihkan kepada asuransi juga di sampaikan dalam wawancara saya dengan Sigit S. Priyotomo, Staf bagian Investigasi kecelakaan pesawat udara di KNKT yang mengatakan salah satu proses ganti kerugian bagi pihak ketiga, yaitu adanya penghitungan kerugian yang nyata ditanggung oleh pihak ketiga yang mengalami kerugian tersebut, pihak yang menilai hal tersebut yaitu pihak dari asuransi yang terjun ke lapangan untuk menghitung nilai kerugian yang sebenar-benarnya dialami pihak ketiga, sehingga pihak asuransi dapat memberikan ganti rugi sesuai dengan kerugian yang benar-benar dialami oleh pihak ketiga tersebut.³⁶

Tahapan di atas menjadi tugas maskapai pesawat udara sipil dalam hal menjalankan proses mengajukan klaim asuransi, sehingga pihak asuransi dapat mengganti kerugian yang di derita pihak yang dirugikan akibat kecelakaan

³⁶ Wawancara dilakukan pada tanggal 03 Oktober 2018 di Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Jakarta.

pesawat udara sipil yaitu salah satunya kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

