

PERTANGGUNGJAWABAN MASKAPAI DAN PERUSAHAAN ASURANSI TERHADAP KEMATIAN PENUMPANG AKIBAT KECELAKAAN PESAWAT TERBANG

LIABILITY OF AIRLINES AND INSURANCE COMPANIES AGAINST PASSENGER DEATH BECAUSE OF FLIGHT ACCIDENT

Stefani Kamajaya, Fernando Sirait, Klara Sihombing, Karenita Situmorang

Fakultas Hukum Universitas Prima Indonesia
Jl. Sekip Simpang Sikambing, Medan 20111
E-mail: stefani.5sep@gmail.com; Telp.: (061) 4578890

Diterima: 13/03/2020; Revisi: 20/04/2020; Disetujui: 10/07/2020

DOI: <https://doi.org/10.24815/kanun.v22i2.16067>

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab maskapai penerbangan dan perusahaan atas kematian penumpang akibat kecelakaan penumpang. Yang disebabkan bukan kesalahan maskapai. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui upaya hukum yang bagaimana dapat dilakukan oleh masyarakat ketika mengalami hal tersebut. Metode penelitian menggunakan deskriptif yuridis, yaitu dengan mendeskripsikan aturan perundang-undangan mengenai pertanggungjawaban. Sumber yang digunakan adalah bahan hukum primer dan sekunder. Hasil analisa menunjukkan bahwa maskapai tidak bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas kematian penumpang sepanjang maskapai dapat membuktikan kecelakaan tersebut bukan kesalahan maskapai. Asuransi Jasa Raharja bertanggung jawab untuk membayar santunan kepada ahli waris penumpang yang meninggal karena kecelakaan pesawat baik karena kesalahan maskapai maupun bukan kesalahan maskapai sepanjang sesuai dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, asuransi jasa raharja wajib membayar ganti rugi berdasarkan PMK 15 Tahun 2017 karena setiap penumpang sudah membayarkan premi asuransi pada saat membeli karcis/tiket pesawat udara.

Kata Kunci: asuransi; kecelakaan; maskapai; penumpang.

ABSTRACT

This study aims to determine the responsibilities of airlines and companies for passenger deaths due to accidents that not caused by airline's fault, and to determine the legal remedies that can be done by the public when experiencing it. The research method uses descriptive juridical that is by describing the rules of law regarding accountability. Primary and secondary legal data sources is used. The analysis shows that the airline is not responsible for paying compensation for the death of the passenger as long as the airline can prove the accident was not the fault of the airline. Jasa Raharja insurance is responsible for paying compensation to the heirs of passengers who died in a plane crash either because airline fault or not as long as in accordance with Government Regulation No. 17/1965, Jasa Raharja insurance company is required to pay compensation based on PMK 15/2017 because every passenger has paid insurance premium when buying a ticket.

Key Words: insurance; accident; airlines; passenger.

PENDAHULUAN

Sebagai negara berkembang, Indonesia terus melaksanakan pembangunan nasional segala bidang, termasuk bidang perhubungan. Pembangunan yang dilaksanakan merupakan rangkaian gerak perubahan menuju kepada kemajuan bangsa Indonesia. Salah satu sarana yang menjadi sasaran pembangunan nasional adalah ekonomi, karena perekonomian suatu negara memegang peran penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan dinegara tersebut.

Keberhasilan pembangunan perekonomian disuatu negara yang didukung dengan sektor fiskal dan stabilitas nasional yang baik, memungkinkan negara tersebut akan lebih mudah dalam mencapai keberhasilan pembangunan disegala aspek kehidupan baik masyarakat menengah keatas maupun masyarakat menengah kebawah, sehingga kesejahteraan masyarakat sejalan dengan berkembangnya perekonomian diindonesia terutama dalam bidang dinas perhubungan.

Sebagai negara yang sedang berkembang dalam menjalin hubungan dengan luar negeri maka indonesia sangat membutuhkan jasa pengangkutan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain serta negara yang satu dengan negara yang lain. Dengan demikian inilah yang mengakibatkan jasa pengangkutan udara menjadi salah satu hal penting dalam suatu negara.

Konsumen memakai jasa angkutan udara perlu memperoleh perlindungan hukum untuk tiga hal utama yaitu keselamatan, keamanan, dan pelayanan pengangkutan udara (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016). Hal ini dilakukan untuk menciptakan rasa aman bagi konsumen saat menikmati jasa pengangkutan melalui pesawat terbang. Perlindungan keselamatan penumpang pesawat terbang dilakukan melalui aspek keselamatan penerbangan, dimana sangat berkaitan dengan perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa transportasi udara niaga, dalam hal ini semua perusahaan penerbangan wajib untuk mengantisipasi segala kemungkinan yang dapat mencelakakan penumpangnya. Atas dasar itu, setiap perusahaan penerbangan komersil dituntut untuk menyediakan armada pesawatnya yang handal dan selalu dalam keadaan laik terbang. Keselamatan penerbangan berkaitan erat dengan fisik pesawat terbang serta aspek pemeliharaan

(*maintenance*) sehingga terpenuhi persyaratan teknik penerbangan, selain itu aspek keselamatan penerbangan juga berkenaan erat dengan faktor sumber daya manusia yang terlibat dalam kegiatan penerbangan. Keselamatan penerbangan merupakan hasil keseluruhan dari kombinasi berbagai faktor antara lain: badan-badan pengatur penerbangan, faktor pesawat udara, operasi penerbangan, personil, serta sarana penerbangan (Sinilele, 2016). Perlindungan keamanan penumpang pesawat terbang dilakukan melalui aspek keamanan penerbangan, yang memiliki arti dari berbagai gangguan, baik secara teknis maupun perampasan, perampokan, dan serangan teroris. Dalam hal ini perusahaan penerbangan wajib menjamin keamanan selama melakukan penerbangan (Fauzi, Purba, Leviza, & Yefrizawati, 2016). Perlindungan pelayanan penumpang pesawat terbang dilakukan melalui aspek pelayanan, dimana dalam transportasi udara sangat berkaitan dengan prosedur pembelian tiket pesawat dan penentuan tempat duduk (*boarding pass*). Dalam hal ini perusahaan penerbangan harus mengatur dengan baik penentuan tempat duduk bagi penumpang sehingga tidak terjadi tempat duduk yang *double* tentunya sangat merugikan konsumen (Sinilele, 2016).

Setiap penyelenggaraan angkutan udara pasti memiliki risiko kerugian baik secara materil maupun immaterial, akibat kecelakaan yang kemudian berdampak pada konsekuensi hukum, yang mana risiko tersebut yaitu berkaitan dengan masalah penyelesaian santunan terhadap pengguna jasa udara yang mengalami kerugian sebagai bentuk tanggung jawab hukum (*legal liability*) dari perusahaan angkutan udara (Martono, 2007). Segala akomodasi, termasuk angkuta udara tidak lepas dari musibah kecelakaan. Dalam dunia penerbangan dikenal dua pengertian yakni kejadian (*incident*) dan kecelakaan (*accident*). Kecelakaan merupakan suatu peristiwa diluar dugaan manusia yang terjadi selama berada didalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, yang mana terjadi kematian dan luka parah maupun kerugian baik pihak maskapai maupun pihak penumpang. Untuk menentukan pertanggungjawaban tersebut harus mengacu pada ketentuan-ketentuan yang berlaku berdasarkan uu sehingga dapat di tentukan siapa dan bagaimana bentuk pertanggungjawaban yang akan di terapkan (Martono, 2007).

Kecelakaan pesawat terbang tersebut dapat mengakibatkan penumpang meninggal dunia sehingga menimbulkan tanggung jawab hukum bagi pihak yang terkait seperti maskapai penerbangan dan perusahaan asuransi. Permasalahan hukum terjadi apabila terdapat tumpang tindih pertanggungjawaban hukum antara maskapai penerbangan dan perusahaan asuransi atas kematian penumpang. Hal tersebut karena maskapai penerbangan bertanggung jawab dalam konteks sebagai penyedia jasa untuk membayar ganti rugi terhadap keluarga konsumen dan perusahaan asuransi bertanggung jawab dalam konteks sebagai pihak penanggung untuk membayar klaim. Tumpang tindih pertanggungjawaban hukum antara maskapai penerbangan dan perusahaan asuransi atas kematian penumpang mengakibatkan ketidakpastian bagi keluarga penumpang, maskapai penerbangan dan perusahaan asuransi. Oleh karena itu, artikel ini akan membahas batasan-batasan pertanggungjawaban hukum antara maskapai penerbangan dan perusahaan asuransi terhadap kematian penumpang akibat kecelakaan pesawat terbang.

Salah satu musibah adalah kasus Lion Air JT 610 rute Jakarta-Pangkal Pinang yang jatuh di Tanjung Karawang pada 29 Oktober 2018. Pesawat itu mengangkut 181 penumpang dan 8 awak. Semua penumpang dan awak diduga tewas. Pihak Lion, akan memberikan santunan merata kepada semua korban Rp 50 juta sesuai Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15 Tahun 2017.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif dan sifat penelitian ini adalah deskriptif. Karena penelitian ini akan membahas dan menguraikan peraturan perundangan terkait dengan pertanggungjawaban maskapai dan perusahaan asuransi terhadap kematian penumpang akibat kecelakaan pesawat. Sumber bahan hukum yang digunakan adalah data sekunder yaitu Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri, Konvensi Montreal/Warsawa, jurnal, buku, artikel. Teknik pengumpulan data menggunakan studi kepustakaan yaitu dengan cara melakukan pengumpulan data yang bersumber dari bahan-bahan hukum yang berupa perundang-undangan atau

studi penelaahan terhadap karya tulis, baik dari buku-buku, jurnal-jurnal, atau bahan lain yang berkaitan dengan pertanggungjawaban maskapai penerbangan dan asuransi atas kecelakaan yang menyebabkan kematian penumpang. Analisis data secara kualitatif dengan pendekatan peraturan perundangan dengan membandingkan pertanggungjawaban maskapai dan perusahaan asuransi dengan menggunakan asas-asas peraturan perundangan seperti peraturan yang lebih tinggi mengesampingkan peraturan yang rendah serta hukum yang bersifat khusus mengesampingkan hukum yang bersifat umum (*lex superior* dan *lex specialis*).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1) Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan terhadap Penumpang Kecelakaan Pesawat Yang Disebabkan Bukan Faktor Kesalahan Maskapai

Dalam menentukan pertanggungjawaban setiap pihak yang terikat tentunya mengacu pada ketentuan-ketentuan yang berlaku, sehingga dapat ditentukan pihak-pihak yang bertanggung jawab, serta hal-hal yang di dipertanggungjawabkan berupa ganti rugi sepanjang dapat di buktikan baik faktor kelalaian maskapai, kelalaian konsumen serta pengaruh cuaca.

Pada 28 Desember 2014, penerbangan AirAsia Indonesia QZ8501 rute Surabaya-Singapura hilang kontak setelah sekitar 50 menit lepas landas dari bandar udara Juanda Surabaya. Diduga kecelakaan ini dikarenakan menghindari awan colonimbus, dengan menaikkan ketinggian pesawat dari 34.000 ribu kaki-38.000 kaki, serta miskomunikasi antar pilot dan *co-pilot* serta kerusakan teknis pesawat. Dari kasus, pertanggungjawaban berdasarkan undang-undang dapat terlaksana apabila bentuk kesalahan dapat dibuktikan dari pihak-pihak yang terikat.

Force majeure merupakan adanya suatu keadaan memaksa diluar batas kemampuan terhadap kedua belah pihak seperti bencana alam, pemogokan, sabotase, pemberontakan masyarakat, *blockade*, kebijaksanaan pemerintah khususnya dibidang moneter, kecelakaan atau keterlambatan yang disebabkan karena keadaan di luar kemampuan manusia (Jehani, 2008).

Pasal yang mengatur tentang *force majeure* dalam KUHPerdota terdapat dalam Pasal 1244 KUHPerdota dan 1245 KUHPerdota, sebagai berikut: (a.) Pasal 1244 KUHPerdota yang berbunyi: “debitur harus dihukum agar mengganti biaya, kerugian dan bunga, apabila ia tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan tersebut atau tidak tepat waktu dalam melaksanakan perikatan itu disebabkan oleh suatu hal yang tidak terduga, dimana tiada dipertanggungjawabkan kepadanya, meskipun tiada iktikad buruk padanya”; (b.) Pasal 1245 KUHPerdota yang berbunyi: “tidak adanya pergantian biaya, kerugian dan bunga, apabila pada keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara bertepatan, dimana debitur terhalangi untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melaksanakan suatu perbuatan yang terlarang baginya”.

Hak Penumpang Secara umum dikenal ada 4 (empat) hak dasar konsumen, yang mengacu kepada *President Kennedy's 1962 Consumer's Bills of Rights*, dalam pidato kenegaraannya di depan kongres dan hak-hak ini telah diakui secara internasional yaitu: (1) hak untuk mendapatkan keamanan (*the right to safety*); (2) hak untuk mendapatkan informasi (*the right to be informed*); (3) hak untuk memilih (*the right to choose*); dan (4) hak untuk didengar (*the right to be heard*).

Empat hak dasar tersebut dibenarkan secara internasional pada organisasi konsumen di *The International organization of Consumers Union (IOCU)* ditambah lagi dengan adanya berbagai macam hak antara lain hak ganti rugi, hak pendidikan konsumen dan hak lingkungan hidup yang baik dan sehat (Musa & Hassan, 2010).

Upaya hukum yang dapat ditempuh oleh penumpang yang dirugikan secara yuridis formal, adanya kasus-kasus kerugian yang dialami oleh penumpang dapat dinyatakan bahwa pengangkut atau perusahaan penerbangan telah melanggar ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Penerbangan Tahun 2009, Peraturan Pemerintah No. 40/1995, Undang-Undang No. 8/1999 tentang Perlindungan Konsumen (Hakim & Rahayu, 2017).

Hukum penerbangan mempunyai tiga prinsip dalam pertanggungjawaban pengangkut, yaitu:

(1) *Presumption of liability* adalah pengangkut dianggap bertanggung jawab oleh penumpang atau cargo. Pihak yang dirugikan tidak perlu membuktikan haknya atas ganti rugi; (2) *Limitation of liability* adalah tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah tertentu. Prinsip ini mendorong pengangkut untuk menyelesaikan masalah dengan jalan damai; dan (3) *Strict liability* adalah pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab, tetapi dalam hal ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri kecuali korban juga turut bersalah (Puspandari, 2017).

Dalam perjalanan pertanggungjawaban dikarenakan dasar kesalahan (*based on fault liability*) ini tidak bisa digunakan pada pengangkutan udara, dikarenakan adanya kedudukan diantara penumpang terhadap perusahaan penerbangan yang tidak memiliki keseimbangan. Pada pengangkutan udara terkhusus perusahaan di penerbangan mengerti akan adanya teknologi yang semakin tinggi dan sementara penumpang tidak terlalu menguasai teknologi yang semakin tinggi dari suatu penerbangan, sehingga jika ada penumpang diharuskan membuktikan segala kesalahan perusahaan di penerbangan pasti tidak akan berhasil dan oleh karena itu sejak tahun 1929 sudah diperkenalkan adanya konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*).

Adapun suatu pertanggungjawaban dalam hukum (*legal liability concept*) dimana berdasarkan dari praduga yang bersalah (*presumption of liability*) sudah mulai diadakan semenjak adanya konvensi warsawa 1929. Berdasarkan pertanggungjawaban dalam hukum praduga yang bersalah (*presumption of liability concept*), perusahaan di penerbangan telah dianggap (*presumed*) bersalah dan maka dari itu perusahaan di penerbangan demi hukum harus membayar sejumlah kerugian yang terjadi terhadap penumpang serta tiada pembuktian kesalahan terlebih dahulu, kecuali perusahaan di penerbangan bisa membuktikan tiada bersalah. Penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan di penerbangan dan hanya dengan memberitahukan bahwa terdapat kerugian yang

terjadi pada saat kecelakaan serta penumpang tidak terlalu diharuskan untuk membuktikan kesalahan pada perusahaan di penerbangan.

Dalam suatu pertanggungjawaban, perusahaan di penerbangan wajib memiliki batas maksimum (*limited liability*) yakni suatu ganti rugi yang sudah ditetapkan pada regulasi ataupun konvensi yang memiliki arti seberapa besarnya banyak jumlah kerugian yang terjadi terhadap penumpang tersebut, perusahaan di penerbangan tidak mau bertanggungjawab untuk mengganti segala kerugian yang dialami oleh penumpang.

Menurut Pasal 19 Peraturan Menteri 77 Tahun 2011, perusahaan penerbangan tidak dapat dituntut tanggung jawab untuk membayar ganti rugi penumpang yang meninggal dunia pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandara tujuan dan/atau bandara persinggahan, penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan, pihak ketiga yang meninggal dunia, cacat tetap total, cacat tetap sebagian dan harta benda mereka, bilamana perusahaan penerbangan dapat membuktikan bahwa kejadian tersebut bukan karena kesalahan atau kelalaian perusahaan penerbangan atau orang-orang yang dipekerjakan atau agen-agenya atau kejadian tersebut semata-mata disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang sendiri dan/ atau pihak ketiga (Martono & Pramono, 2013).

Apabila dikaitkan dengan Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdara maka pihak maskapai merupakan pihak yang memiliki tanggungjawab ke pihak debitur untuk melaksanakan perikatan yaitu mengantarkan penumpang dengan selamat, apabila terjadi *force majeure* sehingga maskapai tidak dapat menjalankan kewajibannya, maka maskapai tidak bertanggungjawab, namun hal tersebut harus dibuktikan sesuai dengan Pasal 1244 dan Pasal 1255 KUHPerdara.

Susunan dari berbagai jenis pertanggungjawaban praduga yang bersalah (*presumption of liability*), antara lain: (1) Beban dari pembuktian (*burden of proof*) terbalik merupakan suatu

pertanggungjawaban praduga yang bersalah (*presumption of liability concept*) dimana penumpang tidak diharuskan membuktikan segala kesalahan perusahaan penerbangan dikarenakan perusahaan dipenerbangan telah dianggap bersalah. Jika pun penumpang diharuskan membuktikan kesalahan, sudah pasti kemungkinan hasil nihil (tidak berhasil) disebabkan penumpang tidak terlalu mengerti adanya teknologi yang semakin tinggi dalam penerbangan. Berdasarkan jenis pertanggungjawaban hukum praduga yang bersalah (*presumption of liability concept*) dimana harus bisa membuktikan adanya suatu kesalahan bahwa perusahaan di penerbangan atau yang memiliki arti suatu beban pembuktian terbalik atau pembuktian negatif, maka dari itu perusahaan dipenerbangan harus bisa membuktikan bahwa mereka tidak bersalah atau disebut sebagai pembuktian negatif. Dikarenakan jika perusahaan di penerbangan, termasuk pegawai, agen, karyawan, ataupun sebagai perwakilannya bisa memberikan bukti tidak bersalah maka sudah jelas perusahaan dipenerbangan bebas dengan maksud tidak bertanggungjawab atau dalam arti tidak akan mengganti segala kerugian yang dialami oleh penumpang sebanyak apapun; (2) Pertanggungjawaban yang terbatas (*limited liability*) merupakan sebagai konsekuensi jenis dari pertanggungjawaban hukum praduga yang bersalah (*presumption of liability concept*) yang dimana perusahaan di penerbangan demi hukum memiliki pertanggungjawaban dengan tanpa harus dibuktikan terlebih dahulu secara hukumnya terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang, akan tetapi pertanggungjawaban perusahaan di penerbangan ini terbatas (*limited*) dengan seberapa besarnya jumlah kerugian yang tertera pada peraturan perundang-undangan nasional yang sebagaimana diberlakukan atau konvensi internasional teruntuk segala penumpang yang luka sementara/tetap/meninggal dunia/barang hilang/musnah/tidak bisa dipergunakan baik sebagian atau semuanya. Seberapa banyak kerugian yang dialami terhadap penumpang tidak akan mendapatkan ganti rugi secara menyeluruh; (3) Perlindungan dalam hukum (*exoneration*) merupakan pertanggungjawaban praduga yang bersalah (*presumption of liability*) yang berarti suatu perusahaan di penerbangan telah dianggap bersalah tanpa harus dibuktikan terlebih dahulu, akan tetapi perusahaan di penerbangan juga memiliki hak untuk

melindungi dirinya (*exoneration*). Dimana perusahaan di penerbangan seperti agen, karyawan, perwakilan, atau pegawainya bisa memberi bukti tidak bersalah, maka perusahaan di penerbangan bebas dari segala pertanggungjawaban dan tidak mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang; (4) Ikut bersalah (*contributory negligence*) merupakan perusahaan di penerbangan tidak hanya bisa melindungi dirinya saja (*exoneration*) akan tetapi perusahaan di penerbangan juga bisa memberi bukti bahwa penumpang juga ikut serta melakukan kesalahan (*contributory negligence*). Jika perusahaan di penerbangan termasuk agen, perwakilan, karyawan, serta pegawainya bisa memberi bukti bahwa penumpang juga ikut bersalah (*contribute*), maka pertanggungjawaban tidak dibebankan seluruhnya terhadap perusahaan penerbangan melainkan dibebankan juga kepada penumpang, contohnya seperti sudah adanya peringatan untuk segera memasang sabuk pengaman, tetapi penumpang tersebut tidak melaksanakan hal itu (untuk segera memasang sabuk pengaman); dan (5) Pertanggungjawaban yang tidak terbatas (*unlimited liability*) merupakan pertanggungjawaban perusahaan di penerbangan dengan keterbatasan banyaknya jumlah kerugian yang tertera pada peraturan perundang-undangan nasional yang diberlakukan atau konvensi internasional terhadap kerugian yang dialami penumpang, akan tetapi penumpang masih memiliki keterbukaan untuk segera mendapatkan ganti rugi yang lebih besar jika penumpang bisa memberi bukti bahwa perusahaan di penerbangan seperti agen, pegawai, perwakilan, atau karyawannya melakukan kesalahan yang telah diperbuat secara sengaja (*wilful misconduct*) maka pertanggungjawaban perusahaan di penerbangan tidaklah terbatas (*unlimited liability*) yang dimana memiliki pengertian bahwa seberapa banyak kerugian yang dialami terhadap penumpang harus diganti semuanya, seperti jika perusahaan tidak memberikan jaket pelampung (*life jacket*), dikarenakan jaket pelampung tersebut *no go item* dalam terjalannya pesawat udara (Martono & Pramono, 2013).

Dengan demikian maskapai penerbangan bertanggung jawab terhadap kecelakaan ketika memasuki pesawat sampai dengan keluar pesawat di tempat tujuan dimana apabila terjadi kecelakaan bukan kesalahan maskapai yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia maka

maskapai tidak dapat dimintakan pertanggungjawaban sepanjang maskapai dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut bukan kesalahan maskapai. Batas pertanggungjawaban dari perusahaan penerbangan terhadap penumpang diawali ketika penumpang meninggalkan ruang tunggu bandara menuju pesawat udara sampai dengan penumpang memasuki terminal kedatangan di bandara tujuan, karena itu jika penumpang meninggal dunia, cacat tetap total, cacat tetap sebagian atau luka-luka yang sudah terjadi sebelum masuk ke ruang tunggu atau meninggal dunia, cacat tetap total atau cacat tetap sebagian atau luka-luka yang terjadi pada tempat pengambilan bagasi tercatat ketika menunggu kedatangan bagasi tercatat, maka dari itu perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab terhadap penumpang tersebut. Dalam hal ini yang bertanggung jawab adalah operator bandara karena penumpang mempunyai hubungan hukum dengan operator bandara yang dibuktikan dengan pembayaran *passenger service charges* (PSC) (Martono & Pramono, 2013).

2) Perusahaan Asuransi Wajib Membayar Klaim Bagi Penumpang yang Mengalami Risiko Kematian yang Telah Menerima Ganti Rugi Dari Pihak Maskapai

Asuransi berasal dari kata *verzekerling* (Belanda) yang memiliki arti yaitu pertanggungan. Istilah pertanggungan umumnya dipakai dalam literatur hukum dan kurikulum perguruan tinggi hukum di Indonesia. Sedangkan istilah asuransi berasal dari istilah *assurantie* (Belanda) atau *assurance* (Inggris) lebih banyak dikenal dan digunakan oleh kalangan pelaku usaha (bisnis). Di Inggris, selain istilah *assurance*, juga terdapat istilah pendampingnya, yaitu *insurance*. Bila istilah *assurance* cenderung digunakan untuk mengidentifikasi jenis asuransi jiwa, maka istilah *insurance* digunakan untuk jenis asuransi kerugian (umum) (Mulhadi, 2017).

Pada dasarnya, asuransi atau pertanggungan ialah suatu bentuk kontrak atau persetujuan yang dinamakan polis (*policy*) dan menyatakan bahwa pihak satu, disebut Penanggung (*insurer*) menyetujui, sebagai balas jasa, bagi suatu ganti kerugian atau dikenal sebagai premi (*premium*), akan membayar sejumlah uang yang telah disetujui, kepada pihak lain (yang dipertanggungkan;

insured) untuk mengganti suatu kerugian, kerusakan, atau luka, pada sesuatu yang berharga yang di dalamnya itu (Mulhadi, 2017).

Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) menjelaskan bahwa asuransi atau pertanggungan merupakan perjanjian seorang penanggung yang mengikatkan diri terhadap seorang tertanggung dengan menerima premi guna memberi penggantian kepadanya dikarenakan adanya kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu (Sabrie, 2011).

Dalam Pasal 179 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 diatur kewajiban asuransi penerbangan tanggung jawab hukum, yang memiliki penjelasan yaitu pengangkut wajib mengasuransikan pertanggungjawaban terhadap kerugian penumpang yang mengalami meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan eksiden angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun dari pesawat udara, bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut, keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut.

Pada Pasal 179 sampai Pasal 180 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 telah tertera wajib pada asuransi penerbangan. Pada Pasal 179 berbunyi “Pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo yang diangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 146”; dan Menurut Pasal 180 berbunyi “Besarnya pertanggungan asuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179 sekurang-kurangnya harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang ditentukan dalam Pasal 165, Pasal 168, dan Pasal 170”. Terkecuali si penumpang mengadakan perjanjian yang telah ditentukan untuk mendapatkan pertanggungjawaban kerugian yang lebih besar, sesuai dengan seberapa banyaknya pertanggungjawaban hukum dalam hal si penumpang mengalami cacat tetap, luka-luka ataupun

meninggal dunia, akan tetapi besarnya pertanggungjawaban dari kerugian bagasi merupakan kerugian yang sungguh-sungguh. Banyaknya pertanggungjawaban kerugian tersebut berada di luar dari kerugian yang tertera terhadap lembaga yang diberikan oleh pemerintah yaitu jasa raharja dan jumlah besarnya ganti rugi itu ditangani dibawah pengawasan peraturan Menteri Perhubungan.

Di dalam Pasal 240 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 dimana tertera bahwa badan usaha bandar udara memiliki pertanggungjawaban terhadap kerugian yang dialami terhadap pengguna jasa bandar udara maupun pihak ketiga yang disebabkan karena berjalannya bandar udara. Pertanggungjawaban terhadap kerugian tersebut berisi luka fisik atau kematian orang, hilang, musnah ataupun rusaknya peralatan yang dioperasikan maupun risiko yang terjadi pada lingkungan sekitar bandar udara dikarenakan berjalannya bandar udara yang wajib diasuransikan. Teruntuk kepada orang yang melanggar kewajiban dalam mengasuransikan pertanggungjawaban hukumnya akan diberikan sanksi administratif seperti adanya pembekuan sertifikat, peringatan maupun pencabutan sertifikat (Martono dan Sudiro, 2010).

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menjelaskan bahwa penerbangan merupakan suatu kesatuan sistem yang terdiri dari pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang maupun fasilitas umum lainnya.

Asuransi mempunyai fungsi utama didalam dunia penerbangan, karena itu asuransi yang sebagaimana tertera didalam hukum nasional maupun hukum udara internasional. Pada hukum udara nasional, asuransi terdapat dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 beserta peraturannya, Undang-Undang Nomor 51 Tahun 1992 beserta pelaksanaannya, dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Martono dan Sudiro, 2010). Menurut Pasal 165 di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, berbunyi: "Pasal 165, (1) Jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap pada tubuh, luka-luka pada tubuh sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Menteri; dan

(2) Jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah jumlah ganti kerugian diberi pada badan usaha angkutan udara niaga di luar ganti rugi yang diserahkan lembaga asuransi ditetapkan oleh Pemerintah.”

Kecelakaan 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*). Dimana peristiwa itu mengakibatkan orang meninggal dunia atau luka parah dikarenakan adanya benturan hampasan langsung dari mesin jet atau pesawat udara yang mengalami kerusakan *structural* berat atau pesawat udara membutuhkan perbaikan besar , penggantian komponen atau pesawat udara yang hilang sama sekali.

Kecelakaan dari pesawat udara (*accident*) dan (*incident*) akan terasa sulit untuk dicegah. Dimana usaha manusia hanyalah sekedar mengurangi risiko kecelakaan dari pesawat udara. Kerugian pesawat udara atau korban jiwa merupakan risiko yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan, maka dari itu perusahaan penerbangan sangat membutuhkan fungsi asuransi penerbangan sebagai kemitraan usaha yang berguna sebagai mengurangi beban dari risiko yang ditangani oleh perusahaan penerbangan. Perusahaan penerbangan bisa lebih maju dengan adanya asuransi penerbangan, semakin luasnya teknologi dalam penerbangan semakin besar juga diperlukan asuransi dalam penerbangan.

Besarnya risiko yang dimiliki dari perusahaan di penerbangan akan terasa lebih rumit jika tiada asuransinya terhadap perusahaan asuransi dan selayaknya kemitraan perusahaan di penerbangan dengan adanya perusahaan di asuransi juga memiliki berbagai macam asuransi pada penerbangan seperti: *war risk hull insurance*, *all risk property insurance*, *all risk hull insurance*, *war risk insurance*, *hull insurance*, *sparer and loss of use insurance*, *actual total loss insurance*, *passengers liability insurance*, *product legal liability insurance*, *total loss insurance*, *aircrew*

insurance, third party legal liability insurance, loss of licence, airport operator liability insurance, personnel insurance, beserta dengan lainnya.

Ada juga risiko lain yang ditangani dari perusahaan dalam penerbangan merupakan suatu risiko terhadap awak pesawat udara. Dimana awak pesawat udara ini sebagai aset perusahaan penerbangan dengan biaya yang mahal, dikarenakan awak pesawat udara ini membutuhkan pendidikan cukup lama dengan biaya yang besar. Disini risiko dalam kehilangan awak pesawat udara memiliki pengaruh yang cukup terhadap produksi perusahaan penerbangan terkadang bisa lebih berat daripada kehilangan pesawat udara. Serta kehilangan suatu pesawat udara bisa digantikan dengan pesawat udara yang lainnya akan tetapi kematian terhadap awak pesawat udara dimana memiliki keterampilan yang sama, seperti jika ada yang meninggal dunia pasti lebih susah mencari penggantinya.

Awak pesawat udara memiliki risiko yang bukan sekedar ditangani terhadap perusahaan penerbangan, akan tetapi ditangani awak pesawat udara tersebut dengan keluarga. Risiko yang ditangani awak pesawat udara itu antara lain kematian, cacat tetap atau sementara, luka, maka dari itu mereka tidak bisa melakukan tugasnya sebagai awak pesawat udara. Khususnya terhadap penerbang yang menangani risiko kehilangan dari sertifikat kecakapan (*certificate of competency*). Pada perusahaan penerbangan tersebut juga menangani risiko tanggung jawab hukum (*legal liability risk*) yang didapatkan penumpang dan/atau pengirim barang ataupun terhadap pihak ketiga.

Pada dasarnya angkutan udara merupakan suatu perjanjian baik secara lisan atau tertulis diantara perusahaan penerbangan terhadap penumpang dan/atau pengirim barang. Perusahaan di penerbangan menggabungkan diri untuk mengangkut penumpang dan/atau barang, sedangkan penumpang dan/atau pengirim barang menggabungkan diri untuk membayar ongkos angkutan untuk imbalan dari suatu jasa. Dari perusahaan di penerbangan ataupun penumpang dan/atau pengirim barang saling mempunyai hak dan kewajiban.

Penumpang harus wajib bayar transportasi angkutan udara dimana suatu hak terhadap perusahaan dalam penerbangan serta sebaliknya peran perusahaan penerbangan memiliki suatu tugas untuk mengantar penumpang maupun barang sampai ditempat tujuan dengan selamat. Oleh karena itu, jika penumpang maupun barang tidak sampai ditempat tujuan dengan selamat maka perusahaan dalam penerbangan memiliki tanggung jawab untuk memberi ganti rugi yang diderita oleh penumpang. Perusahaan penerbangan bisa dihukum secara perdata didepan pengadilan oleh penumpang.

Tanggung jawab dari risiko dalam hukum perusahaan di penerbangan tidak terbatas terhadap suatu gugatan yang diterima oleh penumpang, tetapi juga diterima oleh pihak ketiga sesuai dengan undang-undang yang berlaku. Tanggung jawab dari risiko hukum terhadap pihak ketiga tidak dapat diabaikan oleh perusahaan penerbangan dikarenakan segala kemungkinan bias saja digugat tanpa terbatas (*unlimited liability*). Dengan begitu banyaknya risiko yang dihadapi perusahaan di penerbangan sebagaimana yang telah dijelaskan, disini asuransi penerbangan juga memiliki tugas yang sangat penting sebagai kemitraan usaha guna meringankan beban risiko yang ditangani perusahaan penerbangan. Maka dari itu, asuransi penerbangan merupakan lembaga yang memisahkan beban dari risiko agar dapat memperkirakan risiko apa saja yang akan dihadapi oleh perusahaan di penerbangan serta memperkirakan risiko itu dengan perusahaan di bagian asuransi lainnya (*re-insurance*).

Dalam hal perusahaan di penerbangan tidak mengasuransikan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga, maka perusahaan penerbangan tersebut harus menyerahkan jaminan uang tunai yang disimpan di bank tempat pesawat udara tersebut didaftarkan serta suatu jaminan dari negara letak pesawat udara yang didaftar dapat dicairkan. Dalam hal perusahaan penerbangan mengasuransikan tanggung jawabnya, maka premi asuransi harus dibawa dalam penerbangan yang bersangkutan (Martono dan Sudiro, 2010).

Asuransi tanggung jawab, terdiri dari tiga jenis yaitu: (1) *Passengers liability insurance*, merupakan tanggung jawab untuk penumpang yang luka atau tewas; (2) *Cargo liability insurance*, adalah asuransi tanggung jawab untuk barang; dan (3) *Third party liability Insurance*, merupakan asuransi tanggung jawab terhadap pihak ketiga yang meliputi *bodily injury* (kematian) dan *property damage* yang diakibatkan oleh kecelakaan (Pasaribu, 2016).

Secara hukumnya, asuransi penerbangan pertama kali tertera didalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, dilanjutkan dengan Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. Pasal 3 ayat (1) huruf (a) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 bahwa kepada setiap penumpang yang wajib dari pesawat udara serta perusahaan di penerbangan nasional harus bayar iuran melalui perusahaan penerbangan yang bersangkutan guna menutup kerugian dikarenakan adanya kecelakaan selama penerbangan. Pembayaran yang diharuskan tersebut digunakan untuk memberi santunan jika misalnya ada terjadi suatu kerugian yang memperoleh kematian/cacat tetap dikarenakan kecelakaan pesawat udara. Dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 diatur kelanjutannya kedalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965.

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 mengatur jumlah pembayaran wajib, cara pembayarannya, larangan menjual tiket pesawat udara tanpa disertai pembayaran iuran wajib dana kecelakaan, bukti pembayaran, keharusan menunjukkan kupon dari bukti pembayaran yang diharuskan, pemanfaatan dana sebelum digunakan untuk membayar santunan, jenis kecelakaan yang tidak memperoleh santunan serta jenis kecelakaan yang harus memperoleh santunan, jumlah santunan yang diharuskan menerima santunan, larangan serta ketentuan sanksi pidana, biaya perawatan, hingga sampai dengan lainnya.

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 bukan saja berlangsung terhadap angkutan udara, tetapi bertindak terhadap kendaraan umum baik di darat, di kereta api ataupun kapal laut. Kendaraan umum disini adalah perusahaan milik negara yang tertera dalam ketentuan Pasal 8

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 juncto Pasal 13 pada Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, demikian pula dalam hal pelaksanaannya sehari-hari asuransi wajib biaya kecelakaan penumpang berlaku pada kendaraan umum yang berada dibawah pemerintah baik di darat, di kereta api, di laut ataupun udara yang berada pada swasta.

Pada perkembangannya asuransi dalam penerbangan juga tertera didalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, dilanjutkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 yang diubah hingga Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 mengikuti peraturan pelaksanaan lainnya. Di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 terdapat asuransi penerbangan yang tertera dalam Pasal 30, Pasal 47, serta Pasal 48. Pasal 30 berbunyi bahwa penyelenggara dalam bandar udara memiliki pertanggungjawaban terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran pelayanan penumpang beserta dengan pertanggungjawaban itu diharuskan untuk mengansuransikannya. Pasal 47 berbunyi bahwa pertanggungjawaban terhadap hukum perusahaan di penerbangan itu diharuskan untuk mengansuransikannya. Pasal 48 berbunyi bahwa adanya yang mengatur terhadap kewajiban operator agar awak pesawat udara yang telah berlangsung tersebut untuk segera diasuransikan.

Dalam susunan di atas bisa disimpulkan bahwa pada Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 yang telah mengatur asuransi pertanggungjawaban dari hukum perusahaan di penerbangan terhadap penumpang meninggal dunia, cacat tetap, luka, badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat kecelakaan pesawat udara atau tanggung jawab hukum orang atau jatuhnya benda dari pesawat udara beserta dengan asuransi terhadap awak pesawat udara yang telah dipekerjakan.

Asuransi juga mengatur dana pertanggungan wajib kecelakaan pesawat udara, berdasarkan Undang-Undang No.33 Tahun 1964 dengan adanya sistem jaminan sosial (*social security*) kepada penumpang di pesawat udara yang telah menghadapi kecelakaan, biasanya merupakan Asuransi Jasa Raharja (AJR). Kepada segala penumpang di pesawat udara diharuskan agar membayar

perjalanan iuran terhadap perusahaan penerbangan yang menghadapi kecelakaan agar dapat menutup segala kerugian yang disebabkan karena cacat tetap akibat kecelakaan pesawat udara ataupun terhadap suatu kematian.

Sebagai pelaksanaannya telah dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dimana terhadap segala penumpang di pesawat udara nasional diharuskan untuk membayar perjalanan iuran wajib terhadap kecelakaan pada penumpang yang harus dibayar secara bersamaan serta pembayaran jumlah tiket penumpang dimana harus segera disetorkan kepada PT Asuransi Jasa Raharja perbulannya. Tiada penjualan tiket di pesawat udara jika tidak adanya pembayaran perjalanan iuran yang diharuskan terhadap kecelakaan pesawat udara, maka dari itu segala penumpang di pesawat udara yang sudah mempunyai tiketnya, secara otomatis sudah membayar asuransi yang diharuskan terhadap kecelakaan pesawat udara. Besarnya jumlah ganti rugi terhadap korban kecelakaan yang cacat tetap, cacat tetap beberapa anggota badan, meninggal dunia, perawatan ataupun biaya pengobatan, cacat tetap yang tidak termasuk dalam daftar, korban yang meninggal dunia yang tidak mempunyai ahli waris, beserta dengan hal lainnya dibawah pengawasan Menteri Keuangan. Selanjutnya besarnya ganti rugi atau yang berarti merupakan santunan itu sudah bisa disempurnakan pada segala waktu tanpa mengubah segala peraturan dan ketentuan pemerintah ataupun undang-undang yang bersangkutan. Besarnya biaya santunan dari Asuransi Jasa Raharja yakni 50 juta rupiah terhadap seseorang yang dimana telah meninggal dunia (Martono dan Sudiro, 2010).

Dengan demikian Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1965 tidaklah mengatur tentang kesalahan dari pihak maskapai maupun pihak konsumen, melainkan PP tersebut membahas bagaimana ketentuan-ketentuan dana pertanggungjawaban wajib kecelakaan penumpang. Pelaksanaan asuransi korban kecelakaan maskapai penerbangan pada dasarnya di berikan pada setiap orang yang mengalami kecelakaan dalam bentuk meninggal dunia, luka-luka, cacat tetap, berhak mendapatkan dana santunan kecelakaan maskapai penerbangan ataupun ganti kerugian.

Dengan demikian besaran yang akan di berikan mengacu kepada keputusan Menteri Keuangan RI nomor:KEP.37/PMK.010/2008 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di Darat, di Laut dan Di Udara,

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa asuransi raharja wajib membayarkan santunan sesuai keputusan Menteri Keuangan RI nomor:KEP.37/PMK.010/2008, karena setiap penumpang telah membayarkan premi asuransi pada saat membeli tiket pesawat.

Walaupun demikian, Badan Usaha Angkutan Udara terbebas terhadap pertanggungjawaban atas ganti rugi dikarenakan keterlambatan penerbangan dengan faktor teknis operasional yaitu merupakan faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara ketika keberangkatan atau kedatangan, faktor cuaca, dan faktor lain-lain yang disebabkan di luar faktor manajemen *airlines*, teknis operasional dan cuaca, antara lain kerusakan dan/atau demonstrasi di wilayah bandar udara (Setyawan, Kurniawan & Suhartana, 2019).

SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa maskapai tidak bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas kematian penumpang sepanjang maskapai dapat membuktikan kecelakaan tersebut bukan karena kesalahan maskapai sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri, Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdara. Asuransi Jasa Raharja bertanggung jawab membayar santunan kepada ahli waris penumpang yang meninggal karena kecelakaan pesawat, baik karena kesalahan maskapai, termasuk kecelakaan yang bukan disebabkan karena kelalaian maskapai.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-buku

Jehani, N. P., dkk. (2008). *50 Contoh Perjanjian (Kontrak)*. Jakarta: Forum Sahabat.

Martono, H.K. (2007). *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Martono, H.K & Pramono, A. (2013). *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Rajawali Persada.

Martono, H. K & Sudiro, A. (2010). *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.

Mulhadi. (2017). *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*. Depok: PT. RajaGrafindo Persada.

Artikel Jurnal

Fauzi, H, Purba, H, Leviza, J, & Yefrizawati. (2016). Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Kerugian Barang Bagasi Tercatat Penumpang Pada Penerbangan Domestik (Studi Pada PT.Garuda Indonesia Airlines Medan). *USU Law Journal*. 4(2): 142-152.

Hakim, L & Rahayu, S.W. (2017). Perlindungan dan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Domestik PT. LAI Kepada Konsumen Selaku Penumpang. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*. 19(3): 445-461.

Musa, A.Y.N.C & Hassan, K.H. (2010). Tanggung Jawab Pengangkut Udara terhadap Penumpang. *Mimbar Hukum*. 22(2): 234-251.

Pasaribu, M. (2016). Perlindungan Hukum terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang dalam Jasa Pengangkutan Udara. *Jurnal Mercatoria*. 9(1): 35-53.

Puspondari, R. (2017) Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. *Privat Law*. 5(1): 62-72.

Sabrie, H.Y. (2011). Pembayaran Klaim Asuransi Jiwa Akibat Tertanggung Bunuh Diri (PT Asuransi Jiwa Manulife Indonesia). *Yuridika*. 26(1): 31-51.

Setyawan, G.I, Kurniawan & Suhartana L.W.P. (2019). Perlindungan Hukum terhadap Hak Konsumen Penumpang Pesawat Udara dalam Pembelian Premi Asuransi Melalui Situs Traveloka. *Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan*. 7(1): 159-169.

Sinilele, A. (2016). Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Pada Bandara Sultan Hasanuddin Makassar. *Al-Daulah Jurnal Hukum Pidana dan Ketatanegaraan*. 5(2): 191-212.

Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016.

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan.

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan.

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

Keputusan Menteri Keuangan RI nomor:KEP.37/PMK.010/2008 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di Darat, di Laut dan Di Udara.