

PENYELESAIAN HAK PEWARISAN BAGI KELUARGA KORBAN KECELAKAAN PESAWAT SRIWIJAYA AIR SJ 182

Meilan Lestari & Satrio Abdillah

*Dosen Departemen Hukum Perdata dan Hukum Bisnis, Fakultas Hukum, Universitas Islam
Riau,
Jl. Kaharuddin Nasution No. 13 Perhentian Marpoyan
Pekanbaru, Indonesia 90221*

Email: meilan@law.uir.ac.id; satrio.abdillah@law.uir.ac.id

ABSTRAK

Pesawat Sriwijaya Air SJ 182 rute penerbangan Jakarta-Pontianak yang dipastikan jatuh pada Sabtu tanggal 9 Januari 2021, muncullah hak dan kewajiban antara penyedia jasa pengangkutan dan pengguna jasa dalam hal ini adalah ahli warisnya. Berdasarkan kajian literatur dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) dan Peraturan Perundang-Undangan lainnya yang terkait menyatakan bahwa adanya kompensasi maupun asuransi bagi keluarga korban kecelakaan penerbangan tersebut.

Abstract

The Sriwijaya Air SJ 182 flight route from Jakarta to Pontianak which is confirmed fall on Saturday January 9, 2021, than emerges the rights and obligations between the transportation service provider and the service user in this case is the beneficiary. Based on literature and the Civil Law Book (KUHP) and other related laws and regulations, it is stated that there is a compensation and insurance for the families of the victims of flight accidents.

Kata Kunci : Pewarisan, Jasa Pengangkutan, Asuransi

I. Pendahuluan

A. Latar Belakang

Istilah waris dikenal berasal dari Belanda yang kemudian diserap menjadi pembelajaran di Negara Indonesia dengan mengadopsi teori-teori dari peninggalan Belanda. Waris dalam bahasa Belanda disebut *erfrecht* yang maknanya adalah sekumpulan kegiatan yang mengatur pengalihan harta benda dan kekayaan orang-perorangan yang meninggal dunia

kepada satu pihak lain atau lebih, sedangkan ahli waris dalam bahasa Belanda disebut *erfgenaam* adalah pihak yang menerima bagian dari harta benda yang ditinggalkan oleh pemilik harta yang sudah meninggal dunia. Beberapa sebutan penting lainnya dalam membahas pewarisan adalah *legitime portie* yaitu dalah bagian mutlak untuk ahli waris yang dilindungi oleh Undang-Undang.¹

¹ Tan Thong Kie, 2007, *Serba-Serbi Praktek Notaris*, PT Ichtiar Baru Van Hoeve, Jakarta, hlm. 224

Indonesia tidak hanya mengenal satu hukum waris, melainkan telah terjadi fenomena pluralisme hukum pewarisan, yaitu hukum pewarisan Perdata Barat atau bahasa lainnya adalah hukum waris BW, hukum pewarisan Islam dan hukum pewarisan adat. Hukum waris adat pun mempunyai banyak versi dan perbedaan antara satu dengan yang lain tidak sama, mengingat di Indonesia dari Sabang sampai Merauke ada berbagai adat, tapi merupakan satu kesatuan.

Fenomena pluralisme hukum waris di Indonesia terjadi disebabkan Indonesia pernah menjadi daerah jajahan Belanda selama 3,5 abad. Waktu yang sangat lama, menyebabkan sistem hukum di Indonesia menggunakan sistem hukum kolonial Belanda. Hal ini terus berlanjut hingga sekarang, karena hukum perdata yang dianut di negara Indonesia sekarang ini adalah sama dengan hukum yang dianut oleh Belanda pada waktu itu. Pengaruh penjajahan dan sistem hukum yang digunakan di Indonesia tersebut sangat kuat hingga sekarang, sehingga sulit untuk mengubah, perlu kajian akademisi yang berdasar norma, berani untuk mendobrak dan menghilangkan pluralisme hukum waris di Indonesia menuju hukum waris nasional, khususnya untuk merealisasikan “Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor : PHN.03-DL.05.04 Tahun

2009 tentang Menuju Hukum Waris Nasional”.²

Hukum pewarisan yang berlaku ini diatur dalam Buku II, dengan demikian maka hak waris dianggap sebagai hukum kebendaan. Hukum pewarisan di dalam Buku yang mengatur tentang kebendaan, terdapat beberapa ahli yang berpendapat dan memberikan keberatannya terhadap aturan tersebut, antara lain Mr. A. Pitlo dan Mr. J.D. Veegens. Mr. A.S. Oppenheim. Berdasarkan pendapat Pitlo, alasan hukum waris dimuat dalam buku yang mengatur hak dalam harta dan kebendaan terjadi karena simpang siur dua prinsip. Hukum Romawi pewarisan memandang pewarisan sebagai benda yang tak bertubuh sebagai suatu barang yang berdiri sendiri, di mana para ahli waris memiliki hak kebendaan. Para ahli waris lain daripada itu mempunyai milik bersama yang bebas (*vrije mede-eigendom*). Sebaliknya, dalam hukum Jerman kuno, orang tidak mengenal suatu warisan sebagai benda yang berdiri sendiri. Juga tidak dikenal hak kebendaan khusus bagi para ahli waris, dan diantara para ahli waris terdapat hak milik bersama yang terikat (*gebonden mede-eigendom*).³

Pitlo menguraikan pandangannya sebagai berikut:

- a) Karena ahli waris mempunyai suatu hak yang tidak dipunyai oleh pewaris yaitu hak-waris (terhadap barang-barangnya

² Lanny Kusumawati, 2011, *Pengantar Hukum Waris Perdata Barat*, Laros, Surabaya, hlm. v

³ Ali Afandi, 1986, *Hukum Waris, Hukum Keluarga, Hukum Pembuktian*, Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 9

pewaris punya hak-milik, bukan hak waris)

- b) Karena harta warisan itu merupakan barang berdiri sendiri.⁴

Pembahasan ini juga mengkaji tentang Perjanjian Pengangkutan yang diselenggarakan dan dilaksanakan oleh penyedia jasa pengangkutan dalam pembahasan ini adalah pengangkutan transportasi udara. Abdulkadir Muhammad mengartikan tentang Pengangkutan sebagai prosedur kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur Undang-Undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi⁵. Lebih lanjut ia memperluas pembahasan tentang pengangkutan bahwa pengangkutan itu sendiri terdiri dari tiga bagian penting, yaitu pengangkutan sebagai: usaha, perjanjian dan proses⁶. Berdasarkan pendapat lain, H.M.N. Purwosutjipto mengemukakan, Pengangkutan adalah suatu jenis perjanjian timbal balik yang melibatkan penyedia jasa pengangkutan dengan pihak pengguna (penumpang dan/atau pengirim) di mana pihak pengangkutan mengikatkan dirinya

untuk melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut barang dan/atau orang ke suatu tempat yang menjadi tujuan tertentu, dan pihak penumpang dan/atau pengirim mengikatkan dirinya pula menunaikan hak pengangkut dengan membayar sejumlah uang atau ongkos pengangkutan⁷

Hukum pengangkutan terdapat 3 (tiga) jenis bentuk atau aturan dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut:

- 1) Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*);
- 2) Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
- 3) Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*)⁸.

Pemahaman tentang arti dari keamanan dan keselamatan penerbangan adalah satu kondisi di mana untuk terwujudnya penerbangan yang diselenggarakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan. Keamanan, keselamatan dan kenyamanan penerbangan dalam hal ini yaitu udara adalah di mana keadaan ini akan terwujud apabila penyelenggaraan penerbangan tersebut bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum atau dikenal dengan istilah

⁴ *Ibid*, 10

⁵ Abdulkadir Muhammad, 2007, *Arti Penting dan strategis multimoda pengangkutan niaga di Indonesia, dalam perspektif hukum bisnis di era globalisasi ekonomi*, Genta Press, Yogyakarta, hlm 1

⁶ Abdulkadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bhakti, Bandung hlm 12

⁷ HMN. Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, hlm 2

⁸ K. Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Raja Grafindo Persada, hlm 146

lainnya adalah perbuatan melawan hukum “*onrechtmatigee daad*”.

Keselamatan dalam penerbangan adalah suatu kondisi yang akan diwujudkan dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar apabila sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya. Keamanan dan keselamatan penerbangan meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan dalam kegiatan rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.

Prosedur dalam melakukan ketersediaan navigasi penerbangan perlu mempertimbangkan aspek-aspek tertentu, antara lain: perkembangan teknologi; sumber daya manusia yang profesional; standar-standar internasional; efektivitas dan efisiensi; kawasan udara terlarang, terbatas dan berbahaya; kehandalan sarana dan prasarana pelayanan navigasi penerbangan; keteraturan, kesinambungan dan kelancaran arus lalu lintas udara.

Keamanan dan keselamatan pengangkutan udara, dihubungkan dengan perlindungan konsumen yang menggunakan jasa transportasi udara merupakan salah satu bentuk hak konsumen yang paling utama dan mendasar. Sesuai yang telah diatur pada Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen yang menyatakan Hak konsumen adalah: hak atas

kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.

Hak konsumen ini harus menjadi perhatian utama dan wajib dipenuhi oleh perusahaan pengangkutan udara. Alasan utamanya calon penumpang melakukan perjanjian pengangkutan udara adalah karena adanya jaminan keamanan dan keselamatan, hal tersebut telah berlaku umum dalam hukum pengangkutan bahwa tanggung jawab atau kewajiban pengangkut adalah memberikan atau menjaga keamanan dan keselamatan selama dalam perjalanan dan juga hal itu merupakan salah satu obyek yang diperjanjikan.

Berdasarkan prinsip hubungan hukum yaitu menghendaki adanya kesetaraan diantara para pihak (*equality*), akan tetapi dalam praktiknya hubungan hukum tersebut sering berjalan tidak seimbang terutama dalam hubungan hukum antara produsen dan konsumen atau biasa disebut sebagai perjanjian baku atau perjanjian standart, hal inipun terjadi dalam hubungan hukum antara konsumen atau penumpang dengan pengangkut pada transportasi udara niaga, dimana konsumen atau penumpang tidak mendapatkan hak-haknya dengan baik.

Berdasarkan ketidak seimbangan tersebut, perlu adanya suatu perlindungan hukum bagi konsumen dalam perbuatan hukum perjanjian pengangkutan. Unsur terpenting dalam perlindungan hukum bagi pemakai jasa angkutan udara serta jenis-jenis angkutan

lainnya adalah unsur keselamatan angkutan dan tanggung jawab pengangkut⁹.

B. Permasalahan

Mengacu pada uraian fenomena pada latar belakang yang dijabarkan di atas, ada beberapa permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan ini mengenai prosedur ataupun pelaksanaan pembagian waris bagi keluarga yang ditinggalkan akibat terjadinya kecelakaan perjanjian pengangkutan udara. Selain itu permasalahan lainnya adalah mengenai jenis-jenis kompensasi yang akan disalurkan oleh penyedia jasa pengangkutan yang mengalami kecelakaan maupun bagi perusahaan asuransi.

C. Metode Penelitian

Model atau jenis tulisan jurnal yang digunakan penulis dalam penulisan ini adalah metode hukum normatif, yaitu penelitian kepustakaan dan studi literatur sebagai acuan utama terhadap pembahasan yang dikemukakan oleh penulis dengan membenturkan *das shein dan das shollen* antara teori hukum dan implementasi yang terjadi di masyarakat. Mengadakan identifikasi dari berbagai sumber untuk memecahkan permasalahan dalam penelitian ini dari berbagai sumber yang tercantum. Penelitian ini bersifat yuridis normatif karena melakukan pengkajian berdasarkan peraturan perundang-undangan

yang berlaku dan mengaitkan dengan kejadian yang terjadi.

D. Analisis Kajian

I. Pelaksanaan pewarisan berdasarkan hukum waris perdata Indonesia

Telah diuraikan sebelumnya bahwa di Indonesia memiliki corak pluralisme waris yang terdiri dari 3 (tiga) macam yaitu hukum waris perdata Indonesia yang mengadopsi waris peninggalan Belanda atau biasa disebut hukum waris barat (BW), hukum waris Islam berdasarkan Kompilasi Hukum Islam dan hukum waris adat. Mengenai hukum waris dari ketiga jenis tersebut di atas, terdapat 3 (tiga) aspek penting dalam mewaris yaitu: adanya harta peninggalan yang akan diberikan oleh pemilik yang meninggal dunia atau dalam bahasa Belanda disebut *Boedel*, adanya Pewaris yaitu orang yang meninggal dan meninggalkan harta kekayaan serta adanya ahli waris yaitu orang yang menerima harta dari pewaris yang meninggal.

Hukum waris barat terdapat 2 (dua) unsur penting yaitu:

1. Unsur individual (menyangkut pribadi seseorang).

Pada prinsipnya seseorang pemilik atas suatu benda mempunyai kebebasan yang seluas-luasnya sebagai individu untuk berbuat apa saja atas benda yang dimilikinya termasuk harta kekayaannya menurut kehendaknya.

⁹ E. Suherman, 1984, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Alumni, Bandung, hlm 163.

2. Unsur sosial (menyangkut kepentingan bersama). Perbuatan yang dilakukan dilakukan pemilik harta kekayaan sebagaimana dijelaskan dalam unsur individual yang mana dapat berakibat pada kerugian yang dialami oleh ahli waris sehingga Undang-Undang memberikan pembatasan terhadap kebebasan pewaris demi kepentingan ahli waris¹⁰.

Pembatasan tersebut dalam kewarisan perdata disebut dengan istilah Legitieme Portie yang artinya bagian tertentu/mutlak dari ahli waris tertentu. Oleh karena bagian mutlak tersebut erat kaitannya dengan pemberian/hibah yang diberikan pewaris, yaitu pembatasan atas kebebasan pewaris dalam membuat wasiat, maka Legitieme Portie diatur di dalam bagian yang mengatu mengenai wasiat atau testament.

Ajaran dalam pewarisan BW tidak mengenal istilah “harta asal maupun harta gono-gini” atau harta yang diperoleh selama masa perkawinan, karena harta warisan dalam BW dari

siapapun juga merupakan “kesatuan” yang secara bulat dan utuh dalam keseluruhan akan beralih dari penguasaan dan kepemilikan peninggal warisan/pewaris ke ahli warisnya. Hal ini ditegaskan di dalam Pasal 849 BW, yaitu “Undang-undang tidak memandang akan sifat atau asal dari pada barang-barang dalam suatu peninggalan untuk mengatur pewarisan.”

Dasar hukum seseorang ahli waris menerima sejumlah harta dari si meninggal menurut sistem hukum waris BW ada 2 (dua) macam, yakni:

a) berdasarkan peraturan perundang-undangan (ab intestato)

Peraturan perundang-undangan memandang bahwa seseorang diberikan kebebasan untuk menentukan keinginannya tentang harta kekayaannya setelah ia meninggal dunia, akan tetapi jika ternyata si meninggal tersebut tidak menentukan sendiri ketika masih hidup maka undang-undang kembali akan menentukan perihal tentang pengaturan harta yang ditinggalkan pewaris tersebut. Ahli waris menurut undang-undang berdasarkan hubungan darah, terdapat empat golongan, yaitu:

1) Golongan pertama: keluarga dalam garis lurus ke bawah, meliputi anak-anak dan keturunan mereka beserta suami atau isteri yang hidup paling lama.

2) Golongan kedua: keluarga dalam garis lurus ke atas, meliputi orang tua dan saudara, baik laki-laki maupun perempuan serta keturunan mereka.

¹⁰ Ahlan Sjarif, Surini dan Nurul Elmiyah, 2005, *Hukum Kewarisan BW “Pewarisan Menurut Undang-Undang”*, Depok, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, hlm 13.

3) Golongan III: kakek, nenek dan leluhur selanjutnya ke atas dari pewaris.

4) Golongan IV: anggota keluarga dalam garis kesamping dan sanak keluarga lainnya sampai derajat keenam.

Peraturan perundang-undangan dalam hal ini waris BW tidak membedakan jenis kelamin dari ahli waris laki-laki dan perempuan, juga tidak membedakan urutan kelahiran. Waris BW Hanya mengatur tentang ketentuan bahwa ahli waris golongan pertama jika masih ada maka akan menutup hak anggota keluarga lainnya dalam garis lurus ke atas maupun ke samping. Demikian pula, golongan yang lebih tinggi derajatnya menutup yang lebih rendah derajatnya¹¹.

b) Mewaris berdasarkan surat wasiat (testamen)

Surat wasiat (testamen) adalah suatu bukti tertulis yang menerangkan tentang apa yang dikehendaki setelah ia meninggal dunia¹². Ciri yang paling utama surat wasiat adalah mempunyai kekuatan pembuktian yang mengikat dan berlaku apabila si pembuat surat wasiat meninggal dunia dan tidak dapat dicabut kembali. Ahli waris yang akan menerima warisan berdasarkan surat wasiat tersebut jumlahnya tidak tentu sebab tergantung

kehendak dari pada si pembuat wasiat.

Berdasarkan 2 (dua) jenis ahli waris di atas, ahli waris yang menjadi prioritas adalah ahli waris menurut undang-undang. Hal ini terbukti beberapa peraturan yang membatasi kebebasan seseorang untuk membuat surat wasiat agar tidak sesuka hatinya saja, yaitu terdapat dalam Pasal 881 ayat (2), yang pada intinya menjelaskan bahwa suatu pemberian hibah atau mengangkat penerima waris tidak boleh melebihi atau merugikan ahli waris yang sejatinya menerima bagian mutlak.

II. Prosedur Penyaluran Kompensasi dan Asuransi Pada Perjanjian Pengangkutan Udara Terhadap Kecelakaan Pengangkutan

Pertumbuhan pengangkutan udara dewasa ini menunjukkan kemajuan yang sangat pesat. Indonesia sebagai Negara kepulauan dan negara yang sedang berkembang yang dalam melakukan hubungan dengan luar negeri maka Indonesia sangat memerlukan jasa pengangkutan untuk menghubungkan antar daerah yang satu dengan daerah yang lain dan negara lain. Kondisi dan keadaan seperti itulah yang menyebabkan jasa pengangkutan menjadi sangat penting¹³.

Berdasarkan pendapat Prof. Subekti perjanjian pengangkutan

¹¹ Fauzi, M. Y, 2016), *Legislasi Hukum Islam Di Indonesia, Jurnal Pengembangan Masyarakat Islam*, 9(2), 53–76, hlm 9

¹³ Soekardono R, 1981, *Hukum Dagang Indonesia jilid 11*, Jakarta, Rajawali Press, hlm 4

adalah sebuah perjanjian, yang mana salah satu pihak bersedia untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu daerah ke daerah yang lain sedangkan pihak yang satunya bersedia untuk membayar biaya atas jasa pengangkutan tersebut¹⁴. Kewajiban perusahaan penyedia jasa pengangkutan udara sebagai pengangkut adalah menyediakan alat kelengkapan keselamatan dalam pengangkutan udara yang bermanfaat untuk memberikan jaminan keamanan terhadap pemakai jasa angkutan dan juga menghindari kejadian terhadap hal-hal yang berdampak negatif atau hal-hal yang tidak diinginkan oleh perusahaan penyedia jasa itu sendiri yang kemudian akan berdampak pada kerugian yang besar bagi perusahaan itu¹⁵.

Terdapat sejumlah hal yang tidak menjadi kewajiban perusahaan pengangkutan dalam perjanjian pengangkutan. Artinya, jika terjadi kerugian, pengangkut dibebaskan dari pelaksanaan penggantian kerugian. Beberapa hal itu adalah:

1. Keadaan memaksa (*Force Majeure*).
2. Cacat pada barang atau penumpang itu sendiri.
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang.

Tiga unsur di atas diatur oleh Undang-undang dan juga dalam doktrin ilmu hukum. Di luar

ketiga hal tersebut pengangkut bertanggung jawab¹⁶. Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku, keluarga korban kecelakaan pesawat udara Sriwijaya Air dengan nomor register penerbangan SJ 182 yang jatuh di perairan Kepulauan Seribu pada hari Sabtu tanggal 09 Januari 2021 lalu yakni mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara dinyatakan penumpang meninggal dunia di dalam pesawat akibat kecelakaan pesawat udara maka ahli waris mendapatkan biaya ganti kerugian atau kompensasi senilai Rp 1.250.000.000,- (Satu Milyar Dua Ratus Lima Puluh Juta Rupiah) setiap penumpang yang menjadi korban.

Berdasarkan manifest data yang dirilis oleh pihak maskapai, terdapat 4 (empat) orang yang merupakan 1 (satu) keluarga inti yang menjadi korban maka berdasarkan aturan di atas, pihak penyedia jasa pengangkutan udara dalam hal ini adalah Sriwijaya Air bertanggungjawab melaksanakan kewajiban untuk memberikan kompensasi kepada ahli waris golongan 1 (satu) yaitu suami dari keempat keluarga intinya tersebut.

Selain mendapatkan kompensasi, ahli waris yang keluarganya menjadi korban kecelakaan tersebut juga

¹⁴ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, 1985, Jakarta, PT Internasional, hlm 1

¹⁵ Pasaribu M, 2016, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara*. Mercatoria, 9(1), 35–53, hlm 42

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, 2007, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Yogyakarta, Penerbit Genta Press, hlm 22

mendapatkan asuransi. Asuransi sendiri berdasarkan ketentuan pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang pada intinya mengartikan bahwa suatu perjanjian, yang mana seorang penanggung bersedia melakukan perikatan kepada seorang yang akan ditanggung, dan pihak yang ditanggung menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian untuknya karena suatu kejadian yang mengalami kerusakan, kerugian atau hilangnya keuntungan yang diinginkan, yang kemungkinan diterimanya karena suatu kejadian atau peristiwa yang tidak terduga.

Asuransi atau perjanjian penanggungan adalah suatu perbuatan hukum perjanjian yang mana melibatkan antara 2 (dua) pihak atau lebih dengan mana pihak penanggung tersebut bersedia untuk mengikatkan dirinya kepada pihak yang menjadi tanggungannya yaitu dengan cara menerima premi asuransi untuk memberikan biaya penggantian kepada tertanggung karena kerusakan, kerugian atau hilangnya keuntungan yang diinginkan, 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 meninggalnya atau hidupnya seseorang yang ditanggungkannya, berdasarkan aturan dalam Undang-undang No.2 tahun 1992 tertanggal 11 Februari 1992 tentang Usaha Perasuransian (“UU Asuransi”) yang sudah dicabut oleh Undang-undang No. 40 tahun 2014 pada

tanggal 17 Oktober 2014 tentang Perasuransian yang menjelaskan pengertian asuransi yaitu: Asuransi adalah perbuatan hukum perjanjian yang mana melibatkan antara dua pihak, yaitu perusahaan penyedia jasa keuangan dalam hal ini adalah asuransi dan pemegang polis, yang mana menjadikan acuan bagi pemberian premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

a. melakukan penggantian kepada pihak yang tanggung atau pemegang polis karena kerusakan atau kerugian biaya yang timbul, hilangnya keuntungan, atau kewajiban hukum kepada pihak 3 (ketiga) yang dimungkinkan diderita oleh pihak yang bertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak diinginkan atau tidak terduga; atau

b. melaksanakan pembayaran ganti kerugian yang terjadi karena meninggalnya pihak yang bertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang jumlah telah ditetapkan dan/atau didasarkan atas hasil pengelolaan dana.

Mengacu pengertian tersebut di atas, dapat diartikan makna asuransi adalah suatu bentuk perbuatan hukum perjanjian yang mana harus terpenuhinya syarat perjanjian seseuai yang diatur pada ketentuan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdato), tetapi dengan bentuk dan ciri tersebut dapat diartikan lain bahwa asuransi adalah persetujuan yang memiliki sifat untung-untungan berdasarkan

yang sudah dibunyikan pada Pasal 1774 KUHPerdata.

betdasarkan Pasal tersebut yaitu pasal 1774 KUH Perdata, “Suatu persetujuan untung-untungan (kansovereenkomst) adalah suatu perbuatan yang hasilnya, mengenai untung ruginya, baik bagi semua pihak maupun bagi sementara pihak, bergantung kepada suatu kejadian yang belum tentu”.

Terdapat sejumlah point penting tentang asuransi:

Adalah suatu perjanjian yang harus terpenuhinya syarat berdasarkan Pasal 1320 KUH Perdata, Perjanjian tersebut harus bersifat adhesif atau diartikan bahwa isi perjanjian tersebut sudah ditentukan oleh Perusahaan Asuransi (kontrak standar). Kendati demikian, hal ini tidak sesuai dengan ketentuan dalam Undang-undang No. 8 tahun 1999 tertanggal 20 April 1999 tentang Perlindungan Konsumen;

1. Terdapat 2 (dua) pihak di dalamnya yaitu Penanggung dan Tertanggung, namun dapat juga diperjanjikan bahwa Tertanggung berbeda pihak dengan yang akan menerima tanggungan;

2. Adanya premi sebagai bukti bahwa Tertanggung telah menyetujui untuk dilaksanakan perjanjian asuransi;

3. Adanya perjanjian asuransi mengakibatkan kedua belah pihak terikat untuk melaksanakan kewajibannya¹⁷.

Dikaitkan dengan penjelasan

tentang asuransi tersebut di atas maka dalam hal ini adalah PT Jasa Raharja (Persero) sebagai pihak asuransi telah melaksanakan kewajibannya kepada ahli waris dengan memberikan biaya kompensasi sebesar Rp 50.000.000,- (Lima Puluh Juta Rupiah) untuk masing-masing penumpang yang menjadi korban sesuai Peraturan Menteri Keuangan nomor 15/PMK.010/2017 tentang Besaran Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Umum di darat, sungai/danau, feri/penyeberangan, laut dan udara.

Berdasarkan uraian tersebut di atas jelas bahwa pihak penyedia jasa pengangkutan dalam hal ini pengangkutan udara beserta pihak penyedia asuransi, berkewajiban memberikan hak-hak korban kecelakaan melalui ahli waris dari masing-masing korban, adapun merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) nomor 77 tahun 2011 pasal 26 menyebutkan jika hak-hak korban tidak dipenuhi dalam satu bulan sejak terjadinya kecelakaan, maka penyedia jasa pengangkutan ter diberikan sanksi administrative berupa pembekuan izin usaha angkutan udara niaga selama 14 hari kalender, bila masa pembekuan usai tidak juga diberikan, maka izin penyedia jasa pengangkutan atau maskapai tersebut dicabut permanen oleh Kementerian Perhubungan.

Mengenai pelaksanaan hak-hak kepada ahli waris dari korban kecelakaan tersebut diberikan kepada ahli waris golongan pertama terlebih dahulu yang

¹⁷ Guntara D, 2016, *Asuransi Dan Ketentuan-Ketentuan Hukum Yang Mengaturnya*, Jurnal Justisi Ilmu Hukum, 1(1), 29–46. Hlm 32

diutamakan, adapun ahli waris golongan pertama adalah pasangan kawin yang hidup terlama (suami/istri) yang masih hidup dan anak kandung maka perhitungannya sama besar antar golongan 1 (satu) berdasarkan pasal 825 KUHPerdara. Jika golongan pertama tidak ada, maka diberikan kepada ahli waris golongan kedua yakni orang tua kandung dan saudara kandung beserta keturunannya yang hidup terlama, pada dasarnya bagian orang tua dipersamakan dengan bagian saudara, tetapi bagi orang tua diadakan peraturan yang menjamin bahwa ia pasti mendapat bagian tidak kurang dari $\frac{1}{4}$ (seperempat) dari harta (dalam hal ini adalah kompensasi dan asuransi tersebut di atas) berdasarkan pasal 857 KUHPerdara. Jika juga tidak diketemukan golongan II, maka muncullah golongan III yaitu kakek, nenek serta leluhurnya ke atas, berdasarkan ketentuan pasal 853 dan 859 KUHPerdara mengatur bahwa bahwa harta peninggalan dharus dibagi 2 (dua) dahulu (kloving) untuk keluarga kakek maupun keluarga nenek. Kemudian jika golongan III juga tidak ditemukan maka dapat diwariskan kepada golongan IV yaitu saudara kandung dari garis ayah dan saudara kandung dari garis ibu secara sama rata.

Golongan I sampai golongan IV tidak diketemukan, maka harta benda tersebut bisa saja dituntut oleh anak luar kawin yang diakui berdasarkan pasal 873 KUHPerdara, apabila anak luar kawin ini juga tidak ada maka harta jatuh kepada Negara melalui

Balai Harta Peninggalan.

E. Penutup

I. Kesimpulan

Adanya insiden kecelakaan pada perjanjian pengangkutan udara merupakan kejadian yang tidak terduga dan di luar kuasa manusia atau bahasa lainnya adalah *overmacht / force majeure*. Kejadian tidak terduga yang mengakibatkan banyak korban jiwa ini sudah dilindungi oleh Undang-Undang berdasarkan pasal 1233 KUHPerdara yang mana salah satunya adalah perjanjian lahir karena undang-undang, oleh karena itu penyedia jasa pengangkutan dalam hal ini adalah pengangkutan udara melalui maskapai sudah terikat hak dan kewajiban kepada pengguna jasa tersebut melalui ahli waris untuk melaksanakan kewajibannya membayar kompensasi atas kejadian tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan prosedur yang sudah ditetapkan.

Oleh karenanya apabila penyedia jasa tidak melaksanakan kewajibannya maka dalam hal ini pemerintah sebagai pelaksana undang-undang turut andil dalam penyelesaiannya yaitu memberikan sanksi kepada penyedia jasa apabila tidak melaksanakan kewajibannya tersebut. Berupa pembekuan izin hingga pencabutan izin operasi.

II. Saran

Efektifitas pelayanan pada perjanjian pengangkutan perlu keseriusan baik dari unsur

pemerintah maupun penyedia jasa untuk tercapainya pelayanan yang maksimal agar supaya kejadian-kejadian yang tidak diinginkan tidak terjadi, baik berupa perbaikan berkala oleh penyedia jasa terhadap infrastruktur yang akan digunakan

dalam perjanjian pengangkutan udara, pelatihan berkala kepada sumber daya manusianya dan edukasi kepada pengguna jasa penerbangan agar keselamatan transportasi lebih maksimal.

Daftar Pustaka

I. Buku-Buku

- Abdulkadir Muhammad, 2007, Arti Penting dan strategis multimoda pengangkutan niaga di Indonesia, dalam perspektif hukum bisnis di era globalisasi ekonomi, Genta Press, Yogyakarta
- _____, 1998, Hukum Pengangkutan Niaga, Citra Aditya Bhakti, Bandung
- _____, 2007, Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi, Yogyakarta, Penerbit Genta Press
- Ahlan Sjarif, Surini dan Nurul Elmiyah, 2005, Hukum Kewarisan BW “Pewarisan Menurut Undang-Undang”, Depok, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia
- Ali Afandi, 1986, Hukum Waris, Hukum Keluarga, Hukum Pembuktian, Bumi Aksara, Jakarta
- E. Suherman, 1984, Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara, Alumni, Bandung
- HMN. Purwosutjipto, 2003, Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3:Hukum Pengangkutan, Djembatan, Jakarta
- K. Martono, 2007, Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional, Raja Grafindo
- Lanny Kusumawati, 2011, Pengantar Hukum Waris Perdata Barat, Laros, Surabaya
- R. Subekti, Hukum Perjanjian, 1985, Jakarta, PT Internasional
- Soekardono R, 1981, Hukum Dagang Indonesia jilid 11, Jakarta, Rajawali Press
- Tan Thong Kie, 2007, Serba-Serbi Praktek Notaris, PT Ichtiar Baru Van Hoeve,

Jakarta,

II. Peraturan Perundang-Undangan

Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor : PHN.03-DL.05.04 Tahun 2009 tentang Menuju Hukum Waris Nasional

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang No. 2 tahun 1992 tertanggal 11 Februari 1992 tentang Usaha Perasuransian (“UU Asuransi”) yang sudah dicabut oleh Undang-Undang No. 40 tahun 2014

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara

Peraturan Menteri Keuangan nomor 15/PMK.010/2017 tentang Besaran Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Umum di darat, sungai/danau, feri/penyeberangan, laut dan udara

III. Jurnal

Fauzi, M. Y, 2016), Legislasi Hukum Islam Di Indonesia, Jurnal Pengembangan Masyarakat Islam, 9(2), 53–76

Guntara D, 2016, Asuransi Dan Ketentuan-Ketentuan Hukum Yang Mengaturnya, Jurnal Justisi Ilmu Hukum, 1(1), 29–46

Pasaribu M, 2016, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara. Mercatoria, 9(1), 35–53