

**Tanggung Jawab Sukhoi Terhadap Tamu Undangan Yang Menjadi Korban
Dalam Kecelakaan Pesawat Superjet 100 Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor
1 Tahun 2009 tentang Penerbangan**

Tandy Setiawan

Fakultas Hukum
rvouma_tandv@yahoo.com

ABSTRAK

Dewasa ini, keselamatan penerbangan sangat dituntut oleh penumpang atas penggunaan suatu jasa penerbangan. Oleh karena itu, peranan asuransi dirasa semakin penting bagi perusahaan penerbangan karena banyaknya kecelakaan pesawat udara yang terjadi di Indonesia. Jika terjadi kecelakaan pesawat udara yang merugikan penumpang, maka pihak perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab dalam hal asuransi maupun pemberian santunan. Dalam kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100 yang terjadi beberapa saat lalu menimbulkan pertanyaan mengenai status tamu undangan tersebut. Hal ini dikarenakan tamu undangan bukanlah penumpang komersial yang membeli tiket dari perusahaan penerbangan. Dengan demikian, perlu diketahui dengan jelas apakah tamu undangan sebagai korban dalam kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100 berhak mendapatkan santunan jika ditinjau dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Berdasarkan Undang-Undang tersebut, pihak Sukhoi dan tamu undangan tidak dapat dikatakan sebagai pengangkut dan penumpang. Oleh karena itu, pihak Sukhoi dan PT Trimarga Rekatama tetap bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami oleh tamu undangan tetapi dengan nilai ganti kerugian tidak sebesar yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Kata Kunci : Asuransi Penerbangan, Sukhoi Superjet 100

ABSTRACT

Today, aviation safety is highly demanded by the passenger to airline service. Therefore, the role of insurance is considered increasingly important for airlines because of the plane crash that occurred in Indonesia. In the event of an aircraft accident that harm passengers, the airline should be responsible in terms of insurance and compensation. In the crash of the Sukhoi Superjet 100 which happened some time ago raised questions about the status of the invited guests. This is because invited guest was not commercial passengers who purchase tickets from the airline. Thus, it should be clear whether the invited guests as victims in a plane crash Sukhoi Superjet 100 are entitled to compensation if the terms of Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Under the Act, Sukhoi and the invited guests can not be said to be a carrier and passengers. Therefore, Sukhoi and PT Trimarga Rekatama remain responsible for losses suffered by invited guests but with no compensation for the value stipulated in Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Keywords : Aviation Insurance, Sukhoi Superjet 100

PENDAHULUAN

Pada era teknologi tinggi penerbangan sekarang ini, keselamatan penerbangan sangat dituntut oleh penumpang ataupun awak pesawat udara atas suatu jasa penerbangan. Namun, bagaimanapun canggihnya teknologi penerbangan, kecelakaan pesawat udara tidak dapat dicegah sama sekali. Usaha manusia adalah hanya mengurangi atau memperkecil tingkat kecelakaan pesawat udara. Kecelakaan pesawat udara bisa disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), kesalahan teknis, maupun faktor cuaca, tetapi faktor cuaca lebih dominan jika dibandingkan dengan kesalahan manusia.

Berdasarkan data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), kecelakaan penerbangan cenderung meningkat. Kecelakaan pesawat udara masih

menjadi peringkat pertama dalam daftar kasus yang ditangani oleh pihak KNKT. Hal ini terbukti dari tingginya angka kecelakaan pesawat udara pada tahun 2011 yang mencapai 32 kasus. Berikut tabel data kecelakaan yang diinvestigasi KNKT tahun 2007-2011 :

Tabel 1
Data Kecelakaan Hasil Investigasi KNKT 2007-2011

No	Tahun	Jumlah Kecelakaan Investigasi KNKT	Jenis Kejadian		Korban Kecelakaan	
			Accident	Serious Incident	Korban Meninggal/Hilang	Korban Luka-Luka
1	2007	21	15	6	125	10
2	2008	21	14	7	6	2
3	2009	21	13	8	40	9
4	2010	18	8	10	5	46
5	2011	32	19	13	71	8

Sumber : Database KNKT sampai dengan 27 Desember 2011

Dari tabel diatas terlihat bahwa terjadi kenaikan kecelakaan pada tahun 2011 jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Dari 32 kecelakaan yang terjadi pada tahun 2011, 19 diantaranya merupakan kecelakaan (*accident*) dan sisanya merupakan *serious incident*. Dilihat dari jumlah korbannya, tahun 2011 menduduki peringkat kedua dengan jumlah korban meninggal sebanyak 71 orang dan korban luka-luka sebanyak 8 orang. Korban kecelakaan terbanyak terdapat pada tahun 2007 dengan jumlah korban meninggal sebanyak 125 orang dan korban luka-luka sebanyak 10 orang.

Dengan adanya kecelakaan pesawat udara, maka akan menimbulkan kerugian bagi penumpang maupun pengangkut. Kerugian yang timbul sebagai akibat kecelakaan pesawat udara merupakan risiko yang harus dihadapi oleh perusahaan

penerbangan, karena itu perusahaan penerbangan diwajibkan memiliki asuransi penerbangan sebagai mitra usaha untuk membagi beban risiko mereka. Peran asuransi penerbangan semakin besar dirasakan oleh perusahaan penerbangan dengan banyaknya kecelakaan pesawat udara di Indonesia.

Tingginya tingkat kecelakaan udara di Indonesia harus menjadi perhatian bagi pemerintah maupun pengusaha pengangkutan. Pihak pengusaha harus bertanggung jawab dalam hal pemberian santunan jika nantinya terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang. Seperti halnya pada kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100, para korban kecelakaan harus mendapatkan santunan yang wajib diberikan oleh pengusaha pengangkutan jika terjadi kecelakaan. Banyak pihak yang mempertanyakan status dari penumpang tersebut. Hal ini dikarenakan penumpang tersebut bukanlah penumpang komersial yang memiliki tiket pesawat dan mereka merupakan tamu undangan untuk *joy flight* pesawat tersebut. Oleh karena itu, perlu diketahui secara jelas apakah para korban kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100 ini berhak untuk mendapatkan santunan jika ditinjau dari UU No. 1 Tahun 2009.

METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang digunakan dalam penyusunan artikel ilmiah ini adalah tipe penelitian Yuridis Normatif, yaitu bahwa hukum itu diartikan sebagai norma yang ditemukan dalam peraturan perundang-undangan. Adapun pendekatan yang

digunakan dalam penulisan ini yaitu : *Statute Approach* dan *Conceptual Approach*. *Statute Approach* adalah pendekatan yang dilakukan oleh penulis dengan mengidentifikasi serta membahas peraturan perundang-undangan yang berlaku dan yang berkaitan dengan materi yang dibahas. Jadi mendekati obyek melalui peraturan perundang-undangan. *Conceptual Approach* adalah pendekatan yang juga melihat pada pendapat para sarjana hukum, praktisi dan pakar hukum yang ada disamping peraturan perundang-undangan yang ada. Jadi pendekatan konsep-konsep atau doktrin-doktrin yang ditemukan dalam literatur.

Bahan hukum yang digunakan dalam penulisan karya ilmiah ini adalah bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer, yaitu badan hukum yang bersifat mengikat, berupa peraturan perundang-undangan dalam hal ini UU No. 1 Tahun 2009. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer, karena bersifat menjelaskan yang dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, terdiri dari literatur, asas-asas, catatan kuliah, maupun karya ilmiah para sarjana dan jurisprudensi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Yang dimaksud dengan pengangkut adalah badan usaha angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran dan menerbitkan dokumen pengangkutan.

Pada kecelakaan pesawat ini, pihak Sukhoi maupun PT Trimarga Rekatama, selaku perwakilan Sukhoi di Indonesia, tidak melakukan pemungutan pembayaran dan tidak menerbitkan dokumen pengangkutan untuk ikut dalam penerbangan *jot flight*, sehingga penerbangan ini bukanlah penerbangan yang sifatnya komersial (angkutan udara bukan niaga). Disamping itu, Sukhoi bukanlah badan usaha angkutan udara nasional berbentuk Perseroan Terbatas (PT) yang telah mendapatkan izin usaha angkutan udara niaga dari pemerintah Indonesia, tetapi pihak Sukhoi masih sebagai badan usaha yang memproduksi pesawat Superjet 100. Pihak Sukhoi datang ke Indonesia untuk mempromosikan pesawatnya agar dibeli oleh badan usaha di Indonesia. Oleh karena itu, pesawat Sukhoi Superjet 100 belum didaftarkan sebagai pesawat udara di Indonesia meskipun ada beberapa pihak yang telah memesan, sehingga pesawat tersebut masih terdaftar sebagai pesawat Rusia. Dengan demikian, Sukhoi tidak dapat dikatakan sebagai pengangkut karena tidak memenuhi kriteria pengangkut seperti yang diatur dalam Undang-Undang Pengangkutan Indonesia.

Dilihat dari sisi penumpang, tamu yang diundang oleh PT Trimarga Rekatama untuk naik pesawat Sukhoi Superket 100 adalah beberapa wartawan, direktur perusahaan penerbangan di Jakarta dan calon pembeli. Tamu undangan ini tidak dapat dikatakan sebagai penumpang. Hal ini dikarenakan tamu undangan tersebut tidak membayar biaya angkutan layaknya penerbangan komersial sebab undangan ini dalam rangka mempromosikan pesawat Superjet buatan Rusia, sehingga mereka tidak

memiliki tiket penumpang. Dalam Pasal 151 ayat (2) UU No. 1 Tahun 2009 disebutkan bahwa paling sedikit tiket penumpang memuat :

- a. nomor, tempat, dan tanggal penerbitan;
- b. nama penumpang dan nama pengangkut;
- c. tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan;
- d. nomor penerbangan;
- e. tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada; dan
- f. pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.

Yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah. Jadi, tiket penumpang merupakan bukti bahwa seseorang telah membayar biaya pengangkutan dan ia berhak untuk naik pesawat terbang.

Dengan tidak terpenuhinya kriteria Sukhoi sebagai pengangkut dan tamu undangan sebagai penumpang maka tidak terjadi perjanjian pengangkutan udara. Hal ini dikarenakan pada penerbangan *joy flight* tersebut tidak terjadi hubungan hukum timbal balik antara pihak pengangkut dengan penumpang, dimana pengangkut wajib mengangkut penumpang dengan imbalan berupa biaya angkutan. Pihak Sukhoi memang mengangkut tamu undangan dari suatu bandar udara ke badan udara tujuan, tetapi dalam proses pengangkutan tersebut tidak ada ikatan antara pengangkut dengan penumpang. Tamu undangan sebagai korban dalam kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100 tidak membayar biaya angkutan sebagai imbalan jasa untuk naik pesawat terbang buatan Rusia tersebut. Dengan tidak terpenuhinya kriteria pengangkut, penumpang dan tidak adanya perjanjian pengangkutan udara yang

terjadi, maka pihak Sukhoi ataupun PT Trimarga Rekatama tidak perlu melaksanakan kewajibannya untuk mengasuransikan tanggung jawabnya. Demikian pula dengan tamu undangan sebagai korban dalam kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100 tidak berhak untuk mendapatkan ganti kerugian ataupun asuransi dari pihak Sukhoi jika ditinjau dari UU No. 1 Tahun 2009.

Ahli waris dari pihak korban dapat memperoleh ganti kerugian dengan mengajukan gugatan kepada pihak Sukhoi sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPdt tentang Perbuatan Melanggar Hukum. Penuntutan tanggung jawab terhadap Sukhoi harus memenuhi beberapa unsur, yaitu adanya perbuatan melawan hukum dari pengangkut, perbuatan itu dapat disalahkan, dan kerugian yang ditimbulkan akibat kesalahan tersebut.

Dari penjelasan diatas mengenai asuransi kecelakaan penumpang, maka secara umum asuransi kecelakaan penumpang pesawat udara diperoleh dengan membayar iuran wajib yang dibayarkan bersama-sama dengan tiket penumpang. Setiap orang yang telah membayar tiket penumpang maka secara otomatis membayar asuransi wajib dana kecelakaan penumpang. Hal ini sesuai dengan peraturan yang diatur dalam Pasal 3 ayat (1) UU No. 33 Tahun 1964. Dalam kasus kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100 ini, tamu yang diundang oleh PT Trimarga Rekatama tidak membayar tiket penumpang untuk ikut dalam penerbangan *joy flight* yang dilakukan oleh pihak Sukhoi. Mereka juga tidak membayar iuran wajib sebagaimana diatur dalam UU No. 33 Tahun 1964. Dengan demikian, tamu undangan tersebut tidak

berhak atas asuransi wajib dana kecelakaan penumpang. Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009, pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat, atau luka-luka akibat kecelakaan pesawat udara. Dari peraturan perundang-undangan ini menunjukkan bahwa selain mendapatkan ganti kerugian dari pihak pemerintah yang dibayarkan bersama-sama dengan tiket penumpang, penumpang yang meninggal dunia, cacat, atau luka-luka juga akan mendapatkan ganti kerugian dari pihak pengangkut.

Dalam kasus ini, pihak Sukhoi sebenarnya sudah melakukan kewajiban dengan mengasuransikan tamu undangan yang mengikuti *joy flight* tersebut di Rusia. Pihak Sukhoi mau untuk bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut dengan memberikan ganti kerugian kepada seluruh tamu undangan Sukhoi Superjet 100. Selain pihak Sukhoi, PT Trimarga Rekatama juga harus bertanggung jawab atas kecelakaan pesawat Sukhoi tersebut karena ia sebagai pihak yang mengundang harus bertanggung jawab atas tamu yang diundang, namun besarnya ganti kerugian tidak sebesar yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Hal ini dikarenakan beberapa hal, yaitu pesawat Sukhoi Superjet 100 bukanlah pesawat milik Maskapai Penerbangan Indonesia karena belum resmi dibeli oleh perusahaan penerbangan di Indonesia dan belum terdaftar sebagai pesawat Indonesia maupun pesawat asing yang digunakan oleh perusahaan penerbangan Indonesia. Selain itu, pihak Sukhoi dan PT Trimarga Rekatama tidak dapat dikatakan sebagai pengangkut sebab Sukhoi adalah perusahaan yang membuat pesawat dan bukan

merupakan sebuah badan hukum yang bergerak di pengangkutan udara. PT Trimarga Rekatama juga tidak dapat dikatakan sebagai pengangkut karena bukan merupakan maskapai penerbangan tetapi hanyalah perwakilan Sukhoi di Indonesia. Suatu badan usaha dikatakan sebagai pengangkut jika telah memiliki izin usaha angkutan udara niaga. Tamu undangan sebagai korban kecelakaan tidak dapat dikatakan sebagai penumpang seperti yang diatur dalam UU No. 1 Tahun 2009. Dalam peraturan perundang-undangan tersebut dikatakan sebagai penumpang jika memiliki tiket penumpang dan namanya tercantum dalam tiket. Oleh sebab itu, dengan tidak adanya pengangkut dan penumpang serta pesawat yang mengalami kecelakaan bukanlah pesawat milik Maskapai Penerbangan Indonesia, maka UU No. 1 Tahun 2009 beserta peraturan pelaksanaannya maupun UU No. 33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya yang berlaku di Indonesia tidak dapat diterapkan untuk kasus kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet ini.

Dengan tidak diaturnya mengenai ganti kerugian untuk angkutan udara bukan niaga dalam UU No. 1 Tahun 2009, maka kasus ini dapat diselesaikan dengan peraturan internasional yang mengacu pada regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). Dalam regulasi tersebut, program keselamatan penerbangan nasional memuat peraturan keselamatan, sasaran keselamatan, sistem pelaporan keselamatan, analisis data dan pertukaran informasi keselamatan (*safety data analysis and exchange*), kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian (*accident and incident investigation*), promosi keselamatan (*safety promotion*), pengawasan keselamatan

(*safety oversight*), dan penegakan hukum (*law enforcement*). Sedangkan program keamanan penerbangan nasional memuat peraturan keamanan, sasaran keamanan, personel keamanan, pembagian tanggung jawab keamanan, perlindungan bandar udara, pesawat udara, dan fasilitas navigasi, pengendalian dan penjamin keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara, penanggulangan tindakan melawan hukum, penyesuaian sistem keamanan terhadap tingkat ancaman keamanan, dan pengawasan keamanan penerbangan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Bahwa pihak Sukhoi dan PT Trimarga Rekatama, sebagai perwakilan Sukhoi di Indonesia, bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh tamu undangan akibat terjadinya kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100 dalam *joy flight* yang diselenggarakan pada hari Rabu, 9 Mei 2012, dengan nilai ganti rugi yang jumlahnya tidak harus sebagaimana yang diatur dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Permehub No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, karena :

- a. *Joy flight* tidak didasarkan atas perjanjian pengangkutan udara sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 29 UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. Sukhoi adalah perusahaan pembuat pesawat terbang dan PT Trimarga Rekatama adalah perwakilan Sukhoi di Indonesia tidak dapat dikategorikan sebagai pengangkut sesuai ketentuan Pasal 1 angka 26 UU No. 1 Tahun 2009 tentang

Penerbangan, sehingga Sukhoi tidak harus menenuhi tanggung jawabnya sesuai ketentuan Pasal 141 ayat 1 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- c. Para tamu undangan tidak dapat dikategorikan sebagai penumpang karena tidak memiliki dokumen angkutan udara sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 150 huruf a dan b serta Pasal 151 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Oleh karena itu, hendaknya dibuat peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai ganti kerugian dalam pengangkutan udara bukan niaga, sehingga dapat diketahui dengan jelas besaran ganti kerugian yang didapatkan oleh korban bila terjadi kecelakaan. Selain itu, hendaknya dibuat peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh para pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan *joy flight* karena *joy flight* adalah salah satu bentuk promosi yang lazim dilakukan dalam bisnis jual beli pesawat udara dan sifatnya non komersial, sehingga apabila terjadi kecelakaan pesawat terbang pada saat atau selama pelaksanaan *joy flight*, maka dapat diselesaikan dengan peraturan yang telah ada. Hendaknya diatur pula kewajiban pengangkut untuk mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap orang yang diangkut walaupun orang yang diangkut itu tidak berstatus sebagai penumpang dan tanpa melihat jenis pengangkutan yang dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

- Lovure Investigasi Team, **Data dan Fakta Dibalik Jatuhnya Sukhoi**, Kunci Aksara, Jakarta, 2012.
- Martono dan Amad Sudiro, **Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010.
- Martono, **Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009**, Mandar Maju, Bandung, 2009.
- Muhammad, Abdulkadir, **Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.
- _____, **Hukum Pengangkutan Niaga**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008.
- _____, **Hukum Pengangkutan Niaga**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
- Purwosutjipto, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3**, Djambatan, 1995.

Media Elektronik

- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. 2011. **Analisis Data Kecelakaan dan Investigasi Transportasi Udara Tahun 2007-2011**, diakses dari http://www.dephub.go.id/knkt/ntsc_aviation/baru/Publications/Media%20Release%20Udara%202011.pdf, pada tanggal 8 Agustus 2012.

Majalah

- Bagja Hidayat, dkk. 2012. **Duka Sukhoi**. Dalam Majalah Tempo Edisi 14-20 Mei 2012, h.36-42.
- M. Agung Riyadi, Anthony Djafar, dan Cavin R. Manuputty. 2012. **Asuransi Sukhoi Menggantung Asap**. Dalam Majalah Gatra Edisi 24-30 Mei 2012, h. 86-88.