

**ASPEK HUKUM PERJANJIAN ASURANSI PENUMPANG DALAM
PENGANGKUTAN UDARA
(Studi Pada PT Asuransi Jasa Raharja Cabang Medan)**

SHERLY NOVITASARI SEMBIRING

Abstract : Therefore the more modern human life, it requires an insurer to support the sustainability of human life from the risk of unwanted. At this time, the average Indonesian people have never tasted a passenger from one of the Indonesian airlines. The thing that causes the government to continue to improve laws related to aviation insurance. So need to know about the following: the rights and obligations of the parties under the insurance agreement passenger air transport, replacement procedures and payment of insurance compensation passenger air transport, as well as dispute resolution in case of non-payment of compensation claims of air passengers.

Kata Kunci: Asuransi Penumpang, Pengangkutan Udara.

PENDAHULUAN

Sesuai dengan ideologi *neo-liberal* yang terdapat dalam UURI No. 1 Tahun 2009, tarif angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*) dibedakan menjadi dua macam, yaitu : tarif angkutan udara niaga berjadwal kelas ekonomi yang mengacu pada ideologi sosialis (pemerintah campur tangan dalam penerapan tarif angkutan ini) dan tarif angkutan udara niaga berjadwal nonekonomi yang mengacu pada konsep liberal (penerapan tarif ini diserahkan sepenuhnya kepada perusahaan angkutan niaga berjadwal berdasarkan hukum pasar (*supply and demand*)).¹

Perusahaan perasuransian di Indonesia semakin banyak dan berkembang, baik itu perusahaan nasional, asing, maupun multinasional. Dengan semakin banyaknya perusahaan perasuransian tersebut memberikan pengaruh pada persaingan antarpelaku usaha perusahaan perasuransian, baik dalam strategi penjualan maupun dalam jenis produk asuransi yang ditawarkan dengan berbagai

¹ H.K.Martono & Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011, hal. 27-28.

jenis perlindungannya. Selain itu, dengan semakin tingginya daya beli dan kesadaran masyarakat untuk berasuransi, memotivasi perusahaan perasuransian untuk mengiming-imingi calon nasabah dengan berbagai iklan yang menggiurkan.²

Jaminan atas keselamatan penumpang angkutan udara ditutup asuransinya oleh pengangkut kepada perusahaan asuransi yang bergerak dalam bidang asuransi sosial. Indonesia mewajibkan bahwa jaminan atas keselamatan penumpang angkutan udara ditutup asuransinya oleh pengangkut kepada PT (Persero) Asuransi Jasa Raharja, yang ketentuannya diatur di dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 dan peraturan pelaksanaannya, Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965. Besarnya premi untuk setiap kali perjalanan ditetapkan sepihak oleh PT (Persero) Jasa Raharja. Kemudian premi itu ditambahkan oleh pengangkut ke dalam harga tiket penumpang angkutan udara. Jadi, penumpang angkutan udara membayar premi asuransi ketika mereka membeli tiket, yang fungsinya untuk menjamin keselamatan setiap penumpang angkutan udara selama satu kali perjalanan termasuk transit.³

Perlindungan asuransi terhadap penumpang angkutan udara dipegang oleh perusahaan asuransi yang bergerak dalam bidang asuransi sosial. Asuransi sosial antara lain meliputi jaminan pertanggung jawaban kecelakaan, jaminan pertanggung jawaban hari tua dan pensiun, jaminan pelayanan kesehatan, jaminan pertanggung jawaban kematian dan jaminan pertanggung jawaban pengangguran. Premi asuransi sosial, objeknya dapat dinilai dengan uang. Premi yang terkumpul dan sudah diakumulasikan menjadi milik perusahaan.

Di dalam jurnal ini, terdapat beberapa perumusan masalah, diantaranya adalah: hak dan kewajiban para pihak yang terlibat dalam perjanjian asuransi penumpang angkutan udara, tata cara penggantian dan pembayaran santunan asuransi penumpang angkutan udara oleh PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Medan, penyelesaian permasalahan apabila terjadi penolakan pembayaran klaim

² Tuti Rastuti, *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2011, hal. iii.

³ Radiks Purba, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, Djambatan, Jakarta, 2009, hal. 242.

santunan penumpang angkutan udara oleh PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Medan

Adapun tujuan dari penulisan jurnal ini adalah untuk mengetahui: hak dan kewajiban dari para pihak yang terlibat dalam perjanjian asuransi penumpang angkutan udara, tata cara penggantian dan pembayaran santunan asuransi penumpang angkutan udara oleh PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Medan, penyelesaian permasalahan apabila terjadi penolakan pembayaran klaim santunan penumpang angkutan udara oleh PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Medan.

Secara teoritis penulisan tulisan ini diharapkan dapat memperkaya pengetahuan dalam ilmu hukum dan dapat membantu serta memberi masukan sumbangan pemikiran dan pengembangan terhadap penerapan aspek hukum dalam asuransi penumpang angkutan udara.

Secara praktik penulisan tulisan ini diharapkan dapat memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang asuransi yang diterima, saat berada pada posisi penumpang angkutan udara, terhadap pihak pengangkut angkutan udara, dan terhadap pihak perusahaan asuransi di Indonesia yang bergerak dalam bidang asuransi penumpang angkutan udara.

Adapun yang menjadi lokasi penelitian penulis dalam menyelesaikan penulisan ini yakni perusahaan asuransi PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Medan yang beralamat di Jalan Jenderal Gatot Subroto No.142, Km 5,1, Medan, Sei Sikambing C II. Jenis penelitian hukum pada dasarnya dibedakan menjadi dua, yaitu penelitian hukum normatif dan penelitian hukum sosiologis. Penelitian hukum normatif disebut juga dengan penelitian hukum doktrinal, yaitu penelitian hukum yang dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan dan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas. Sumber data pada penelitian hukum normatif adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.⁴ Pada penelitian hukum sosiologis, hukum dikonsepsikan sebagai pranata sosial yang secara riil dikaitkan dengan variabel-

⁴ Amirudin & H. Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2004, hal. 118.

variabel sosial yang lain. Penelitian hukum sosiologis juga menggunakan data sekunder sebagai data awalnya, yang dilanjutkan dengan data primer atau data lapangan.⁵ Pada penulisan skripsi ini, penulis menggunakan jenis penelitian hukum yuridis normatif yang disertai dengan wawancara di lokasi penelitian. Dalam penelitian hukum yuridis normatif, penulis melakukan penelitian melalui peraturan-peraturan dan bahan-bahan hukum yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini, yang disertai dengan hasil wawancara terhadap perusahaan asuransi di Medan, yaitu PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Medan.

Karena penulis menggunakan jenis penelitian hukum yuridis normatif yang didukung dengan wawancara di lokasi penelitian, maka sumber data yang digunakan adalah sumber data primer dan sumber data sekunder. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan penelitian atau studi kepustakaan (*Library Research*) dan penelitian atau studi lapangan (*Field Research*). Analisa data dalam penulisan ini menggunakan data kualitatif, yaitu suatu analisis data secara jelas serta diuraikan dalam bentuk kalimat sehingga diperoleh gambaran yang jelas yang berhubungan dengan skripsi ini, dalam hal ini hasil dari wawancara terhadap pihak perusahaan asuransi, yaitu PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Medan.

Aspek Hukum Perjanjian Asuransi

Dalam bahasa Belanda, asuransi berasal dari kata *verzekering*, dan dalam bahasa Inggris, asuransi berasal dari kata *Insurance*. Kedua asal kata asuransi tersebut memiliki arti yang sama, yaitu pertanggungan.⁶

Di Indonesia, ketentuan yang mengatur secara terang-terangan mengenai pengertian asuransi dapat dilihat di dalam Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan juga diatur secara khusus di dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tidak diatur secara khusus mengenai asuransi, dan perjanjian tidak diatur secara khusus dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, maka untuk perjanjian asuransi pun akan

⁵ *Ibid.*, hal. 133.

⁶ Nurhaida Arsyad, *Asuransi Kecelakaan di Indonesia*, Akademi Keuangan dan Perbankan "PERBANAS" (A.K.P. "PERBANAS"), Medan, 2002, hal. 2.

berlaku ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berdasarkan Pasal 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, bahwa ketentuan umum perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat berlaku bagi perjanjian asuransi. Pasal 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tersebut merupakan cerminan atas asas *lex specialis derogate lege generalis*.⁷

Sesuai dengan apa yang sudah dijelaskan sebelumnya, berdasarkan Pasal 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, ketentuan umum perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat berlaku pula dalam perjanjian asuransi sebagai perjanjian khusus. Dengan demikian, para pihak tunduk pula pada beberapa ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Asas-asas yang terdapat dalam hukum perjanjian sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata perlu diperhatikan. Adapun asas-asas yang lahir dari ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tersebut adalah sebagai berikut: Asas Konsensual; Asas Kebebasan Berkontrak; Asas Ketentuan Mengikat; Asas Kepercayaan; Asas Persamaan Hukum; Asas Keseimbangan; Asas Kepastian Hukum; Asas Iktikad Baik.

Perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Sebagai perjanjian khusus, selain memiliki asas-asas hukum perjanjian pada umumnya, perjanjian asuransi juga memiliki prinsip-prinsip perjanjian asuransi, yaitu sebagai berikut:⁸

- a. Prinsip kepentingan yang dapat diasuransikan (*Insurable Interest*)
- b. Prinsip iktikad baik (*Utmost Goodfaith*)
- c. Prinsip keseimbangan (*Idemniteit Principle*)
- d. Prinsip subrogasi (*Subrogation Principle*)
- e. Prinsip sebab akibat (*Causaliteit Principle*)
- f. Prinsip Kontribusi (*Contribution Principle*)
- g. Prinsip *follow of fortune* dalam reasuransi

Ada tiga sifat pemikiran mengenai asuransi menurut A. Hasymi Ali. Sifat pertama memandang asuransi dalam hubungan tertanggung dengan penanggung

⁷ Tuti Rastuti, *Op. Cit.*, hal. 31.

⁸ Tuti Rastuti, *Op. Cit.*, hal. 47.

yaitu asuransi sebagai alat pemindahan risiko. Sifat kedua memandang asuransi sebagai teknik atau mekanisme penanggungan. Sifat ketiga menggabungkan kedua pandangan dari sifat pertama dan sifat kedua.⁹

Dalam asuransi sosial, yang berperan sebagai pihak penanggung yaitu perusahaan asuransi sosial dalam ruang lingkup kecelakaan yaitu PT Jasa Raharja serta perusahaan penerbangan itu sendiri, dan yang berperan sebagai pihak tertanggung yaitu pihak yang mengalihkan risiko kepada penanggung dan telah membayar sejumlah premi dalam bentuk tiket, yaitu penumpang alat transportasi. Sehingga melalui asuransi, pihak tertanggung akan merasa aman dari ancaman kerugian, sebab jika kerugian itu telah terjadi, penanggunglah yang akan menggantinya.

Eksonerasi adalah pembatasan tanggung jawab, yang dalam hal ini adalah pembatasan tanggung jawab dalam diri penanggung. Berdasarkan ketentuan dari Pasal 249 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, ada tiga jenis eksonerasi penanggung terhadap benda asuransi, yaitu:

- a. Cacat sendiri (*selfdefect*)
- b. Kebusukan sendiri (*selfrot*)
- c. Sifat kodrat (*natural character*)

Menurut Pasal 276 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, penanggung tidak mempunyai beban untuk melakukan tanggungan apabila terjadi suatu kerugian yang diakibatkan dari kesalahan tertanggung sendiri. Bahkan, penanggung berhak memiliki premi yang telah dibayar atau menuntut premi apabila asuransi sudah mulai berjalan, jika terjadi suatu kerugian akibat kesalahan tertanggung sendiri. Kesalahan tertanggung sendiri adalah kesalahan karena tertanggung kurang hati-hati dan kurang teliti, jadi bukan karena unsur kesengajaan. Perbuatan kurang hati-hati dan kurang teliti dapat menimbulkan kerugian yang bukan menjadi tanggung jawab penanggung.

⁹ A. Hasyimi Ali, *Pengantar Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta, 2005, hal. 169.

Perjanjian Asuransi Angkutan Udara

Pada dasarnya terdapat tiga langkah dalam manajemen risiko, yaitu:¹⁰

1. Menemukan sumber risiko, hal ini mengandung arti dilakukan penelitian atau kontrol terhadap hal-hal yang menyebabkan terjadinya risiko tersebut.
2. Menilai dampaknya terhadap orang atau organisasi yang bersangkutan, jika suatu kerugian terjadi. Kemudian, diadakan suatu penilaian sampai berapa besar akibat dari risiko tersebut apabila menjadi kenyataan yaitu suatu kerugian.
3. Memilih teknik atau cara yang dianggap paling sesuai dalam menanggulangi risiko tersebut, setelah mengkaji hasil dari dua langkah sebelumnya.

Mehr, menjelaskan tentang mengelola risiko dengan cara pengalihan risiko kepada pihak lain, yaitu dengan cara:¹¹

1. *Hedging*, yaitu menjual dengan menetapkan suatu harga tertentu saat ini untuk menghindari kerugian di masa datang jika terjadi penurunan harga. Di lain pihak, tindakan ini mempunyai risiko hilangnya kesempatan untuk memperoleh keuntungan lebih tinggi jika ternyata harga itu naik.
2. *Subcontracting*, misalnya kontraktor gedung memberikan bagian pekerjaan tertentu kepada sub kontraktor yang ahli dalam pekerjaan tersebut dan memindahkan risiko kegagalan bagian tersebut kepada sub kontraktor itu.
3. *Hold Harmless Agreements*, yaitu perjanjian yang menyebabkan berpindahnya risiko tanggung jawab (*liabilities*).
4. *Surety Bonding*, yaitu perjanjian antara tiga pihak. Pihak pertama yaitu perusahaan yang diikat (*bonding*) yang disebut *surety*. Pihak kedua adalah perusahaan pelaku yang bertanggung jawab terhadap penyelesaian suatu pekerjaan, yang disebut *principal*. Pihak terakhir adalah pihak yang menyuruh *principal* untuk melakukan suatu pekerjaan, yaitu *oblige*. Dalam

¹⁰ Man Suparman Sastrawidjaja, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi, dan Surat Berharga*, P.T. Alumni, Bandung, 2006, hal. 183.

¹¹ Salusra Satria, *Pengukuran Kinerja Keuangan Perusahaan Asuransi Kerugian di Indonesia Dengan Analisis Rasio Keuangan "Early Warning System"*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 2003, hal. 15-16.

perjanjian ini, pihak *surety* bertanggung jawab terhadap semua kelalaian pihak *principal*. Artinya, setiap kerugian pihak *oblige* akibat kesalahan pihak *principal* akan dibayar oleh *surety*.

5. *Insurance*, adalah metode paling umum dalam memindahkan risiko. Dengan membeli asuransi, maka tertanggung memindahkan konsekuensi finansial atas kerugian kepada penanggung.

Dari lima jenis pengelolaan risiko menurut Mehr di atas, pertanggung jawaban penumpang pada angkutan udara termasuk dalam jenis pengelolaan risiko *Surety Bonding*, yang melibatkan tiga pihak dalam pengelolaan risiko yang terjadi.

Evenemen adalah kata yang diadopsi dari bahasa Belanda, yaitu *evenement*, yang memiliki arti peristiwa tidak pasti. Evenemen dalam bahasa Inggris yaitu *fortuitous event*. Evenemen atau peristiwa tidak pasti adalah suatu peristiwa di dalam perjanjian asuransi yang tidak dapat dipastikan terjadi dan tidak diharapkan akan terjadi. Suatu peristiwa yang akan terjadi dalam kehidupan manusia seperti kematian seseorang, masih termasuk dalam evenemen, karena walaupun sudah dapat dipastikan terjadi, namun tidak ada yang mengetahui kapan saat terjadinya kematian seseorang tersebut.¹²

Menurut hukum asuransi, evenemen yang menjadi tanggung jawab penanggung merupakan suatu peristiwa yang menyebabkan timbulnya suatu kerugian atau kematian atau cacat badan atas objek asuransi. Selama belum terjadi peristiwa penyebab timbulnya kerugian, maka bahaya yang mengancam objek asuransi tersebut dapat dikatakan sebagai suatu risiko. Apabila risiko tersebut telah menjadi kenyataan atau telah terjadi, maka risiko tersebut berganti nama menjadi evenemen, yaitu peristiwa yang menimbulkan kerugian.¹³

Asuransi mempunyai peran yang sangat penting dalam dunia penerbangan, karena itu asuransi diatur di dalam hukum nasional maupun dalam hukum udara internasional. Di dalam hukum udara nasional, asuransi diatur di dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan lainnya. Sedangkan di dalam hukum udara

¹² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, hal. 120.

¹³ *Ibid.*, hal. 121.

internasional, asuransi diatur di dalam konvensi Roma 1952 (*Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, ditetapkan di Roma pada tanggal 7 oktober 1952) dan Protokol Montreal 1978 (*Protocol to Amend the Convention on Damaged Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, ditetapkan di Roma pada tanggal 7 oktober 1952 dan ditetapkan kembali di Montreal pada tanggal 23 september 1978).¹⁴

Risiko yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan sangat berat apabila tidak diasuransikan kepada perusahaan asuransi. Sebagai mitra kerja perusahaan penerbangan, perusahaan asuransi dapat menawarkan berbagai jenis asuransi penerbangan yang dapat ditawarkan, misalnya *all risk hull insurance* (asuransi penuh untuk risiko badan pesawat), *war risk hull insurance* (asuransi badan kapal akibat perang), *all risk property insurance* (asuransi untuk semua risiko properti), *hull insurance* (asuransi badan pesawat), *sparer and war risk insurance* (asuransi suku cadang dan risiko perang), *loss of use insurance* (asuransi dalam hal hilangnya asuransi penggunaan), *total loss insurance* (total kerugian asuransi), *actual total loss insurance* (realisasi total kerugian asuransi), *passenger's liability insurance* (kewajiban asuransi penumpang), *third party legal liability insurance* (tanggung jawab hukum asuransi untuk pihak ketiga), *product legal liability insurance* (produk asuransi sebagai tanggung jawab hukum), *aircrew insurance* (asuransi awak pesawat udara), *loss of licence* (asuransi dalam hal hilangnya lisensi), *personnel insurance* (asuransi personil), *airport operator liability insurance* (asuransi kewajiban operator bandara), dan lain-lain.¹⁵

Di Indonesia, asuransi penerbangan secara yuridis pertama kali diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang, disusul dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan yang sudah mengalami perubahan menjadi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunganan

¹⁴ H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Op. Cit.*, hal. 195.

¹⁵ *Ibid.*, hal. 196.

Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1965).¹⁶

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, telah mengeluarkan ketentuan tentang sistem jaminan sosial (*social security*) terhadap penumpang pesawat udara yang mengalami kecelakaan yang biasa disebut dengan asuransi Jasa Raharja. Setiap penumpang pesawat udara diwajibkan membayar iuran melalui perusahaan penerbangan yang mengalami kecelakaan untuk menutup kerugian yang diderita karena kematian dan cacat tetap akibat kecelakaan pesawat udara, hal ini terdapat di dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Dalam penjelasannya, dikatakan bahwa semakin meningkatnya kemajuan teknik yang modern dalam kehidupan manusia, maka akan semakin meningkat juga risiko yang dihadapi dalam angkutan yang menyebabkan kecelakaan pesawat udara, karena itu masyarakat perlu perlindungan. Mengingat keadaan ekonomi dan keuangan negara belum mengizinkan, maka jaminan sosial perlu diusahakan secara gotong royong melalui dana yang terhimpun dari iuran wajib yang dikenakan kepada penumpang pesawat udara.¹⁷

Sebagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, maka telah dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Berdasarkan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, setiap penumpang pesawat udara nasional diwajibkan membayar iuran wajib dana kecelakaan penumpang yang dibayarkan bersama-sama pada saat pembayaran tiket penumpang, dan nantinya iuran wajib tersebut akan disetorkan kepada PT Asuransi Jasa Raharja setiap bulannya. Tidak ada penjualan tiket pesawat udara tanpa adanya pembayaran iuran wajib dana kecelakaan penumpang pesawat udara. Dengan demikian, setiap penumpang pesawat udara yang sudah memiliki

¹⁶ *Ibid.*, hal. 202.

¹⁷ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hal. 209.

tiket, secara otomatis sudah termasuk membayar asuransi wajib dana kecelakaan pesawat udara.¹⁸

Pelaksanaan Perjanjian Asuransi Penumpang Dalam Pengangkutan Udara Pada PT Asuransi Jasa Raharja Cabang Medan

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 menjelaskan bahwa hubungan hukum pertanggung jawaban kecelakaan penumpang tercipta antara pembayar iuran dan penguasa dana. Berdasarkan hal ini, dapat dipahami dari segi hukum asuransi bahwa, penguasa dana berkedudukan sebagai penanggung dan pembayar iuran berkedudukan sebagai tertanggung. Penguasa dana sebagai penanggung memiliki tanggung jawab dalam bentuk memikul risiko kecelakaan yang mungkin dialami oleh pembayar iuran sebagai tertanggung. Penguasa dana sebagai penanggung ditentukan dalam Pasal 1 huruf e dan huruf f pada Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang. Menurut ketentuan pasal tersebut, pertanggung jawaban adalah hubungan hukum antara penanggung, yaitu Perusahaan Negara (menurut Undang-Undang Nomor 19 Prp Tahun 1960 Tentang Perusahaan Negara), khusus yang ditunjuk oleh Menteri Keuangan untuk itu, yang bernama PT Asuransi Jasa Raharja, dan dengan penumpang alat angkutan umum yang sah (tertanggung).¹⁹

Pembayar iuran sebagai tertanggung diatur dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, yang menentukan bahwa setiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan nasional, dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik perusahaan yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan. Akan tetapi, penumpang kendaraan bermotor umum dalam kota dibebaskan dari pembayaran

¹⁸ *Ibid.*, hal. 210.

¹⁹ *Ibid.*, hal. 206.

iuran wajib. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh mesin, yang digunakan untuk mengangkut barang dan/atau orang, dengan memungut bayaran terhadap orang yang menggunakannya. Berdasarkan ketentuan ini, sudah jelas bahwa yang berkedudukan sebagai tertanggung adalah setiap penumpang yang sah, yang wajib membayar iuran melalui perusahaan angkutan yang bersangkutan, kecuali penumpang angkutan dalam kota.²⁰

Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang menentukan bahwa besarnya pembayaran ganti kerugian pertanggungan dalam hal kematian, cacat tetap, maksimum penggantian biaya-biaya perawatan dan pengobatan dokter serta penggantian biaya penguburan, ditentukan oleh Menteri Keuangan.²¹

Dalam Pasal 10 ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, hanya menjelaskan tentang besarnya jumlah ganti rugi secara persentase saja. Jadi, dapat ditarik kesimpulan bahwa ketentuan pemberian jumlah ganti rugi dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang masih belum konkret atau masih belum secara jelas diterangkan.

Namun, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara, besarnya jumlah ganti rugi yang akan diberikan kepada penumpang angkutan udara, sudah secara jelas tertulis berapa besar rupiahnya. Hal ini dapat kita lihat di dalam Pasal 43 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara.

Menurut Pasal 16 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, jangka waktu tuntutan ganti kerugian pertanggungan yang diperbolehkan untuk diajukan kepada PT Asuransi Jasa Raharja setempat dengan atau tanpa perantaraan pengusaha atau pemilik alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan adalah 6 (enam) bulan sesudah terjadi kecelakaan. Untuk pembuktian keabsahan suatu tuntutan

²⁰ *Ibid.*, hal. 206-207.

²¹ *Ibid.*, hal. 211.

ganti kerugian pertanggung, wajib diserahkan surat-surat bukti, sebagaimana yang telah ditentukan dalam Pasal 17 berikut ini:²²

a. Dalam hal kematian:

- (1) Proses verbal polisi lalu lintas atau lain yang berwenang tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkutan umum yang bersangkutan, yang mengakibatkan kematian pewaris penuntut.
- (2) Keputusan hakim atau pihak berwajib lain yang berwenang tentang pewarisan yang bersangkutan.
- (3) Surat-surat keterangan dokter dan bukti lain yang dianggap perlu untuk pengesahan fakta kematian yang terjadi.

b. Dalam hal cacat tetap atau cedera:

- (1) Proses verbal polisi lalu lintas atau lain yang berwenang tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan, yang cacat/cedera pada penuntut.
- (2) Surat keterangan dokter tentang jenis cacat tetap/cedera yang telah terjadi sebagai akibat kecelakaan tersebut.
- (3) Surat bukti lain yang dianggap perlu untuk pengesahan fakta cacat tetap/cedera yang terjadi.

Apabila penanggung (Direksi PT Asuransi Jasa Raharja) telah memperoleh keyakinan tentang keabsahan tuntutan secara lain dari yang disebutkan di atas, pembayaran ganti kerugian pertanggung dapat pula dilakukan berdasarkan surat-surat bukti dan kenyataan-kenyataan lain (Pasal 17 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965). Setelah pembayaran ganti kerugian dilaksanakan, penanggung (Direksi PT Asuransi Jasa Raharja) tidak mempunyai kewajiban apa pun lagi untuk melakukan pembayaran selanjutnya (Pasal 18 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965). Dengan kata lain, asuransi sosial kecelakaan penumpang sudah berakhir.²³

²² *Ibid.*, hal. 212.

²³ *Ibid.*, hal. 212-213.

Tidak semua ganti kerugian atas suatu pertanggungan akan diberikan, adakalanya hak atas ganti kerugian pertanggungan menjadi gugur, apabila:²⁴

- a. Tuntutan pembayaran ganti kerugian pertanggungan tidak diajukan dalam waktu enam bulan setelah terjadinya kecelakaan yang bersangkutan;
- b. Tidak diajukan gugatan terhadap PT Asuransi Jasa Raharja pada pengadilan perdata yang berwenang dalam waktu enam bulan, sesudah tuntutan pembayaran ganti kerugian pertanggungan ditolak secara tertulis oleh Direksi;
- c. Hak atas ganti kerugian pertanggungan tidak direalisasikan dengan suatu penagihan kepada PT Asuransi Jasa Raharja atau kepada instansi pemerintah atau pihak lain yang ditunjuk, dalam waktu tiga bulan setelah hak tersebut diakui ditetapkan atau disahkan.

Pada dasarnya, pihak PT Jasa Raharja cabang Medan tidak pernah melakukan penolakan klaim santunan penumpang angkutan udara terhadap kecelakaan yang terjadi, apabila hal tersebut telah memenuhi ketentuan yang telah berlaku. Namun, adakalanya pihak PT Jasa Raharja juga berhak untuk menolak pembayaran ganti kerugian pertanggungan, selama tertanggung belum cukup membuktikan dirinya sebagai pihak yang berhak atas pemberian ganti kerugian tersebut, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. PT Jasa Raharja juga dapat menolak pembayaran ganti kerugian pertanggungan, apabila risiko yang terjadi merupakan salah satu dari risiko-risiko yang dikecualikan dalam peraturan perundang-undangan untuk dapat menerima pembayaran santunan ganti kerugian.

Atas dasar perjanjian manifest dan atas dasar kebijaksanaan serta rasa duka dari PT Jasa Raharja, maka PT Jasa Raharja tidak hanya memberikan santunan ganti rugi kepada pihak yang memiliki tiket sah atas namanya sendiri, melainkan juga kepada pihak yang memiliki tiket sah bukan atas namanya sendiri juga akan mendapatkan santunan ganti rugi dari pihak PT Jasa Raharja. Penumpang angkutan udara yang memakai tiket atas nama orang lain untuk melakukan perjalanan dengan angkutan penerbangan disebut dengan *Pax Manifest*. Berdasarkan hal di atas, maka dapat disimpulkan bahwa perbedaan nama antara

²⁴ *Ibid.*, hal. 213.

yang terdapat pada Kartu Tanda Penduduk dengan yang terdapat pada tiket penumpang angkutan udara, tidak mempunyai pengaruh terhadap asuransi yang akan diberikan oleh PT Jasa Raharja, tetapi hanya mempunyai pengaruh pada proses *check-in* yang dilakukan di dalam bandara, karena petugas bandara akan menyesuaikan antara nama penumpang yang tertera di Kartu Pengenal dengan nama penumpang yang tertera di tiket.²⁵

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Hak dari tertanggung dalam asuransi kecelakaan penumpang angkutan udara, terdapat dalam Pasal 10 ayat 1 sub c Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. Kewajiban dari tertanggung dalam asuransi kecelakaan penumpang angkutan udara, terdapat dalam Pasal 3 ayat 1 sub a Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. Hak dari penanggung yaitu PT Asuransi Jasa Raharja, termuat dalam Pasal 8, Pasal 10 ayat 5, Pasal 10 ayat 6, dan Pasal 17 ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. Kewajiban dari PT Asuransi Jasa Raharja selaku penanggung, yaitu memberikan ganti rugi kepada tertanggung akibat dari kecelakaan yang menimpa dirinya sebagai penumpang alat angkutan umum. Selain itu, perusahaan penerbangan juga dapat disebut sebagai penanggung dalam kaitannya dengan ganti rugi, yang memiliki hak untuk menerima tarif dari penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri seperti yang tertuang dalam Pasal 34 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995. Dan kewajiban yang termuat dalam Pasal 16 ayat 2, Pasal 22 ayat 1, Pasal 40, Pasal 42 dan Pasal 46 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995.
2. Tata cara penggantian dan pembayaran santunan asuransi penumpang angkutan udara oleh PT Asuransi Jasa Raharja Cabang Medan adalah

²⁵ Hasil wawancara dari pihak PT Jasa Raharja cabang Medan.

disesuaikan dengan undang-undang yang dipergunakan oleh PT Asuransi Jasa Raharja, yaitu Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. Meskipun di dalam peraturan perundang-undangan dikatakan bahwa asuransi sosial dari PT Jasa Raharja hanya diberikan kepada pihak penumpang dari perusahaan penerbangan nasional saja, tetapi pada kejadian langsung yang terjadi di lapangan bukan hanya penumpang dari perusahaan penerbangan nasional saja yang mendapat asuransi dari PT Jasa Raharja, melainkan penumpang yang sah dari semua perusahaan penerbangan yang beroperasi di wilayah Indonesia juga berhak untuk mendapat asuransi dari PT Jasa Raharja ini.

3. Pada dasarnya, pihak PT Jasa Raharja Cabang Medan tidak pernah melakukan penolakan klaim santunan penumpang angkutan udara terhadap kecelakaan yang terjadi, apabila hal tersebut telah memenuhi ketentuan yang telah berlaku. Namun, adakalanya pihak PT Jasa Raharja juga berhak untuk menolak pembayaran ganti kerugian pertanggung, selama tertanggung belum cukup membuktikan dirinya sebagai pihak yang berhak atas pemberian ganti kerugian tersebut. Jika ada beberapa ketentuan atau prosedur yang belum dipenuhi oleh pihak tertanggung, maka tertanggung diberikan waktu selama enam bulan sejak peristiwa kecelakaan terjadi, untuk melengkapi ketentuan atau prosedur sehingga dapat dianggap berhak untuk menerima ganti kerugian dari PT Jasa Raharja. PT Jasa Raharja juga dapat menolak pembayaran ganti kerugian pertanggung, apabila risiko yang terjadi merupakan salah satu dari risiko-risiko yang dikecualikan dalam peraturan perundang-undangan untuk dapat menerima pembayaran santunan ganti kerugian.

Saran

1. Hak dan kewajiban para pihak dalam suatu asuransi penumpang angkutan udara seharusnya dijelaskan lebih khusus, lebih tegas, dan lebih seragam lagi di dalam suatu peraturan perundang-undangan, sehingga pada akhirnya tidak akan menimbulkan suatu pengalihan kesalahan-kesalahan antara penanggung dan tertanggung.
2. Tata cara penggantian dan pembayaran santunan asuransi penumpang angkutan udara oleh PT Asuransi Jasa Raharja, seharusnya diterapkan lebih sederhana lagi, karena PT Asuransi Jasa Raharja dibentuk khusus oleh pemerintah untuk membantu masyarakat Indonesia dalam memudahkan untuk menerima santunan dalam setiap kali menggunakan alat transportasi di kawasan Indonesia.
3. Seharusnya pihak PT Asuransi Jasa Raharja memberikan pengetahuan umum kepada masyarakat luas seputar kecelakaan penumpang angkutan udara, hal-hal apa saja yang dapat dan tidak dapat dipenuhi untuk pemberian ganti rugi, serta bagaimana cara yang harus ditempuh oleh masyarakat untuk mendapatkan ganti rugi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

- Ali, A. Hasymi. 2005. *Pengantar Asuransi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Amirudin dan H. Zainal Asikin. 2004. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Arsyad, Nurhaida. 2002. *Asuransi Kecelakaan di Indonesia*. Medan: Akademi Keuangan dan Perbankan “PERBANAS” (A.K.P. “PERBANAS”).
- Martono, H.K. dan Amad Sudiro. 2011. *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Muhammad, Abdulkadir. 2003. *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- PT Asuransi Jasa Raharja. 2011. *Kumpulan Undang-Undang Jasa Raharja*. Jakarta: PT Asuransi Jasa Raharja.
- Purba, Radiks. 2009. *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*. Jakarta: Djambatan.
- Rastuti, Tuti. 2011. *Aspek Hukum Perjanjian Asuransi*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia.
- Sastrawidjaja, Man Suparman. 2006. *Aspek-Aspek Hukum Asuransi, dan Surat Berharga*. Bandung: P.T. Alumni.
- Satria, Salusra. 2003. *Pengukuran Kinerja Keuangan Perusahaan Asuransi Kerugian di Indonesia Dengan Analisis Rasio Keuangan “Early Warning System”*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Peraturan Perundang-undangan

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian
- Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara juncto Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2000 Tentang Angkutan Udara.