

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA DAN ASURANSI

Amad Sudiro*

ABSTRACT

Transport responsibility and liability insurance as well as the compulsory insurance are the significant problem and a catch in the air transport because it involves the legal protection to the passengers. Nevertheless, in practice, if an accident happens which inflicts a loss upon the passengers and they have been compensated with the compulsory insurance, that means the obligation of the transport is finished. Indeed, that understanding is erroneous. In the article, the writer attempts to undeviate its understanding.

Kata Kunci: Tanggung Jawab, Pengangkut, Asuransi.

I. PENDAHULUAN

Resiko terbesar bagi suatu perusahaan penerbangan atau pengangkut adalah kecelakaan pesawat terbang. Kecuali menimbulkan kerugian material, yaitu rusaknya atau hancurnya pesawat terbang yang harganya jutaan dollar, maka kecelakaan pesawat terbang juga menimbulkan kerugian-kerugian pada diri penumpang yang diangkut, sehingga perusahaan penerbangan/pengangkut angkutan udara harus bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang jumlahnya sangat besar.

Guna menutupi kerugian yang sangat besar itu, yang tidak mungkin seluruhnya ditanggung oleh pihak pengangkut, maka perusahaan penerbangan tersebut akan mengalihkan resiko kerugiannya atau tanggung jawabnya kepada pihak asuransi, dengan membayar sejumlah premi. Selain itu pemerintah juga mengatur adanya asuransi wajib bagi penumpang yang mengalami kecelakaan selama pengangkutan. Namun dalam penerapannya masalah tanggung jawab pengangkut dan asuransi wajib ini sering mengalami kerancuan sehingga perlu dilakukan pengkajian, karena hal ini sangat merugikan pihak penumpang/korban atau ahli warisnya.

Dalam tulisan ini, penulis ingin meluruskan pemahaman yang keliru atau kerancuan tersebut, dengan menunjukkan perbedaan pokok dari

* Staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara Jakarta.

tanggung jawab pengangkut yang diambil alih oleh asuransi tanggungjawab di satu pihak, dan asuransi wajib di pihak lain yang diatur berdasarkan Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang. Dengan demikian diharapkan dapat diketahui hak-hak yang seharusnya diterima penumpang jika terjadi kecelakaan selama pengangkutan.

II. PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Tanggung jawab pengangkut merupakan unsur yang sangat penting dalam rangka pelaksanaan perjanjian pengangkutan, karena masalah ini sangat berkaitan dengan keselamatan penumpang. Arti kata tanggung jawab menurut kamus bahasa Indonesia yang telah disempurnakan adalah "menanggung segala apa yang terjadi yang berhubungan dengan kewajiban atau perbuatan" (Wojowasito, 1972: 298). Jadi segala bahaya yang timbul pada pelaksanaan perjanjian pengangkutan yang menyebabkan terjadinya musibah atau kerugian pada penumpang, maka pihak penyelenggara angkutan dapat dituntut tanggung jawabnya pada setiap kecelakaan tersebut.

Pada angkutan udara tanggung jawab pengangkut sudah diatur dalam Ordonansi Nomor 100 Tahun 1939 tentang Pengangkutan Udara, Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Namun masalah tanggung jawab tersebut sering menimbulkan kesalahpahaman. Hal ini dapat dilihat dari pendapat yang keliru, yang dikemukakan oleh seorang sarjana, sebagai berikut:

Dalam pengangkutan penumpang, kerugian atau korban jiwa yang diderita oleh penumpang sebagai akibat kecelakaan yang dialami oleh pengangkutan diganti oleh Perum Asuransi Kerugian Jasa Raharja (sekarang PT. Persero) berdasarkan Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 (L.N. Nomor 137 Tahun 1964) tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang, dan Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 (L. N Nomor 138 Tahun 1964) tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (Muhammad, 1991: 76).

Selanjutnya ada yang mengatakan: "Dengan asuransi kerugian jasa raharja pengangkut bebas dari tanggung jawab terhadap penumpang dalam

perjanjian pengangkutan penumpang, karena tanggung jawab itu telah diambil alih oleh Perum Asuransi Kerugian Jasa Raharja, sedangkan pengangkut berkewajiban membayar asuransi menurut tarif yang ditentukan”.

Menurut E. Suherman, pada dasarnya pengangkut wajib bertanggung jawab, untuk kerugian yang diderita penumpang, apabila penumpang mengalami kecelakaan atau luka-luka/cacat selama dalam pengangkutan udara. Namun sangat disayangkan karena pada umumnya penumpang tidak mengetahui haknya atas kompensasi untuk kerugian yang dideritanya, yaitu hak atas dasar perjanjian pengangkutan dengan pengangkut.

Selain itu, pengaturan masalah tanggung jawab pengangkut ternyata belum diatur secara menyeluruh dalam peraturan perundang-undangan secara khusus. Karena, khusus tanggung jawab pengangkut angkutan udara selain menggunakan aturan dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995, juga mendasarkan pada peraturan lainnya, yaitu ordonansi di atas. Dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang hanya diatur dalam satu pasal yaitu Pasal 43. Begitu juga dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995, masalah ini hanya diatur pada Pasal 42. Isi dari Pasal 42 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 ini sebenarnya sama dengan Pasal 43 Ayat (1) Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, yaitu:

- Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal bertanggung jawab atas:
- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. keterlambatan angkutan penumpang dan/ atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

Namun selain kedua peraturan tersebut di atas, berdasarkan Pasal 74 Ketentuan Peralihan yang ada dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 maka Ordonansi Pengangkutan Udara Nomor 100 Tahun 1939 masih tetap diberlakukan, asalkan tidak bertentangan dengan Undang-undang tersebut. Oleh karena itu pasal-pasal dalam Ordonansi Pengangkutan Udara yang berkaitan dengan masalah tanggung jawab pengangkut dalam praktik masih berlaku. Hal ini dapat dilihat dalam tiket penumpang pesawat Garuda Indonesia untuk penerbangan dalam negeri/domestik, pada syarat-syarat perjanjian pengangkutannya sampai saat ini masih tunduk kepada ketentuan-ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia (*Sibl.* 1939 No. 100).

Selain itu masalah tanggung jawab pengangkut angkutan lainnya diatur pula pada peraturan lain, seperti Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD). Karena itu ada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab pengangkut menurut pasal-pasal dalam KUHD. Adapun beberapa pasal KUHD yang mengatur tanggung jawab pengangkut, antara lain Pasal 523 dan Pasal 533. Pasal 523 menetapkan "Si pengangkut harus menanggung terhadap segala perbuatan dari mereka yang dipekerjakannya dan terhadap segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut". Selanjutnya Pasal 533 juga mengatur: "Si pengangkut tidak diwajibkan mengganti kerugian yang diterbitkan pada barang-barang yang disimpan sendiri oleh si penumpang, kecuali apabila dibuktikan bahwa si penumpang ini telah berusaha seperlunya guna menyelamatkannya".

Bertitik tolak dari ketentuan-ketentuan yang ada dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 dan Ordonansi Pengangkutan Udara Nomor 100 Tahun 1939 serta KUHD di atas, jelas bahwa setiap pengangkut, termasuk pengangkut angkutan udara, wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang. Namun dalam praktik masalah ini sering dianggap sama dengan masalah santunan asuransi kerugian penumpang, walaupun sebenarnya antara keduanya berbeda. Karena santunan asuransi kerugian/pertanggungan yang dibayarkan oleh PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja adalah memang hak dari setiap penumpang angkutan, termasuk angkutan udara sebagai akibat naik pesawat terbang, yang telah membayar iuran wajib atau premi dalam pengangkutan udara. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 3 Ayat (1) Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 yang menyatakan:

"Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional, dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/ pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan".

Berdasarkan isi pasal tersebut, jelaslah bahwa santunan asuransi kerugian/pertanggungan yang dibayarkan oleh PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja adalah hak setiap penumpang yang telah membayar uang premi yang dipungut bersama dengan pembayaran tiket penumpang. Karena itu pembayaran santunan asuransi kerugian/pertanggungan dari PT. Asuransi

Kerugian Jasa Raharja bukan merupakan wujud tanggung jawab pengangkut (Wiradipradja, 1989: 42).

Pada perusahaan penerbangan domestik Indonesia sebagai penyelenggara angkutan udara dalam menangani masalah ganti kerugian yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut akan melihat kasus demi kasus berdasarkan situasi dan kondisi pada saat terjadinya kecelakaan pesawat terbang, dengan berpedoman pada ketentuan/peraturan yang telah ada (Suherman, 1985: 17). Salah satu contoh adalah pada PT. Garuda Indonesia, selain kasus/perkara antara Ny. Susarah Oswald Vermaak dengan Garuda Indonesia Airways (yang diselesaikan melalui pengadilan), sampai saat ini hampir semua kasus mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dalam pengangkutan udara dalam negeri/domestik yang terjadi, dapat diselesaikan di luar pengadilan. Hal ini menurut penulis disebabkan karena biaya berperkara di pengadilan yang tidak murah dan waktu yang dibutuhkan untuk mendapat keputusan yang mempunyai kepastian hukum cukup lama, misalnya kasus/perkara antara Ny. Susarah Oswald Vermaak dengan Garuda Indonesia Airways yang membutuhkan waktu 8 (delapan) tahun, mulai dari pengadilan Negeri sampai dengan Mahkamah Agung. Selain itu kedudukan penumpang atau korban (penggugat) pada umumnya berada di bawah kedudukan pengangkut (tergugat), sehingga setiap ada kecelakaan dan pengangkut memberikan ganti kerugian terhadap penumpang berkaitan dengan tanggung jawabnya, maka akan diterima oleh penumpang (korban) atau pihak yang berhak atas ganti kerugian tersebut.

B. Asuransi Wajib dan Asuransi Tanggung Jawab

Antara tanggung jawab pengangkut dengan santunan asuransi kerugian Jasa Raharja sering disalahartikan. Menurut penulis kedua hal tersebut berbeda, karena pada setiap pengangkutan penumpang melalui udara, penumpang wajib menutup asuransi kerugian untuk memperoleh santunan asuransi kerugian, apabila penumpang tersebut mengalami kecelakaan dalam pengangkutan udara. Kewajiban bagi setiap penumpang pesawat terbang untuk membayar premi asuransi kerugian telah diatur dalam Pasal 3 Ayat (1) huruf (a) Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang (L.N. Tahun 1964 Nomor 137), sebagaimana penulis kemukakan di atas.

Selain itu mengenai hal di atas, diatur pula pada peraturan pelaksanaannya yaitu Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 17

*TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT
ANGKUTAN UDARA DAN ASURANSI*

Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang (L.N. Tahun 1965 Nomor 28), yang menetapkan "Untuk jaminan pertanggungan kecelakaan diri dalam peraturan pemerintah ini, tiap penumpang kendaraan umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional, dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional untuk tiap perjalanan wajib membayar suatu iuran".

Bertitik tolak dari uraian di atas yang mana pembayaran iuran asuransi wajib adalah dibayar sendiri oleh penumpang, maka fungsi tiket penumpang pesawat terbang tersebut selain sebagai bukti telah adanya perjanjian pengangkutan antara penumpang dan pengangkut maka dapat juga berfungsi sebagai tanda bukti penutupan pertanggungan (Suherman, 1962: 228). Ketentuan ini dapat dijumpai dalam bunyi Pasal 4 Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964, dan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. Bahkan dalam tiket penumpang PT. Garuda Indonesia untuk penerbangan dalam negeri/domestik, terutama pada halaman 3 tentang syarat-syarat perjanjian pengangkutan dalam negeri dicantumkan bahwa "Penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungjawabkan pada PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja berdasarkan Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 juncto peraturan-peraturan pelaksanaannya".

Besarnya jumlah pembayaran santunan asuransi kerugian yang diterima penumpang pesawat terbang yang mengalami kecelakaan, diatur berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan R.I. Nomor 17/ KMK.013/1991 tentang Penetapan Jumlah Santunan dan Besarnya Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Angkutan Penumpang Umum di Darat, Perairan Pedalaman, Laut, dan Udara. Pada Pasal 2 huruf (a) Keputusan Menteri Keuangan tersebut ditetapkan pembayaran santunan untuk penumpang (korban) yang meninggal dunia adalah sebesar Rp. 20.000.000,- (dua puluh juta rupiah), sedangkan Pasal 2 huruf (b) ditetapkan pembayaran santunan untuk penumpang (korban) yang cacat tetap adalah sebesar Rp. 20.000.000,- (dua puluh juta rupiah), dan Pasal 2 huruf (c) ditetapkan bahwa untuk penumpang (korban) yang cidera dan memerlukan biaya perawatan serta pengobatan dokter, sebanyak-banyaknya sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah). Selain itu pada Pasal 3 dinyatakan bahwa untuk penumpang (korban) yang tidak mempunyai ahli waris diberikan biaya penguburan sebesar Rp. 100.000, (seratus ribu rupiah).

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Pasal 21 Ayat (1) diatur ketentuan tentang "Seorang penumpang umum yang tidak membayar iuran wajib, diancam dengan hukuman denda setinggi-tingginya

Rp. 25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah)". Namun ketentuan ini dalam angkutan udara tidak berlaku. Karena pada angkutan udara pembayaran premi asuransi kerugian/pertanggungan dibayar penumpang bersamaan pada saat penumpang membeli tiket pesawat. Dengan kata lain pembayaran premi asuransi kerugian tersebut sudah diperhitungkan oleh pengangkut pada harga tiket yang harus dibayar penumpang.

Selain itu konsekuensi dari adanya perjanjian pengangkutan, maka pengangkut wajib mengangkut penumpang dengan aman dan selamat sampai tujuan (Muhammad, 1991:34). Jadi kalau dalam melakukan isi perjanjian, pengangkut atau yang menyelenggarakan angkutan tidak melaksanakan kewajiban dengan baik, dan menimbulkan kerugian pada penumpang baik material maupun korban jiwa maka pengangkut harus bertanggung jawab atas risiko tersebut. Pada dasarnya untuk meringankan beban pengangkut dari kewajiban membayar ganti kerugian jika terjadi kecelakaan maka pengangkut dapat terlebih dahulu mengasuransikan tanggung jawabnya.

Apabila melihat isi pasal dari Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, sudah ada kewajiban pada perusahaan angkutan udara atau pengangkut untuk mengasuransikan tanggung jawabnya. Ketentuan ini dapat dijumpai pada Pasal 47 Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, yang menyatakan "Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana Pasal 43 dan Pasal 44 Ayat (1)".

Dalam Pasal 76 Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 juga ditetapkan bahwa Undang-undang ini mulai berlaku tanggal 17 September 1992. Jadi Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tersebut, mulai berlaku efektif setelah 5 (lima) bulan sejak disahkan oleh Presiden Republik Indonesia (disahkan tanggal 25 Mei 1992). Melihat ketentuan pasal ini, maka sejak diberlakukannya Undang-undang tersebut, setiap pengusaha angkutan udara sudah harus mengasuransikan tanggung jawabnya, sehingga tidak mengalami kesulitan dalam membayar ganti kerugian kepada penumpang akibat adanya kecelakaan dalam pengangkutan udara domestik tersebut.

Apabila kewajiban mengasuransikan tanggung jawab oleh pengangkut tidak dilaksanakan, maka menurut ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dapat dikenakan sanksi. Ketentuan ini dapat dilihat pada Pasal 70 Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, yang menyatakan "Barang siapa mengoperasikan pesawat udara dan tidak

mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah)".

Karena hal di atas, menurut penulis anggapan yang memandang asuransi kerugian Jasa Raharja dan asuransi tanggung jawab pengangkut sama adalah salah. Karena pembayaran premi asuransi kerugian Jasa Raharja yang ditutup penumpang merupakan asuransi kerugian untuk penumpang itu sendiri terhadap ancaman keamanan dan keselamatan jiwanya, sedangkan asuransi tanggung jawab merupakan asuransi terhadap tanggung jawab pengangkut atas resiko kecelakaan akibat adanya pengangkutan.

Mengingat pasal-pasal tersebut di atas pengangkut wajib bertanggung jawab atas resiko yang akan atau dapat terjadi akibat adanya pengangkutan. Jadi walaupun telah dibayarkan santunan asuransi kerugian/pertanggungan dari PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja, maka hal itu tidak mengurangi atau membebaskan tanggung jawab pengangkut. Ketentuan ini dapat dijumpai pada Pasal 14 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, yang menetapkan "Pembayaran ganti kerugian pertanggungan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini tidak mengurangi tanggung jawab dari pihak pengangkut dan/atau pihak lain yang dapat dipersalahkan menurut hukum pidana, perdata, atau perjanjian-perjanjian internasional yang bersangkutan untuk kecelakaan yang terjadi".

Dengan adanya ketentuan tersebut di atas, maka tujuan sebenarnya adalah agar masalah tanggung jawab pengangkut dan masalah santunan asuransi kerugian/pertanggungan yang dibayarkan oleh PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja tidak lagi menyesatkan penumpang atau tidak merugikan penumpang. Dengan demikian nantinya penumpang secara jelas mengerti bahwa santunan asuransi kerugian/pertanggungan yang dibayarkan oleh PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja tersebut memang hak penumpang, sebab penumpang sudah membayar premi/iuran wajib seperti yang diatur dalam Pasal 3 Ayat (1) huruf (a) Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 dan Pasal 3 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, serta diatur dalam Pasal 5 S.K. Menteri Keuangan R.I. Nomor 17/KMK.013/1991.

Menurut penulis salah satu cara untuk menghapus penafsiran/arti yang dapat menyesatkan penumpang maka disarankan agar kalimat yang terdapat dalam tiket penumpang pesawat untuk penerbangan dalam negeri/domestik yang berbunyi "Penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungjawabkan pada PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja berdasarkan

Undang-undang No. 33 Tahun 1964 juncto peraturan-peraturan pelaksanaannya", sebaiknya disertai kalimat tambahan, sebagai berikut "dan pembayaran santunan asuransi kerugian/pertanggungan ini tidak mengurangi atau membebaskan tanggung jawab dari pihak pengangkut, berdasarkan Pasal 14 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965".

Jadi dalam pengangkutan angkutan udara, penumpang pesawat terbang yang mengalami musibah akibat kecelakaan dalam pengangkutan udara akan memperoleh ganti kerugian dan santunan kerugian berdasarkan Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 juncto Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 dan Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 juncto Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dan Keputusan Menteri Keuangan R.I Nomor 17/K.M.K.013/1991.

Namun untuk penumpang yang tidak mempunyai tiket resmi/sah (penumpang gelap), maka tidak berhak untuk memperoleh ganti kerugian sebagaimana dijamin oleh peraturan-peraturan yang disebutkan di atas (Suherman, 1992: 35). Karena menurut Pasal 133 *Verordening Toezicht Luchtvaart Staatsblad* Nomor 426 Tahun 1936 tentang Peraturan Pengawasan Penerbangan, yang masih berlaku berdasarkan Pasal II Aturan Peralihan UUD 1945 menyatakan bahwa "Setiap penumpang harus mempunyai dokumen pengangkutan, yang disebut tiket". Namun dalam kenyataannya kemungkinan bisa terjadi seorang penumpang tanpa mempunyai tiket yang sah dapat naik pesawat terbang. Hal ini dapat ditemui bahwa nama orang yang meninggal dunia akibat kecelakaan dalam pengangkutan udara, ternyata setelah dicocokkan tidak sama dengan nama yang tercantum dalam daftar penumpang dan namanya berbeda dengan nama yang tercantum di dalam tiket penumpang. Dengan demikian penumpang semacam ini disebut penumpang gelap, bahkan dari segi yuridis penumpang tersebut dapat diancam dengan sanksi pidana berdasarkan Pasal 147 *Verordening Toezicht Luchtvaart Staatsblad* Nomor 426 Tahun 1936.

Dalam praktik, di perusahaan angkutan udara domestik Indonesia misalnya, khusus untuk penumpang gelap tersebut ternyata berdasarkan kebijaksanaan yang diambil oleh pimpinan perusahaan angkutan udara domestik Indonesia tetap memperoleh ganti kerugian walaupun tidak sebesar seperti yang dijamin oleh peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan saat ini. Begitu pula berdasarkan kebijaksanaan yang diambil oleh pimpinan PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja ternyata sama dengan kebijaksanaan dari perusahaan angkutan udara domestik Indonesia.

Menurut penulis, kebijaksanaan yang diambil oleh pimpinan PT. Garuda Indonesia dan PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja untuk mengganti kerugian bagi penumpang gelap yang mendapat kecelakaan dalam pengangkutan udara secara manusiawi adalah tepat, tetapi secara yuridis tidak dapat dipertanggungjawabkan bahkan menyimpang dari ketentuan yang telah ada, karena penumpang gelap diancam dengan sanksi pidana berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Karena itu, demi tegaknya dan kepastian hukum, seharusnya mereka tidak perlu dilindungi/mendapat ganti kerugian karena hal ini akan memperkuat dalam menerapkan sanksi yang dikenakan kepada mereka (penumpang gelap) berdasarkan ketentuan peraturan yang ada.

III. PENUTUP

Dari uraian di atas, penulis dapat mengatakan guna ketegasan hak penumpang atas ganti kerugian dari pengangkut, maka perlu adanya perubahan dan perbaikan mengenai syarat-syarat perjanjian pengangkutan udara dalam negeri/domestik yang tercantum dalam tiket penumpang, agar hak dan kewajiban antara kedua belah pihak (pengangkut dan penumpang) seimbang dan adil. Hal ini karena tiket penumpang pesawat merupakan sesuatu hal yang sangat penting bagi penumpang, sebab mempunyai 2 (dua) fungsi yaitu sebagai tanda bukti telah membayar biaya pengangkutan, dan sebagai tanda bukti telah membayar premi atau iuran wajib pertanggungan/asuransi wajib kecelakaan penumpang. Dengan demikian pembayaran asuransi kerugian/pertanggungan dari PT. Asuransi Jasa Raharja tidak mengurangi atau menghilangkan hak penumpang/ korban atau ahli warisnya untuk tetap mendapatkan ganti kerugian dari pengangkut yang berkaitan dengan tanggung jawabnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adji,Sution Usman, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta, 1991.
- Muhammad,Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991.

Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Buku Ketiga*. Jakarta: Djambatan, 1982.

Simanjuntak, Emmy Pangaribuan. *Pertanggungjawaban Wajib/Sosial Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 (Seri: Hukum Dagang)*. Yogyakarta: FH-UGM, 1980.

Subekti, R. *Hukum Perjanjian*. Bandung: Alumni, 1982.

Suherman, E. *Analisa dan Evaluasi Hukum Tertulis tentang Ketentuan-ketentuan Hukum yang Berkenaan dengan Penentuan Jumlah Ganti Rugi dalam Bidang Pengangkutan Udara*. Jakarta: BPHN-DepKeh, 1992.

_____. *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*. Bandung: Alumni, 1984.

_____. "Laporan Penelitian tentang Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Jasa Angkutan". Jakarta: BPHN-DepKeh, 1985.

_____. *Tanggung jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*. Bandung: Eresco, 1962.

Suwardi. *Penentuan Tanggung jawab Pengangkut yang Terikat dalam Kerja Sama Pengangkutan Udara Internasional*. Jakarta: BPHN-Dep Keh, 1991.

Wiradipradja, Saefullah, E. *Tanggung jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*. Yogyakarta: Liberty, 1989.

Wojowasito, S. (ed.). *Kamus Bahasa Indonesia dengan Ejaan Yang Disempurnakan (EYD) Menurut Pedoman Lembaga Bahasa Indonesia*. Bandung: Shinta Darma, 1972.