

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 TEORI ASURANSI**

##### **1. Pengertian Perjanjian Asuransi**

Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, asuransi atau pertanggungan merupakan suatu perjanjian dimana seorang penanggung dengan menikmati suatu premi mengikatkan dirinya kepada tertanggung untuk membebaskannya dari kerugian, karena kehilangan, kerusakan, ketiadaan keuntungan yang diharapkan, yang akan dideritanya karena kejadian yang tidak pasti. Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992 menyebutkan bahwa asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi, untuk memberikan penggantian kepada tertanggung, karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidup seseorang yang dipertanggungkan.

Berdasarkan rumusan diatas baik yang terdapat dalam Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang maupun Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992 terdapat suatu perbedaan dalam pengertian asuransi, di mana Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang hanya mencakup pengertian asuransi kerugian saja, sedangkan pengertian asuransi yang tercantum Pasal 1 Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992, mencakup pengertian asuransi jiwa dan asuransi kerugian yang termasuk asuransi jiwa dan asuransi tanggung jawab. Pengertian yang diberikan dalam Pasal 1 Undang-undang Nomor 2 tahun 1992 lebih luas, dapat mengikuti perkembangan.

Definisi lain yang lebih luas daripada definisi Pasal 246 KUHD adalah definisi asuransi dalam Pasal 41 New York Insurance Law, menurut ketentuan Pasal 41 New York Insurance Law:

“The insurance contract is any agreement or other transaction whereby one party herein called the insurer is obligated to confer benefit of pecuniary value upon another party herein called the insured or beneficiary, dependant up on the happening of a fortuitous event in which the insured or beneficiary has, or expected to have at the time of such happening a material interest which will be adversely affected by the happening of such event. A fortuitous event is any occurrence or failure to occur which is, or is assumed by the parties to be, to a substantial extent beyond the control of either party.”

Dalam definisi tersebut digunakan kata-kata to confer benefit or pecuniary value, tidak digunakan kata-kata to confer indemnity of pecuniary value. Pengertian benefit tidak hanya meliputi ganti kerugian terhadap harta kekayaan, tetapi juga meliputi pengertian “yang ada manfaatnya” bagi tertanggung. Jadi, termasuk juga

Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 2 tahun 1992, menentukan objek asuransi dapat berupa benda dan jasa, jiwa, raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak dan atau berkurang nilainya. Menurut Elisa Kartika Sari dan Edvendi Simangunsong adapun manfaat yang diberikan oleh asuransi bagi tertanggung atau *insured* antara lain:

- a. Memberikan rasa aman dan perlindungan.
- b. Berfungsi sebagai tabungan dan sumber pendapatan lain.
- c. Merupakan alat penyebaran resiko, apabila peristiwa tidak tertentu terjadi.
- d. Sebagai pendistribusian biaya dan manfaat yang lebih adil.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Elisa Kartika Sari, *Hukum Dalam Ekonomi*, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2005, Hlm. 87-88.

Definisi Suparman Sastrawidjaja yang dikutip oleh Emmy Pangaribuan Simanjuntak dalam bukunya Sri Rejeki Hartono, perjanjian asuransi atau pertanggungan mempunyai sifat-sifat sebagai berikut :

- a. Perjanjian Asuransi atau pertanggungan pada dasarnya adalah suatu perjanjian penggantian kerugian (*shcadeverzekering atau indemniteits contract*). Penanggung mengikatkan diri untuk menggantikan kerugian karena pihak tertanggung menderita kerugian dan yang diganti itu adalah seimbang dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita (prinsip indemnitas).
- b. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian bersyarat. Kewajiban mengganti rugi dari penanggung hanya dilaksanakan kalau peristiwa yang tidak tertentu atas mana diadakan pertanggungan itu terjadi.
- c. Perjanjian asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian timbal balik. Kewajiban penanggung mengganti rugi diharapkan dengan kewajiban tertanggung membayar premi.
- d. Kerugian yang diderita adalah sebagai akibat dari peristiwa yang tidak tertentu atas mana diadakan pertanggungan (Sri Rejeki Hartono, 1991 : 84).<sup>23</sup>

Menurut Sri Rejeki Hartono yang mengutip dari bukunya P. L. Weiy yang berjudul *Hoofzaken van Hetverzekeringsrecht*, menyatakan bahwa tiga sifat pokok dari perjanjian asuransi adalah :

- a. Asuransi pada dasarnya merupakan kontrak atau perjanjian ganti kerugian atau kontrak identitas pihak yang satu (penanggung) mengingat dirinya terhadap pihak yang lain (penerima asuransi atau tertanggung) untuk mengganti kerugian yang mungkin diderita olehnya.

---

<sup>23</sup> Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Semarang, 1991, Hlm. 84

- b. Asuransi merupakan perjanjian bersyarat, dalam arti bahwa penanggung mengganti kerugian pihak bertanggung ditentukan atau bertanggung pada peristiwa yang tidak dapat dipastikan lebih dulu.
- c. Asuransi merupakan perjanjian timbal balik dan penanggung terdapat ikatan bersyarat terhadap tertanggung untuk membayar ganti rugi, tetapi sebaliknya dari sisi tergantung terdapat ikatan tidak bersyarat untuk membayar premi.<sup>24</sup>

Pendapat lain dikemukakan oleh Wirjono Prodjodikoro mengenai sifat asuransi adalah:

a. Sifat persetujuan

Semua asuransi berupa suatu persetujuan tertentu, yaitu suatu permufakatan antara dua pihak atau lebih dengan maksud akan mencapai suatu tujuan yang dalam persetujuan itu seorang atau lebih berjanji terhadap seorang lain atau lebih.

b. Sifat timbal-balik (*wederkerig*)

Persetujuan asuransi atau pertanggungan ini, merupakan suatu persetujuan timbal balik (*wederkerig overeenkomst*), yang berarti masing-masing pihak berjanji akan melakukan sesuatu bagi pihak lain.

c. Sifat konsensual

Persetujuan asuransi, merupakan suatu persetujuan yang bersifat konsensual, yaitu sudah dianggap terbentuk dengan adanya kata sepakat belaka antara kedua belah pihak.

d. Sifat perkumpulan

Sifat perkumpulan terbentuk di antara para terjamin selaku anggota. Apabila dikaitkan dengan *staatblad* 1870-64 yang mengatur syarat-syarat bagi perkumpulan untuk dianggap sebagai badan hukum, yaitu pada pokoknya harus ada pengesahan oleh pemerintah secara menyetujui isi anggaran dasar.

---

<sup>24</sup> *Ibid.*

e. Sifat perusahaan

Sifat perusahaan ini merupakan terbentuk antara pihak penjamin dan pihak terjamin dimana pihak penjamin bukan merupakan suatu individu melainkan hampir selalu suatu badan yang bersifat perusahaan, yang memperhitungkan laba rugi dalam tindakan-tindakannya.<sup>25</sup>

## 2. Dasar Hukum Asuransi

- a. Pasal 246 sampai dengan Pasal 308 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- b. Pasal 1774 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
- c. Peraturan perundang-undangan di luar Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata antara lain :
  - 1) Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992, tentang Usaha Perasuransian.
  - 2) Undang-undang Nomor 3 Tahun 1964, tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang.

## 3. Prinsip-Prinsip Asuransi

Prinsip-prinsip yang terdapat dalam sistem hukum asuransi, antara lain dengan prinsip sebagai berikut:

- a. *Insurable interest* (kepentingan yang dapat diasuransikan), yaitu setiap pihak yang bermaksud mengadakan perjanjian asuransi harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan, artinya tertanggung harus mempunyai keterlibatan sedemikian rupa, dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadi dan yang bersangkutan menderita kerugian akibat dari peristiwa itu. Pasal 250 Kitab Undang-undang Hukum Dagang dinyatakan bahwa kepentingan yang diasuransikan tersebut harus ada pada saat

---

<sup>25</sup> Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1997, Hlm. 31

ditutupnya perjanjian asuransi. Syarat tersebut tidak dipenuhi maka penanggung akan bebas dari kewajibannya untuk membayar kerugian. Pasal 268 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mensyaratkan kepentingan yang dapat diasuransikan itu harus dapat dinilai dengan sejumlah uang.

- b. *Indemnity* (indemnititas), berdasarkan perjanjian asuransi penanggung memberikan suatu proteksi kemungkinan kerugian ekonomi yang akan diderita tertanggung, dengan demikian pada dasarnya perjanjian asuransi mempunyai tujuan utama untuk mengganti kerugian kepada pihak tertanggung oleh penanggung. Asuransi hanya menempatkan kembali seorang tertanggung yang telah mengalami kerugian sama dengan keadaan sebelum terjadinya kerugian.
- c. *Utmost good faith* (asas kejujuran sempurna / itikad baik), yaitu prinsip adanya itikad baik atas dasar percaya mempercayai, antara pihak penanggung dengan pihak tertanggung dalam perjanjian asuransi, artinya :
  - 1) Penanggung harus dengan jujur menerangkan dengan jelas segala sesuatu tentang luasnya syarat / kondisi dari asuransi yang bersangkutan dan menyelesaikan tuntutan ganti rugi sesuai dengan syarat dan kondisi pertanggungan.
  - 2) Tertanggung harus memberikan keterangan yang jelas dan benar atas objek atau kepentingan yang dipertanggungkan, artinya tertanggung tidak boleh menyembunyikan keterangan yang diketahui dan harus memberikan keterangan yang benar tentang sebab musabab terjadinya kerugian. Sesuai yang tercermin dalam Pasal 251 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- d. *Subrogation* (subrogasi bagi penanggung), dalam Pasal 284 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menentukan bahwa tertanggung yang telah membayar kerugian, dari suatu benda yang dipertanggungkan mendapat semua hak-hak yang ada pada si tertanggung terhadap orang ketiga mengenai kerugian itu, tertanggung bertanggung jawab

untuk setiap perbuatan yang mungkin dapat merugikan hak dari penanggung terhadap orang ketiga. Subrogasi menurut Undang-undang hanya dapat berlaku apabila terdapat dua faktor yaitu:

- 1) Tertanggung disamping mempunyai hak terhadap penanggung juga mempunyai hak terhadap pihak ketiga.
- 2) Hak-hak itu timbul karena kerugian.

Hak subrogasi timbul dengan sendirinya (*ipso facto*) sehingga tidak perlu ditentukan dalam polis sebagai klausula subrogasi.<sup>26</sup>

#### 4. Unsur-Unsur Asuransi

Pihak dalam asuransi yang mengadakan perjanjian pada pokoknya terdiri dari:

- a) Pihak penanggung ialah pihak terhadap siapa diperalihkan resiko yang seharusnya dipikul sendiri oleh tertanggung karena menderita kerugian sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak tertentu. Kemudian penanggung sendiri mempunyai hak sebagai berikut:<sup>27</sup>

1. menerima premi;
2. menerima *mededelingsplicht*/memberitahukan dari tertanggung. (pasal 251 KUHD);
3. hak-hak lain sebagai imbalan dari kewajiban tertanggung;

sedangkan kewajiban dari penanggung adalah:

1. memberikan polis pada tertanggung;
2. mengganti kerugian dalam *schadearzekering*/asuransi ganti rugi dan memberi sejumlah uang yang telah dipersepakatkan dalam *sommen-verzekering*/asuransi sejumlah uang;

---

<sup>26</sup> Sri Rejeki Hartono, *Op.Cit.*, Hlm. 98-107.

<sup>27</sup> H. Mashudi, *Hukum Asuransi*, Mandar Maju, Bandung, 1998, Hlm. 8-9.

3. melaksanakan premi restorno (pasal 281 KUHD) pada tertanggung yang beritikad baik, berhubung penanggung untuk seluruhnya atau sebagian tidak menanggung resiko lagi, dan asuransinya gugur atau batal seluruhnya
- b) Pihak tertanggung adalah pihak lawan dari penanggung yang mengadakan perjanjian pertanggungan itu biasanya tertanggung ini juga adalah orang yang berkepentingan.<sup>28</sup>

Kemudian tertanggung sendiri mempunyai hak sebagai berikut:

1. menerima polis;
2. mendapat ganti kerugian bila terjadi peristiwa;
3. hak-hak lainnya sebagai imbalan dari kewajiban penanggung;

sedangkan kewajiban dari tertanggung adalah :

1. membayar preminya;
2. memberitahukan keadaan-keadaan sebenarnya mengenai barang yang dipertanggungkan (Pasal 251 KUHD);
3. mencegah agar kerugian dapat dibatasi (pasal 283 KUHD);
4. kewajiban khusus yang mungkin disebut dalam polis.<sup>29</sup>

Di dalam mengadakan perjanjian pertanggungan terdapat syarat yang harus dipenuhi dalam mengadakan suatu perjanjian. Syarat-syarat tersebut adalah:

- (1) sepakat;
- (2) kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- (3) suatu hal tertentu;
- (4) suatu sebab yang halal (Pasal 1320 KUH Perdata)

Apabila syarat satu dan tiga atau disebut syarat subjektif tidak dipenuhi maka perjanjian dapat dibatalkan dan apabila syarat dua dan empat atau disebut syarat objektif tidak dipenuhi maka perjanjian batal demi hukum. Kemudian menurut Pasal 246 KUHD,

---

<sup>28</sup> Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggungan*, Seri Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM Yogyakarta, 1980, Hlm. 29-30.

<sup>29</sup> H. Mashudi, *Op.Cit.*, Hlm. 5.



asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seseorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima suatu premi untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dimintanya karena suatu peristiwa. Dari pengertian di atas dapat diuraikan unsur-unsur yang terdiri dari :

- a. perjanjian;
- b. kewajiban tertanggung membayar premi;
- c. kewajiban penanggung memberikan ganti kerugian atau membayar sejumlah uang;
- d. adanya peristiwa yang belum pasti.<sup>30</sup>

Berdasarkan Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang maka dalam asuransi terkandung empat unsur yaitu:

- a. Pihak tertanggung (*insured*) yang berjanji untuk membayar uang premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur.
- b. Pihak penanggung (*insurer*) yang berjanji akan membayar sejumlah uang (santunan) kepada pihak tertanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur apabila terjadi sesuatu yang mengandung unsur tidak tentu.
- c. Suatu peristiwa (*accident*) yang tak tertentu (tidak diketahui sebelumnya).
- d. Kepentingan (*interest*) yang mungkin akan mengalami kerugian karena peristiwa yang tidak tentu.<sup>31</sup>

## 5. Penggolongan Asuransi

Pasal 1774 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, asuransi dapat digolongkan sebagai bunga selama hidup seseorang atau bunga cagak hidup dan perjudian dalam perjanjian untung-untungan (*konsovereenskomst*). Asuransi dapat dikatakan sebagai

---

<sup>30</sup> Man Suparman Sastrawidjaja, *Hukum Asuransi*, PT. Alumni, Bandung, 1992, Hlm. 139.

<sup>31</sup> Elisa Kartika Sari, *Op.Cit.*, Hlm. 86-87.

perjanjian untung-untungan dikarenakan asuransi mengandung unsur “kemungkinan”, di mana kewajiban penanggung untuk menggantikan kerugian yang diderita oleh tertanggung tersebut digantungkan pada ada atau tidaknya suatu peristiwa yang tidak tentu atau tidak pasti (peristiwa belum tentu terjadi).

Menurut Elisa Kartika dan Edvendi Simangunsong berdasarkan atas perjanjian asuransi dapat digolongkan menjadi dua yaitu:

- a. Asuransi kerugian (*schade verzekering*), yang memberikan penggantian kerugian yang mungkin timbul pada harta kekayaan tertanggung.

Di dalam Masyarakat Ekonomi Eropa (MEE) penggolongan asuransi terdiri dari :

- 1) Asuransi kecelakaan.
- 2) Asuransi kesehatan.
- 3) Asuransi alat angkut darat kecuali kereta api.
- 4) Asuransi kereta api.
- 5) Asuransi kapal terbang.
- 6) Asuransi kapal.
- 7) Asuransi pengangkutan barang.
- 8) Asuransi kebakaran dan musibah alamiah.
- 9) Asuransi kerusakan lain pada barang, akibat turunnya salju atau lain.
- 10) Asuransi tanggung gugat kendaraan bermotor.
- 11) Asuransi tanggung gugat pesawatudara.
- 12) Asuransi tanggung gugat kapal.
- 13) Asuransi tanggung gugat umum.
- 14) Asuransi kredit, termasuk asuransi kebangkrutan, kredit ekspor, kredit cicilan, hipotek, kredit usaha tani.
- 15) Asuransi jaminan.

16) Asuransi aneka kerugian keuangan, yakni asuransi tanggung gugat kecelakaan perburuhan, tidak cukupnya penghasilan, cuaca buruk, hilangnya keuntungan, pengeluaran umum yang terus menerus, pengeluaran niaga yang tak terduga, merosotnya harga pasaran, hilangnya sewa atau pemasukan, kerugian niaga tak langsung.<sup>32</sup>

- b. Asuransi jumlah (*sommen verzekering*), merupakan pembayaran sejumlah uang tertentu, tidak bertanggung pada persoalan apakah *evenement* menimbulkan kerugian atau tidak.<sup>33</sup>

Terjadi perkembangan penggolongan asuransi yang disebut dengan *Asuransi Varia*, asuransi yang mengandung unsur-unsur asuransi kerugian maupun asuransi jumlah, seperti asuransi kecelakaan dan asuransi kesehatan. Menurut sifat pelaksanaannya asuransi dapat digolongkan menjadi tiga yaitu sebagai berikut :

- a. Asuransi sukarela, merupakan pertanggungan yang dilakukan dengan cara sukarela, yang semata-mata dilakukan atas suatu keadaan ketidakpastian atau kemungkinan terjadinya resiko kerugian atas suatu yang dipertanggungkan, misalnya asuransi kebakaran, asuransi kendaraan bermotor, asuransi pendidikan, asuransi kematian, dan sebagainya.
- b. Asuransi wajib, merupakan asuransi yang bersifat wajib yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait, di mana pelaksanaannya dilakukan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh pemerintah, misalnya jaminan sosial tenaga kerja (Jamsostek), asuransi kesehatan, dan sebagainya.
- c. Asuransi kredit, asuransi ini selalu berkaitan dengan dunia perbankan yang menitik beratkan pada asuransi jaminan kredit berupa benda bergerak maupun benda tidak bergerak yang sewaktu-waktu dapat tertimpa resiko yang dapat mengakibatkan kerugian bagi pemilik barang maupun pemberi kredit khususnya bank yang meliputi : asuransi

---

<sup>32</sup> Gunanto, *Asuransi Kebakaran di Indonesia*, Loos Wacana Ilmu, Jakarta, 2003, Hlm. 11-14.

<sup>33</sup> Ibid, Hlm. 88.

pengangkutan laut, asuransi kendaraan bermotor, dan sebagainya. Adapun fungsi daripada asuransi kredit ialah :

- 1) Melindungi pemberi kredit dari kemungkinan tidak diperolehnya kembali kredit yang diberikan kepada para nasabahnya.
- 2) Membantu kegiatan keamanan perkreditan baik kredit perbankan maupun kredit lainnya diluar perbankan.<sup>34</sup>

Berdasarkan Undang-undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian, dapat digolongkan sebagai berikut:

a. Usaha asuransi

- 1) Asuransi kerugian (*non life insurance*) merupakan usaha memberikan jasa dalam penanggulangan resiko atas kerugian, kehilangan manfaat dan tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang timbul dari peristiwa yang tidak pasti.
- 2) Asuransi jiwa (*life insurance*) merupakan suatu jasa yang diberikan oleh perusahaan asuransi dalam penanggungan resiko yang dikaitkan dengan jiwa atau meninggalnya seseorang yang dipertanggungkan.
- 3) Reasuransi (*reinsurance*) merupakan suatu system penyebaran resiko dimana penanggung menyebarkan seluruh atau sebagian dari pertanggungan yang ditutupnya kepada penanggung yang lain.

b. Usaha penunjang

- 1) Pialang asuransi, merupakan usaha yang memberikan jasa keperantaraan dalam penutupan asuransi dan penanganan penyelesaian ganti kerugian asuransi dengan bertindak untuk kepentingan tertanggung.

---

<sup>34</sup> Ibid, Hlm. 88-89.

- 2) Pialang reasuransi, memberikan jasa perantara dalam penempatan reasuransi dan penanganan penyelesaian ganti rugi reasuransi dengan bertindak untuk kepentingan perusahaan asuransi.
- 3) Penilai kerugian asuransi, memberikan jasa penilaian terhadap kerugian pada objek asuransi yang dipertanggungjawabkan.
- 4) Konsultan aktuaria, merupakan usaha memberikan jasa konsultan aktuaria.
- 5) Agen asuransi, merupakan pihak yang memberikan jasa perantara dalam rangka pemasaran jasa asuransi untuk dan atas nama penanggung.

## 6. Tujuan Asuransi

Manusia dalam hidupnya selalu mempunyai resiko yaitu sesuatu yang dapat mengancam kehidupannya serta menimbulkan kerugian. Sehingga untuk menghilangkan resiko tersebut upaya yang dilakukan yaitu asuransi. Tujuan dari semua asuransi ialah menutup suatu kerugian yang diderita selaku akibat dari suatu peristiwa yang bersangkutan dan yang belum dapat ditentukan semula akan terjadi atau tidak.<sup>35</sup>

Secara umum 3 (tiga) tujuan utama dari asuransi yaitu:

### a. Teori Pengalihan Resiko

Menurut Teori Pengalihan Resiko (Risk Transfer Theory), tertanggung menyadari bahwa ada ancaman bahaya terhadap harta kekayaan miliknya atau terhadap jiwanya. Jika bahaya tersebut terjadi terhadapnya maka kerugian yang dideritanya sangat besar untuk ditanggung olehnya sendiri.

Untuk mengurangi atau menghilangkan beban resiko tersebut, pihak tertanggung berupaya mengalihkan beban resiko ancaman bahaya tersebut kepada pihak lain yang bersedia dengan membayar kontra prestasi yang disebut premi.

---

<sup>35</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, PT. Intermasa, Jakarta, 1987, Hlm. 1.

Asuransi atau pertanggungan didalamnya tersirat pengertian adanya suatu resiko, yang terjadi sebelum dapat dipastikan, dan adanya pelimpahan tanggung jawab memikul beban resiko tersebut, kepada pihak lain yang sanggup mengambil alih tanggung jawab. Sebagai kontra prestasi dari pihak lain yang melimpahkan tanggung jawab ini, yang diwajibkan membayar sejumlah uang kepada pihak yang menerima tanggung jawab.<sup>36</sup>

Tertanggung mengadakan asuransi dengan tujuan mengalihkan resiko yang mengancam harta kekayaan atau jiwanya.<sup>37</sup> Dengan membayar sejumlah premi kepada perusahaan asuransi (penanggung), sejak itu pula resiko beralih kepada penanggung. Apabila sampai berakhirnya jangka waktu asuransi tidak terjadi peristiwa yang merugikan, penanggung beruntung memiliki dan menikmati premi yang telah diterimanya dari tertanggung.

#### b. Pembayaran Ganti Kerugian

Dalam suatu asuransi untuk melindungi terhadap peristiwa yang menimbulkan kerugian, jika pada suatu ketika sungguh-sungguh terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian tersebut maka kepada tertanggung yang bersangkutan akan dibayarkan ganti kerugian seimbang dengan jumlah asuransinya. Dalam praktiknya, kerugian yang timbul itu bersifat sebagian (*partial loss*), tidak semuanya berupa kerugian total (*total loss*). Dengan demikian tertanggung mengadakan asuransi yang bertujuan untuk memperoleh pembayaran ganti kerugian yang sungguh-sungguh dideritanya.

Berbeda dengan asuransi kerugian, pada asuransi jiwa apabila dalam jangka waktu asuransi terjadi peristiwa kematian atau kecelakaan yang menimpa diri tertanggung, maka penanggung akan membayar jumlah asuransi yang telah disepakati bersama seperti tercantum dalam polis. Jumlah asuransi yang disepakati itu merupakan dasar perhitungan premi dan untuk memudahkan penanggung membayar sejumlah uang akibat terjadi peristiwa kematian

---

<sup>36</sup> Dewan Asuransi Indonesia, Perjanjian Asuransi Dalam Praktek dan Penyelesaian Sengketa, Hasil Simposium Tentang Hukum Asuransi, BPHN, Padang, 1978, Hlm. 107.

<sup>37</sup> Abdulkadir Muhammad, Hukum Asuransi Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, Hlm. 12.

atau kecelakaan. Jadi pembayaran sejumlah uang itu bukan sebagai ganti kerugian, karena jiwa atau raga manusia bukan harta kekayaan dan tidak dapat dinilai dengan uang.

### c. Pembayaran Santunan

Asuransi kerugian dan asuransi jiwa diadakan berdasarkan perjanjian bebas (sukarela) antara penanggung dan tertanggung (voluntary insurance). Akan tetapi undang-undang mengatur asuransi yang bersifat wajib (compulsory insurance), artinya tertanggung terikat dengan penanggung karena perintah undang-undang, bukan karena perjanjian. Asuransi jenis ini disebut asuransi sosial (social security insurance). Asuransi sosial bertujuan melindungi masyarakat dari ancaman bahaya kecelakaan yang mengakibatkan kematian atau cacat tubuh. Dengan membayar sejumlah kontribusi (semacam premi), tertanggung berhak memperoleh perlindungan dari ancaman bahaya.

Apabila mereka mendapat musibah kecelakaan dalam pekerjaannya atau selama angkutan berlangsung, mereka (atau para ahli warisnya) akan memperoleh pembayaran santunan dari penanggung (BUMN), yang jumlahnya telah ditetapkan oleh undang-undang. Jadi tujuan mengadakan asuransi sosial menurut pembentuk undang-undang adalah untuk melindungi kepentingan masyarakat, dan mereka yang terkena musibah diberi santunan sejumlah uang.<sup>38</sup>

## 7. Polis Asuransi

Setiap perjanjian perlu dibuat bukti tertulis atau surat perjanjian antara pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Sebagai bukti tertulis telah terjadi perjanjian asuransi maka dikeluarkan surat yang disebut dengan Polis sesuai dengan Pasal 255 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Fungsi secara umum dari polis yaitu:

a. Bukti perjanjian pertanggungan.

---

<sup>38</sup> Ibid, Hlm. 15.

b. Bukti jaminan dari penanggung kepada tertanggung untuk menggantikan kerugian yang mungkin dialami oleh tertanggung akibat peristiwa yang tidak terduga sebelumnya, dengan prinsip sebagai berikut:

- 1) Mengembalikan tertanggung kepada kedudukannya semula sebelum mengalami kerugian.
- 2) Menghindarkan tertanggung dari kebangkrutan.

Pengaturan lebih lanjut pada Pasal 256 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengenai isi dari polis adalah:

- a. Hari ditutupnya pertanggungan.
- b. Nama orang yang menutup pertanggungan atas tanggungan sendiri atau atas tanggungan seorang ketiga.
- c. Suatu uraian yang cukup jelas mengenai baiang yang dipertanggungkan.
- d. Jumlah uang untuk berapa diadakan pertanggungan.
- e. Bahaya yang ditanggung oleh si penanggung.
- f. Saat pada mana bahaya mulai berlaku untuk tanggungan si penanggung dan saat berakhirnya itu.
- g. Premi pertanggungan tersebut.
- h. Pada umumnya semua keadaan yang kiranya penting bagi si penanggung untuk diketahuinya dan segala syarat yang diperjanjikan antara para pihak.



## 2.2 TEORI TANGGUNG JAWAB

### 1. Pengangkutan Udara

#### a. Pengertian Penerbangan

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.<sup>39</sup>

Penerbangan merupakan bagian dari sistem pengangkutan nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Sehingga perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah.<sup>40</sup>

Penerbangan dikuasai oleh negara dan diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, yang merupakan pengganti Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan. Ruang lingkup berlakunya Undang-Undang ini berlaku untuk :<sup>41</sup>

- a. Semua kegiatan penggunaan wilayah udara, navigasi penerbangan, pesawat udara, bandar udara, pangkalan udara, angkutan udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lain yang terkait, termasuk kelestarian lingkungan di Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

---

<sup>39</sup> Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 angka (1).

<sup>40</sup> Konsideran Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>41</sup> Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 4.

- b. Semua pesawat udara asing yang melakukan kegiatan dari dan/atau ke wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- c. Semua pesawat udara Indonesia yang berada di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan ini diatur mengenai hak, kewajiban, serta tanggung jawab hukum para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab hukum penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan penerbangan serta kepentingan internasional atas objek pesawat udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia. Di samping itu, dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, Undang-Undang ini juga memberikan perlindungan konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi serta memberikan kesempatan yang lebih luas kepada daerah untuk mengembangkan usaha-usaha tertentu di bandar udara yang tidak terkait langsung dengan keselamatan penerbangan.

#### **b. Pengertian Pengangkutan Udara**

Dalam kegiatan sehari-hari kata pengangkutan sering diganti dengan kata "transportasi". Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut. Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga

transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/ atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Abdulkadir Muhammad mendefinisikan Pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/ atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undangundang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.<sup>42</sup> Menurut HMN. Poerwosutjipto mengatakan bahwa Pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari satu tempat ke tempat tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Menurut Sution Usma Adji, bahwa pengangkutan adalah Sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tujuan tertentu dengan selamat tanpa berkurang jumlah dari barang yang dikirimkan, sedangkan pihak lainnya (pengirim atau penerima) berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>43</sup>

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri. Unsur pengangkutan meliputi atas:

---

<sup>42</sup> Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi:Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, Hlm. 75.

<sup>43</sup> <http://ilmutentanghidup.blogspot.com/2011/04/contoh-makalah-hukum-pengangkutan-udara.html>  
(terakhir dikunjungi tanggal 20 desember 2011, pk1.21.05 wib)

- a. Ada muatan yang diangkut;
- b. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya;
- c. Ada jalanan/ jalur yang dapat dilalui;
- d. Ada terminal asal dan terminal tujuan;
- e. Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.<sup>44</sup>

Dalam hal ini pengangkutan memberikan jasanya kepada masyarakat, yang disebut sebagai jasa angkutan.<sup>45</sup> Pada dasarnya, dalam mengadakan dan melangsungkan pengangkutan harus ada jaminan bahwa penumpang dan atau barang yang diangkut akan sampai di tempat tujuan dalam keadaan baik seperti keadaannya pada saat awal diangkut. Dalam melakukan kegiatan pengangkutan diperlukan tersedianya dua jenis peralatan yang merupakan unsur-unsur pengangkutan, yaitu :<sup>46</sup>

1. Peralatan operasi (*operating facilities*), yang sering disebut sebagai sarana angkutan, berupa peralatan yang dipakai untuk mengangkut barang dan penumpang yang digerakkan oleh mesin motor atau tenaga penggerak lainnya. Pada angkutan udara, alat operasinya adalah pesawat udara.
2. Peralatan basis (*basic facilities*), yang disebut prasarana angkutan terdiri atas dua macam, yaitu jalan dan terminal. Jalan sebagai tempat bergerakinya peralatan operasi. Pada angkutan udara, jalanan tersebut adalah wilayah lintasan pesawat udara atau rute penerbangan. Terminal adalah tempat memberikan pelayanan kepada penumpang dalam perjalanan, barang dalam pengiriman dan kendaraan sebelum dan sesudah melakukan

---

<sup>44</sup> M. N. Nasution, *Manajemen Transportasi* ( Edisi Ketiga), Ghalia Indonesia, 2010, Hlm. 3.

<sup>45</sup> Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi Dan Management Pengangkutan*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1990, Hlm. 3.

<sup>46</sup> M. N. Nasution, *Manajemen Transportasi* ( Edisi Ketiga), Ghalia Indonesia, 2010, Hlm. 15-16.

operasinya. Terminal dibangun di tempat asal, di tempat tujuan, dan diantara tempat asal dan tempat tujuan.

Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, defenisi pengangkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/ atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.<sup>47</sup>

Angkutan udara terdiri atas:

a. Angkutan udara niaga

Merupakan angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran, dapat dilakukan secara berjadwal dan/ atau tidak berjadwal oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional dan/ atau asing untuk mengangkut penumpang dan kargo atau khusus mengangkut kargo.

b. Angkutan udara bukan niaga

Merupakan angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.

c. Angkutan udara dalam negeri

Merupakan kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

d. Angkutan udara luar negeri

Merupakan kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

---

<sup>47</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 Angka 3 (13).

e. Angkutan udara perintis

Merupakan kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.

**c. Perjanjian Pengangkutan Udara**

Terkait dengan perjanjian pengangkutan tidak aturan yang mengatur secara tegas, baik itu dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) ataupun Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik dengan nama pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>48</sup>

Dalam defenisi pengangkutan terkandung berbagai aspek pengangkutan sebagai berikut:

1. Pelaku;
2. Alat pengangkutan;
3. Barang/ penumpang;
4. Perbuatan;
5. Fungsi pengangkutan;
6. Tujuan pengangkutan.

Menurut Purwosutjipto, perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

---

<sup>48</sup> R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, Hlm. 69.

Dalam perjanjian pengangkutan ada empat asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan, yaitu:

1. Asas konsensual

Asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian angkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut dan udara dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan.

2. Asas koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan.

3. Asas campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut.

4. Asas tidak ada hak retensi

Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan, penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.<sup>49</sup>

Teori-teori pada saat perjanjian terjadi dan mengikat adalah sebagai berikut:<sup>50</sup>

a. Berdasarkan teori kehendak

Perjanjian dinyatakan terjadi dan mengikat pada saat pihak-pihak sudah mencapai persetujuan kehendak atau kesepakatan hal-hal yang diperjanjikan, yang merupakan pernyataan akhir yang bersifat tetap sebagai hasil negosiasi antara pihak-pihak.

---

<sup>49</sup> [http:// folorensus. Blogspot .com/ 2008/07/ hukum –tentang-perjanjian-pengangkutan.html](http://folorensus.Blogspot.com/2008/07/hukum-tentang-perjanjian-pengangkutan.html), (terakhir dikunjungi tanggal 20 november 2011 Pukul. 22.03 wib).

<sup>50</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Perjanjian*, Mandar Maju, Bandung, 2000, Hlm. 26.

Perjanjian pengangkutan, baik pengangkutan barang maupun penumpang terjadi dan mengikat sejak pembayaran diterima kasir pengangkut atau kasir agen pengangkut yang bersangkutan. Pengirim atau penumpang sudah memenuhi kewajiban dan barangnya atau penumpang yang bersangkutan berhak diangkut.

b. Berdasarkan teori penerimaan

Perjanjian dinyatakan terjadi dan mengikat pada saat penawaran disetujui dalam arti diterima secara konkret dibuktikan dengan perkataan atau perbuatan nyata atau dengan dokumen hukum. Dalam hal ini, penerimaan sudah terjadi dan mengikat pada saat petugas kasir menerima sejumlah uang biaya pengangkutan.

Apabila jawaban penerimaan penawaran dilakukan melalui surat, *facsimile*, telepon/ HP, atau SMS, maka penerimaan penawaran sudah terjadi dan mengikat pada hari, tanggal, bulan, dan tahun dari surat *facsimile*, SMS yang dikirim kepada pihak yang menawarkan serta percakapan telepon/ HP.

- 1) Surat, surat yang dikirim itulah yang menjadi dokumen bukti tertulis.
- 2) *Facsimile*, *print-out facsimile* itulah yang menjadi dokumen bukti tertulis.
- 3) Telepon/ HP, *print-out* rekaman elektronik dikeluarkan operator yang bersangkutan.
- 4) SMS, rekaman HP atau rekaman elektronik dikeluarkan oleh operator yang bersangkutan.

c. Berdasarkan ketentuan Undang-Undang

Menurut ketentuan Undang-Undang Penerbangan, badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang, barang dan/ atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan pada dasarnya tidak tertulis, tetapi dapat dibuktikan dengan dokumen pengangkutan.



Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan berfungsi sebagai bukti sudah terjadi perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh pihak-pihak.

Dalam Pasal 150 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang dimaksud dengan dokumen angkutan udara terdiri atas :<sup>51</sup>

1. Tiket penumpang pesawat udara;
2. Pas masuk pesawat udara(*boarding pass*);
3. Tanda pengenalan bagasi (*baggage identification/ claim baggage*); dan
4. Surat muatan udara (*airway bill*).

Pengangkut udara harus memberikan kepada penumpang suatu tiket penumpang yang merupakan syarat yang harus dipenuhi dan ini membuktikan bahwa pemegang sudah membayar lunas biaya pengangkutan udara. Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 151 ayat (2) menyatakan bahwa tiket penumpang paling sedikit 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.

Dengan demikian perjanjian pengangkutan udara sudah terjadi dan mengikat sejak tanggal yang tertera dalam tiket tersebut sehingga pengirim atau penumpang wajib

---

<sup>51</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 150.

melaksanakan pengangkutannya. Tiket penumpang dan tanda pengenal bagasi dapat disatukan dalam satu dokumen angkutan udara. Dalam hal dokumen angkutan udara tidak diisi keterangan sebagaimana dimaksud dalam undang-undang atau tidak diserahkan kepada pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.

Dengan demikian, kewajiban utama pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang serta menerbitkan dokumen pengangkutan sebagai imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya pengangkutan. Ketentuan ini dimaksudkan agar calon penumpang/ pemilik barang yang terlebih dahulu melaksanakan kewajibannya sesuai dengan perjanjian pengangkutan, mendapatkan prioritas utama untuk diangkut.

## **2. Pengangkut**

### **a. Pengertian Pengangkut**

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 ayat (26) menyatakan bahwa pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/ atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga. Sedangkan badan usaha angkutan udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/ atau pos dengan memungut pembayaran.

### **b. Hak dan Kewajiban Pengangkut**

Mengenai hak, dan kewajiban pihak pengangkut ketentuannya sudah diatur di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU), selain itu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan juga mengatur mengenai hak dan kewajiban pengangkut pada umumnya.<sup>52</sup>

Hak pengangkut yang tercantum dalam Ordonansi Pengangkutan Udara antara lain adalah :

1. Dalam Pasal 7 ayat (1), menyatakan bahwa pengangkut berhak untuk meminta kepada pengirim barang atau untuk membuat surat muatan udara.
2. Dalam Pasal 9, menyatakan bahwa pengangkut berhak meminta kepada pengirim barang untuk membuat surat muatan udara, jika ada beberapa barang.
3. Pengangkut berhak menolak pengangkutan penumpang jika ternyata identitas penumpang tidak jelas.
4. Hak pengangkut yang tercantum dalam tiket penumpang adalah hak untuk menyelenggarakan angkutan kepada perusahaan pengangkutan lain, serta pengubah tempat-tempat pemberhentian yang telah disetujui, semuanya tetap ada ditangan pengangkut udara.
5. Hak untuk pembayaran kepada penumpang atau pengirim barang atas barang yang telah diangkutnya serta mengadakan peraturan yang perlu untuk pengangkutan dalam batas-batas yang dicantumkan undang-undang.

Kewajiban pengangkutan udara dalam Ordonansi Pengangkutan Udara adalah sebagai berikut :

1. Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah muatan barang-barang diterimanya ( Pasal 8 ayat 2 ).

---

<sup>52</sup> <http://www.hukumonline.com> (terakhir dikunjungi tanggal 17 September 2011 Pukul 08.46 wib).

2. Bila pengangkut tidak mungkin melaksanakan perintah-perintah dari pengirim, pengangkut harus segera memberitahukan Kepada pengirim ( Pasal 15 ayat 3 ).

Adapun Kewajiban pengangkut dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan secara umum adalah:

1. Mengangkut penumpang dan/atau barang , dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan.
2. Memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati.
3. Menyerahkan tiket kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif.
4. Menyerahkan tanda pengenalan bagasi kepada penumpang.
5. Menjaga keselamatan, keamanan penumpang, bagasi barang dengan sebaik-baiknya.
6. Menjamin pengangkutan tepat pada waktunya.
7. Mentaati ketentuan-ketentuan penerbangan yang berlaku .

### 3. Teori Tanggung Jawab

Dalam kasus-kasus pelanggaran hak konsumen, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait. Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:

- a) Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault*) adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Yang dimaksudkan kesalahan adalah

unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian “hukum”, tidak hanya bertentangan dengan undang-undang, tetapi juga kepatutan dan kesusilaan dalam masyarakat.<sup>53</sup>

b) Prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab (*presumption of liability principle*), sampai ia dapat membuktikan, ia tidak bersalah. Jadi beban pembuktian ada pada si tergugat.

Berdasarkan dengan prinsip tanggung jawab ini, dalam doktrin hukum pengangkutan khususnya, dikenal empat variasi.<sup>54</sup>

- a. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan, kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya.
- b. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, ia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.
- c. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya.
- d. Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan/kelalaian penumpang atau karena kualitas/ mutu barang yang diangkut tidak baik.

c) Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab

Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip kedua. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*presumption of nonliability principle*) hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan pembatasan demikian biasanya secara *common sense* dapat dibenarkan.<sup>55</sup>

d) Prinsip tanggung jawab mutlak

---

<sup>53</sup> Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, PT Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2004, Hlm. 73.

<sup>54</sup> *Ibid*, Hlm. 75-76.

<sup>55</sup> *Ibid*, Hlm. 77.

Menurut R.C.Hoeber et al., biasanya prinsip tanggung jawab mutlak ini diterapkan karena konsumen tidak dalam posisi yang menguntungkan untuk membuktikan adanya kesalahan dalam suatu proses produksi dan distribusi yang kompleks, diasumsikan produsen lebih dapat mengantisipasi jika sewaktu-waktu ada gugatan atas kesalahannya, dan asas ini dapat memaksa produsen lebih hati-hati.<sup>56</sup>

e) Prinsip tanggung jawab pembatasan

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*) sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausula eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya. Prinsip tanggung jawab ini sangat merugikan konsumen bila ditetapkan secara sepihak oleh pelaku usaha.<sup>57</sup>

Tanggung jawab pengangkut udara dalam hal kelambatan yang terjadi dalam prosesnya dengan adanya ketentuan tentang kemungkinan para pengguna jasa angkutan memperoleh santunan atas kerugian yang diakibatkan oleh kelambatan didasarkan pada pemikiran bahwa kecepatan merupakan unsur utama dalam pengangkutan udara.<sup>58</sup>

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab:

1. Tanggung Jawab Hukum Berdasarkan Praduga

Prinsip tanggung jawab pengangkut yang dianut dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 adalah sama dengan prinsip Konvensi Warsawa 1929, yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*). Prinsip ini menerangkan bahwa pengangkut atau perusahaan maskapai dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali apabila perusahaan dapat membuktikan bahwa perusahaan telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari terjadinya kerugian atau bahwa hal itu tidak

---

<sup>56</sup> *Ibid*, Hlm. 78.

<sup>57</sup> *Ibid*, Hlm. 79.

<sup>58</sup> Saefullah Wiradipradja, Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional- Cetakan Pertama*, Liberty Yogyakarta, Yogyakarta, 1989, Hlm. 111.

mungkin mereka lakukan. Beban pembuktian terhadap kesalahan atau kerugian terletak pada pihak pengangkut.<sup>59</sup>

Pasal 24 menyatakan bahwa, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian akibat penumpang meninggal dunia, luka atau penderitaan jasmani lainnya apabila kecelakaan menyebabkan kerugian yang ada hubungannya dengan pengangkutan udara yang terjadi dalam pesawat atau ketika sedang melakukan embarkasi atau disembarkasi. Pasal 25 menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang terjadi akibat kemusnahan, kehilangan atau kerusakan bagasi atau barang apabila kejadian yang mengakibatkan kerugian tersebut selama proses pengangkutan udara, yaitu selama bagasi tersebut berada dalam pengawasan pengangkut baik di bandara maupun dalam pesawat atau dimana saja dalam hal pendaratan di luar bandara.

Prinsip ini tidak dapat diterapkan terhadap pengangkut apabila pengangkut melakukan kesalahan yang menimbulkan kerugian terhadap penumpang dalam hal keterlambatan keberangkatan (*delay*). Hal ini disebabkan dalam ordonansi 1939 hanya disebutkan kesalahan apabila menimbulkan kerugian atas kecelakaan, atau permasalahan bagasi dan kargo.

Penerapan prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*) mengandung beberapa kebaikan (keuntungan) maupun kelemahan, baik ditinjau dari segi kepentingan pengangkut maupun dari segi kepentingan para pengguna jasa angkutan (konsumen), yaitu:<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> Basoeki Moelijomihardjo, *Hukum Udara Nasional*, LPMG-ATG Trisakti, Jakarta, 2006, Hlm. 3-4.

<sup>60</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, PT. Kiblat Buku Utama, Bandung, 2001, Hlm. 230.

a. Kebaikan (keuntungan) Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga

Kebaikan atau keuntungan prinsip ini bagi pengguna jasa angkutan, penumpang dan pengiriman atau penerima kargo, adalah bahwa mereka tidak perlu membuktikan adanya unsur kesalahan dipihak pengangkut dalam menuntut santunan bila terjadi kerugian.<sup>61</sup>

b. Kelemahan Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga

Adapun kelemahan dari penerapan prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga adalah bahwa prinsip ini dapat menyebabkan proses pembayaran santunan kepada para korban atau keluarganya memakan waktu lama. Hal ini dikarenakan pengangkut diberi kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, bila dapat membuktikan bahwa kecelakaan atau kerugian yang terjadi bukan disebabkan karena kesalahannya.<sup>62</sup>

2. Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault*) adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata.<sup>63</sup> Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan berlaku terhadap semua transportasi udara.<sup>64</sup> Apabila penumpang mampu membuktikan adanya kesalahan perusahaan, ada kerugian dan kerugian tersebut akibat dari kesalahan, maka perusahaan harus membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang. Perusahaan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam arti berapa pun kerugian yang diderita oleh penumpang harus dibayar penuh oleh perusahaan, kecuali atas dasar kesepakatan kedua belah pihak.<sup>65</sup> Yang dimaksud kesalahan

---

<sup>61</sup> *Ibid*, Hlm. 232-233.

<sup>62</sup> *Ibid*, Hlm. 233.

<sup>63</sup> <http://sonny-tobelo.blogspot.com/2010/12/teori-pertanggungjawaban.html>, (terakhir dikunjungi tanggal 20 desember 2011 Pukul 20. 47wib).

<sup>64</sup> Martono dan Amad Sudiro, *Op. Cit*, Hlm. 286.

<sup>65</sup> *Ibid*, Hlm. 287.



adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian hukum tidak hanya bertentangan dengan undang-undang tetapi juga keputusan dan kesusilaan dalam masyarakat.<sup>66</sup>

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan terdapat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Menurut pasal tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian kepada orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga kesalahan pegawai, karyawan, agen, perwakilan yang bertindak untuk dan atas namanya, apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Hal ini sesuai dengan doktrin yang berlaku di *Common Law System*.<sup>67</sup>

Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Dengan perkataan lain, seseorang bertanggung jawab untuk setiap kerugian kemungkinan kerugian bagi orang lain sebagai akibat perbuatannya.<sup>68</sup> Mengenai apa yang dimaksud dengan prinsip kesalahan, Atiyah menyatakan bahwa secara tradisional prinsip ini mengandung dua aspek. Pertama, bahwa adil bagi seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain karena kesalahannya dan diwajibkan untuk memberikan santunan atas kerugian tersebut kepada korban. Kedua, adalah adil bila seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain tanpa kesalahannya tidak usah memberikan santunan kepada korban.<sup>69</sup> Prinsip “*based on fault liability*” ini berlaku bagi segala macam pengangkutan, yaitu penumpang,

---

<sup>66</sup> <http://sonny-tobelo.blogspot.com/2010/12/teori-pertanggungjawaban.html>.(terakhir dikunjungi tanggal 20 Desember 2011, Pukul 20. 47 wib).

<sup>67</sup> Basoeki Moelijomihardjo, *Loc.Cit*, Hlm. 221.

<sup>68</sup> Saefullah Wiradipradja, *Loc.Cit*, Hlm. 20.

<sup>69</sup> Saefullah Wiradipradja, *Loc. Cit*, Hlm. 25.

bagasi tercatat, dan kargo.<sup>70</sup> Pasal 1365 KUH Perdata, yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok, yaitu:

1. Adanya perbuatan;
2. Adanya unsur kesalahan;
3. Adanya kerugian yang diderita;
4. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Secara *common sense*, asas tanggung jawab ini dapat diterima karena adalah adil bagi orang yang berbuat salah untuk mengganti kerugian bagi pihak korban. Dengan kata lain, tidak adil jika orang yang tidak bersalah harus mengganti kerugian yang diderita orang lain.<sup>71</sup>

Dalam Pasal 146 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi atau kargo kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Pasal 147 (1) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara. Pasal 147 (2) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan atau memberikan konsumsi, akomodasi, transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.<sup>72</sup>

---

<sup>70</sup> Saefullah Wiradipradja, *Loc. Cit.*, Hlm. 29.

<sup>71</sup> Celina Tri Siwi Krisyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, Hlm. 93.

<sup>72</sup> Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 146- 147.

### 3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability or liability without fault*) biasanya dikenal dengan ungkapan '*absolute liability*' atau '*strict liability*'. Dengan prinsip tanggung jawab mutlak dimaksudkan tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan. Atau dengan perkataan lain, suatu prinsip tanggung jawab yang memandang 'kesalahan' sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.<sup>73</sup>

Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Kendati demikian ada pula para ahli yang membedakan kedua terminologi di atas.

Ada pendapat yang menyatakan, *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun ada pengecualian-kecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya pada keadaan *force majeure*. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.

Menurut E. Suherman, *strict liability* disamakan dengan *absolute liability*, dalam prinsip ini tidak ada kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, kecuali apabila kerugian yang timbul karena kesalahan pihak yang dirugikan sendiri. Tanggung jawab adalah mutlak.<sup>74</sup>

### 4. Prinsip Ganti Rugi

Konsep Ganti Rugi menurut Hukum Perdata ketentuan Pasal 1243 KUH Perdata, ganti kerugian karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan apabila

---

<sup>73</sup> Saefullah Wiradipradja, *Op. cit*, Hlm. 57.

<sup>74</sup> <http://sonny-tobelo.blogspot.com/2010/12/teori-pertanggungjawaban.html>, (terakhir dikunjungi tanggal 20 Desember 2011 Pukul 20. 47wib).

debitur setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau sesuatu yang harus diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya.

Yang dimaksud kerugian dalam pasal ini ialah kerugian yang timbul karena debitur melakukan wanprestasi (lalai memenuhi perikatan). Kerugian tersebut wajib diganti oleh debitur dihitung sejak ia dinyatakan lalai. Menurut M Yahya Harahap, kewajiban ganti-rugi tidak dengan sendirinya timbul pada saat kelalaian. Ganti-rugi baru efektif menjadi kemestian debitur, *setelah* debitur dinyatakan *lalai* dalam bahasa belanda disebut dengan "*in gebreкке stelling*" atau "*in morastelling*". Ganti kerugian sebagaimana termaksud dalam Pasal 1243 di atas, terdiri dari tiga unsur yaitu:

1. Ongkos atau biaya yang telah dikeluarkan.
2. Kerugian karena kerusakan.
3. Bunga atau keuntungan yang diharapkan, misalnya bunga yang berjalan selama piutang terlambat diserahkan (dilunasi), keuntungan yang tidak diperoleh karena kelambatan penyerahan bendanya.

Menurut Abdul Kadir Muhammad, dalam ganti kerugian itu tidak selalu ketiga unsur tersebut harus ada. Yang ada mungkin kerugian yang sesungguhnya, atau mungkin hanya ongkos-ongkos atau biaya, atau mungkin kerugian sesungguhnya ditambah dengan ongkos atau biaya.

Dengan demikian untuk menghindari tuntutan sewenang-wenang pihak kreditur, undang-undang memberikan batasan-batasan ganti kerugian yang harus oleh debitur sebagai akibat dari kelalaiannya (wanprestasi) yang meliputi:

- a. Kerugian yang dapat diduga ketika membuat perikatan (Pasal 1247 KUH Perdata).
- b. Kerugian sebagai akibat langsung dari wanprestasi debitur, seperti yang ditentukan dalam Pasal 1248 KUH Perdata. Untuk menentukan syarat "akibat langsung" dipakai teori adequate. Menurut teori ini, akibat langsung ialah akibat yang menurut pengalaman

manusia normal dapat diharapkan atau diduga akan terjadi. Dengan timbulnya wanprestasi, debitur selaku manusia normal dapat menduga akan merugikan kreditur.

- c. Bunga dalam hal terlambat membayar sejumlah hutang (Pasal 1250 ayat (1) KUH Perdata). Besarnya bunga didasarkan pada ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah. Tetapi menurut Yurisprudensi, Pasal 1250 KUH Perdata tidak dapat diberlakukan terhadap perikatan yang timbul karena perbuatan melawan hukum.