



**TANGGUNG JAWAB MUTLAK TERHADAP PEMBERIAN GANTI RUGI  
KECELAKAAN PESAWAT UDARA PADA PENUMPANG YANG MENINGGAL  
(STUDI KASUS KECELAKAAN PESAWAT SRIWIJAYA AIR SJ-182)**

Rizke Amisa Putri Ganu\*

**Abstrak:** Fokus Penelitian ini adalah terhadap tanggung jawab mutlak terhadap pemberian ganti rugi kecelakaan pesawat udara studi kasus terhadap kecelakaan pesawat udara Sriwijaya Air Sj-182. Dalam penelitian ini akan dibahas Bagaimana tanggung jawab mutlak pengangkut terhadap korban kecelakaan pesawat udara menurut undang-undang nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan Bagaimana mekanisme tanggung jawab mutlak terhadap ganti rugi korban kecelakaan pesawat udara terhadap penumpang yang meninggal dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan (Studi Kasus Kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air SJ-182). Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undang, pendekatan konseptual dan pendekatan kasus. Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memberikan kerangka kerja yang solid untuk memastikan bahwa korban kecelakaan pesawat dan keluarganya ditangani dengan cara yang adil dan efektif serta melindungi hak-hak mereka untuk ganti rugi di Pasal 141 ayat 1 dan besaran ganti rugi yang wajib dibayarkan ialah terdapat di pasal 165 Undang - Undang No. 1 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 terkait Tanggung Jawab Pengangkutan. Kedepannya Sebaiknya diterapkan peningkatan transparansi dalam proses klaim ganti rugi agar informasi lebih mudah diakses oleh keluarga korban, mempercepat penanganan klaim untuk meringankan beban finansial keluarga, serta melatih staf yang terlibat dengan keahlian komunikasi dan pemahaman hukum yang mendalam. Selain itu, penting juga untuk memperkuat kerjasama dengan lembaga penyelidikan kecelakaan, memperbarui undang-undang yang ada untuk menyesuaikan dengan kondisi ekonomi dan sosial terkini, serta mengembangkan sistem penyelesaian sengketa alternatif seperti mediasi.

**Kata Kunci:** Tanggung Jawab Mutlak; Ganti Rugi; Kecelakaan Pesawat Udara.

*Abstract: This research focuses on the absolute liability regarding the provision of compensation for the airplane accident victims in the case study of the Sriwijaya Air SJ-182 aircraft accident. This study will discuss how the carrier's absolute liability towards the victims of airplane accidents is governed by Law Number 1 of 2009 concerning Aviation and how the mechanism of absolute liability for compensation for airplane accident victims works for deceased passengers under Law Number 1 of 2009 on Aviation (Case Study of the Sriwijaya Air SJ-182 Plane Crash). This research is a normative legal study using statutory, conceptual, and case study approaches. The findings conclude that Law Number 1 of 2009 concerning Aviation provides a solid framework to ensure that airplane accident victims and their families are handled in a fair and effective manner while protecting their rights to compensation as stated in Article 141 paragraph 1, and the amount of compensation required is detailed in Article 165 of Law Number 1 of 2009 and the Minister of Transportation Regulation No. 77 of 2011 regarding Transportation Liability. Future recommendations include enhancing transparency in the compensation claim process to make information more accessible to victims' families,*

*expediting claim handling to alleviate the financial burden on families, and training staff involved with deep legal understanding and communication skills. Additionally, it is also vital to strengthen cooperation with accident investigation agencies, update existing laws to align with current economic and social conditions, and develop alternative dispute resolution systems such as mediation.*

**Key Words:** *Absolute Liability; Compensation; Airplane Accident*

Riwayat Artikel:

Diterima : 20 Mei 2024  
 Revisi : 24 Juni 2025  
 Disetujui : 21 Juli 2025

Mahasiswa Magister Ilmu Hukum, Universitas Sriwijaya, Kota Palembang, Sumatera Selatan.  
 Email: [rizkeamisa21@gmail.com](mailto:rizkeamisa21@gmail.com)

## LATAR BELAKANG

Penyelenggaraan penerbangan di Indonesia semakin dirasakan sangat strategis dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara, mendukung kegiatan ekonomi nasional, mendorong pertumbuhan dan pengembangan industri pariwisata, serta menghubungkan daerah-daerah terpencil dan terbelakang dalam usaha mencapai tujuan pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang Undang Dasar 1945.<sup>1</sup> Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan yang besar dan luas, menjadikan kebutuhan Indonesia akan transportasi udara adalah hal yang mutlak, tidak bisa dihindari. Kebutuhan masyarakat akan transportasi udara yang semakin meningkat mengakibatkan semua lapisan masyarakat membutuhkan transportasi udara dalam melakukan aktivitas perjalanan dinilai lebih cepat, efisien dan ekonomis<sup>2</sup>.

Tidak bisa dipungkiri jika hingga saat ini transportasi udara atau pesawat menjadi moda transportasi yang sering dimanfaatkan untuk jarak jauh seperti dari satu

---

<sup>1</sup> Rahmi Rizfa Al-fairuz, Amad Sudiro “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Sj-182 Dalam Kecelakaan Pesawat Udara Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009*” NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Indonesia e-ISSN: 2550-0813 | p-ISSN: 2541-657X | Vol 9 No 1 Tahun 2022 Hlm. 267-273

<sup>2</sup> Muhammad Ferdian “*Implementasi Hukum Terhadap Perlindungan Konsumen Atas Kehilangan Atau Kerusakan Barang Bagasi Transportasi Udara*” Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara Fakultas Hukum Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma. Volume 10 No.1, September 2019. Hlm.35

negara ke negara lainnya, dari pulau ke pulau lainnya, selain karena lebih cepat, pesawat udara juga bisa menjangkau pulau-pulau kecil di Indonesia.<sup>3</sup>

Kegiatan penerbangan semakin dirasakan sangat strategis karena dalam rangka mendukung kegiatan ekonomi, mendorong pertumbuhan dan pengembangan industri pariwisata, memantapkan perwujudan wawasan nusantara, serta menghubungkan daerah-daerah terpencil dan terbelakang dalam usaha mencapai tujuan pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.<sup>4</sup> Kebijakan umum angkutan udara terarahkan guna menerapkan penyelenggaraan angkutan udara dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, kenyamanan, kecepatan, keteraturan, dan bisa berperanan dalam mendukung sektor pembangunan lain.<sup>5</sup>

Pemerintah perlu merencanakan secara sistematis penyelenggaraan penerbangan yang memadai dan menjamin kelancaran arus lalu lintas penumpang serta lebih menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan sehingga tidak menimbulkan risiko kerugian terhadap pihak lain.<sup>6</sup>

Perlindungan keselamatan penumpang pesawat udara dilakukan melalui aspek keselamatan penerbangan, dimana terkait dengan ganti rugi terhadap pengguna jasa transportasi udara, dalam hal ini semua perusahaan penerbangan wajib untuk mengantisipasi segala kemungkinan yang dapat mencelakakan penumpangnya. Atas dasar itu, setiap perusahaan penerbangan dituntut untuk menyediakan armada pesawatnya yang handal dan selalu dalam keadaan layak terbang.<sup>7</sup>

Perusahaan penerbangan memiliki kewajiban hukum dan moral untuk

---

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Pemerintah Republik Indonesia~ "Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2004-2009", Jakarta: Sinar Grafika, 2005. Hlm. 368

<sup>5</sup> Muhammad Taufik Hidayat, Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan Tentang Penerbangan, (Jurnal Al'Adi Volume VIII no. 3, 2016), hlm. 2.

<sup>6</sup>H.K. Martono, "Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional", Bandung: Mandar Maju, 1995. hlm. 104.

<sup>7</sup>Stefani Kamajaya, Fernando Sirait, Klara Sihombing, Karenita Situmorang. "Pertanggungjawaban maskapai dan perusahaan asuransi terhadap kematian penumpang akibat kecelakaan pesawat terbang" Kanun Jurnal Ilmu Hukum. Vol.22, No.2, (Agustus, 2020).Hlm. 280.

memastikan bahwa semua pesawat dalam armadanya berada dalam kondisi prima dan siap untuk terbang sebelum berangkat. Kewajiban ini mencakup pemeliharaan yang rutin dan menyeluruh, pemeriksaan keselamatan sebelum terbang, dan pembaruan peralatan sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan. Tujuannya adalah untuk mengurangi risiko kecelakaan atau insiden yang bisa membahayakan penumpang, sehingga memberikan jaminan bahwa langkah-langkah keamanan telah diambil untuk melindungi mereka.

Jika terjadi kecelakaan, perusahaan penerbangan juga memiliki tanggung jawab untuk memberikan kompensasi kepada penumpang yang terdampak, sesuai dengan regulasi yang berlaku. Hal ini menunjukkan tanggung jawab perusahaan dalam mengelola risiko dan mengantisipasi potensi bahaya yang dapat terjadi selama penerbangan.

Menurut Biro Arsip Kecelakaan Pesawat (*Bureau of Aircraft Accidents Archives/B3A*) terdapat 52 kecelakaan pesawat udara di Indonesia sejak 2011 hingga 2021 dalam satu dekade terakhir. Tercatat, jumlah kecelakaan pesawat udara pada 2021 mencapai 4 kejadian. Angka ini meningkat dari tahun sebelumnya yang hanya terdapat 1 kecelakaan dengan berbagai sebab yang mengakibatkan kerugian terhadap penumpang sebagai konsumen. Kecelakaan-kecelakaan pesawat udara tersebut dapat disebabkan berbagai faktor, antara lain faktor manusia (*human*), mesin pesawat udara(*machine/technical*), dan cuaca (*weather*)<sup>8</sup>

Tabel 1 Jumlah Kecelakaan Pesawat Udara Indonesia 2011-2021

No.	Tahun Kejadian	Jumlah Kecelakaan
1.	2011	9 Kecelakaan
2.	2012	6 Kecelakaan
3.	2013	4 Kecelakaan

<sup>8</sup> H.K. Martono, Kecelakaan Pesawat Udara, Seputar Indonesia, 5 Januari 2007, hlm. 7.

4.	2014	3 Kecelakaan
5.	2015	7 Kecelakaan
6.	2016	9 Kecelakaan
7.	2017	5 Kecelakaan
8.	2018	2 Kecelakaan
9.	2019	1 Kecelakaan
10.	2020	1 Kecelakaan
11.	2021	4 Kecelakaan

Source : Biro Arsip Kecelakaan Pesawat (Bureau of Aircraft Accidents Archives/B3A)

Pengangkut bertanggung jawab terhadap kecelakaan pesawat yang menyebabkan meninggalnya Penumpang sebagaimana yang disebut dalam pasal 141 ayat (1) Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyebutkan “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara”.

Penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, akibat kecelakaan pesawat udara tersebut sebagai salah satu tanggung jawab hukum dalam penyelenggaraan penerbangan. Jumlah besar ganti rugi ditentukan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor No. 77 Tahun 2011 terkait Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara dalam Pasal 2 huruf a dan Pasal 3 huruf a : Pasal 2 Pengangkut yang menjalankan pesawat udara berkewajiban mempertanggungjawabkan diri terhadap kerugian, seperti: penumpang meninggal dunia, cacat permanen maupun terluka; Pasal 3 Jumlah ganti rugi kepada penumpang yang meninggal dunia, cacat permanen atau luka-luka sesuai penjelasan di Pasal 2 huruf a ditentukan apabila penumpang meninggal dunia di dalam pesawat yang diakibatkan oleh kecelakaan pesawat udara maupun peristiwa yang terkait angkutan udara, maka akan mendapat ganti rugi sejumlah Rp1.250.000.000 per penumpang.

Salah satu kecelakaan pesawat yang baru-baru ini menjadi perhatian adalah Pesawat Sriwijaya Air SJ-182 yang jatuh di dekat Pulau Laki, Kepulauan Seribu, pada 09 Januari 2021. Pesawat dengan rute Jakarta-Pontianak dinyatakan hilang kontak pada

pukul 14.40 WIB. Pesawat jenis Boeing 737-500 tersebut besar kemungkinannya terjatuh ke laut pasca empat menit lepas landas dari Bandara Soekarno-Hatta Tangerang, Banten. Jumlah penumpang keseluruhan di dalam pesawat ada 62 orang, dengan perincian 56 penumpang dan 6 awak pesawat aktif. 56 penumpang meliputi 46 dewasa, 7 anak-anak, dan 3 balita yang telah dinyatakan meninggal dunia semua. Namun CEO Sriwijaya Air mengungkapkan ada 27 ahli waris korban kecelakaan SJ 182 yang tidak ingin menerima ganti rugi karena mereka ingin memproses pengajuan gugatan ke Boeing Amerika Serikat. Dimana terkait Besaran Ganti Kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia termuat dalam Pasal 165 Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang pada pokoknya menjelaskan aturan lebih lanjut untuk nominal ganti kerugian tersebut dijelaskan lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor No. 77 Tahun 2011. Untuk itu Penulis tertarik untuk membahas lebih lanjut hal ini dalam sebuah penelitian tesis yang berjudul “Tanggung Jawab Mutlak Terhadap Pemberian Ganti Rugi Kecelakaan Pesawat Udara Terhadap Penumpang Yang Meninggal (Studi Kasus Kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air SJ-182)

## **METODE**

Metode yang penulis gunakan di dalam penelitian ini yaitu penelitian hukum normatif. Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari data sekunder yang dikumpulkan dengan cara studi kepustakaan, serta menggunakan metode analisis data kualitatif serta penarikan kesimpulan secara deduktif

## **ANALISIS DAN DISKUSI**

Tanggung Jawab Mutlak Pengangkut Terhadap Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Tanggung jawab mutlak (strict liability) pengangkut terhadap korban kecelakaan pesawat udara telah diatur secara tegas dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan di Indonesia. Undang-Undang ini menetapkan bahwa pengangkut memiliki tanggung jawab yang tidak dapat dielakkan untuk memberikan kompensasi kepada korban jika terjadi kecelakaan yang menyebabkan cedera atau kematian, tanpa perlu membuktikan adanya kesalahan atau kelalaian dari pihak pengangkut. Tanggung

jawab ini bersifat mutlak, yang berarti pengangkut wajib bertanggung jawab atas setiap kecelakaan yang terjadi pada saat pesawat berada di bawah kendalinya, kecuali dalam beberapa kondisi tertentu yang dikecualikan oleh hukum.<sup>9</sup>

Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah pasal yang mengatur secara spesifik tentang tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dalam kasus kecelakaan yang menyebabkan cedera atau kematian. Menurut pasal 141 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengangkut udara bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan oleh kematian atau cedera penumpang akibat kecelakaan yang terjadi di pesawat atau selama proses naik atau turun dari pesawat. Tanggung jawab ini merupakan bagian dari sistem hukum yang dirancang untuk melindungi penumpang dan memastikan mereka mendapat perlindungan yang memadai selama melakukan perjalanan udara.

Tanggung jawab mutlak ini penting dalam hukum pengangkutan udara karena menciptakan keseimbangan antara hak-hak penumpang dan kewajiban pengangkut. Hal ini juga menstimulus pengangkut untuk selalu menjaga dan meningkatkan standar keselamatan penerbangan. Selain itu, tanggung jawab mutlak memperkuat perlindungan konsumen dalam industri penerbangan, yang selalu berisiko tinggi terhadap kecelakaan dan insiden.

Mekanisme tanggung jawab mutlak terhadap ganti rugi korban kecelakaan pesawat udara terhadap penumpang yang meninggal dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan (Studi Kasus Kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air SJ-182)

Mekanisme tanggung jawab mutlak dalam konteks Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, khususnya dalam kasus kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ-182, merupakan topik yang penting untuk dipahami dalam studi hukum penerbangan di Indonesia. Kecelakaan Sriwijaya Air SJ-182 pada tanggal 9 Januari 2021, di mana

---

<sup>9</sup> S. Rahardjo, "Hukum dan Tanggung Jawab Pengangkutan Udara", Jurnal Hukum, Vol. 12, No. 1, 2017, hal. 15-29.

pesawat tersebut jatuh ke Laut Jawa beberapa menit setelah lepas landas dari Jakarta, menyoroti pentingnya memahami bagaimana tanggung jawab mutlak pengangkut diimplementasikan dalam praktik, terutama terkait dengan kompensasi bagi korban yang meninggal.<sup>10</sup>

Dalam Pasal 141 dijelaskan mengenai apa saja tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan:

1. Pengangkut akan mempertanggungjawabkan terhadap kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat permanen, atau luka-luka akibat peristiwa angkutan udara di dalam pesawat ataupun naik turun pesawat udara.
  2. Jika kerugian sesuai penjelasan di ayat (1) muncul akibat tindakan tersengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakan, pengangkut akan mempertanggungjawabkan diri terhadap kerugian dan tidak bisa menggunakan peraturan pada perundang-undangan ini sebagai pembatas tanggung jawab.
  3. Ahli waris atau korban yang menjadi akibat akibat kejadian angkutan udara sesuai penjelasan di Ayat (2) bisa menutut ke pengadilan agar memperoleh ganti rugi tambahan selain ganti rugi yang sudah ditentukan
  4. Pengaturan perihal besaran ganti rugi diatur melalui peraturan menteri dimana
  5. menteri yang terkait adalah menteri perhubungan. Hal itu dapat dilihat dalam
  6. Pasal 165 Undang-Undang Penerbangan:
    1. Nominal ganti rugi bagi masing-masing penumpang yang meninggal dunia, cacat permanen, atau luka-luka sesuai penjelasan di Pasal 141 ayat (1) ditentukan melalui Peraturan Menteri.
    2. Nominal ganti rugi sesuai penjelasan di Ayat (1) ialah jumlah ganti rugi yang diserahkan oleh badan usaha angkutan udara niaga di luar ganti rugi yang diserahkan oleh lembaga asuransi yang ditentukan oleh pemerintah.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor No. 77 Tahun 2011 terkait Tanggung Jawab

---

<sup>10</sup> D. Setiawan et al., "Analisis Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air SJ-182", Jurnal Hukum dan Peradilan, vol. 10, no. 3, 2021, hal. 301-320

Pengangkutan Angkutan Udara dalam Pasal 2 huruf a dan Pasal 3 huruf a

Pasal 2 Pengangkut yang menjalankan pesawat udara berkewajiban mempertanggungjawabkan diri terhadap kerugian, seperti: penumpang meninggal dunia, cacat permanen maupun terluka;

Pasal 3 Jumlah ganti rugi kepada penumpang yang meninggal dunia, cacat permanen atau luka-luka sesuai penjelasan di Pasal 2 huruf a ditentukan apabila penumpang meninggal dunia di dalam pesawat yang diakibatkan oleh kecelakaan pesawat udara maupun peristiwa yang terkait angkutan udara, maka akan mendapat ganti rugi sejumlah Rp1.250.000.000 per penumpang.

Dalam hal kasus kecelakaan Sriwijaya Air SJ-182, semua penumpang yang berjumlah 62 orang dinyatakan meninggal dunia maka merujuk pada peraturan tersebut tiap ahli waris dari seluruh korban berhak menerima ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah). Pihak yang membayarkan ganti kerugian tersebut adalah pihak Sriwijaya Air sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Penerbangan. Dalam prakteknya, per tanggal 18 Juli 2022 pihak Sriwijaya Air telah melaksanakan kewajiban pembayaran ganti kerugian terhadap 35 ahli waris dari total 62 ahli waris sesuai dengan daftar manifest penumpang Sriwijaya Air SJ-182 dengan masing-masing ahli waris mendapatkan pembayaran ganti rugi sejumlah Rp. 1.500.000.000 dengan rincian Rp. 1.250.000.000 sebagai ganti rugi wajib berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan dan Rp. 250.000.000 sebagai ganti rugi lain-lain

Dapat dilihat bahwa kewajiban untuk melaksanakan tanggung jawabnya apabila memenuhi syarat-syarat jika terjadi kecelakaan yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka dimulai pada saat di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara. Adanya risiko kerugian dalam melakukan kegiatan usaha itu dapat terjadi setiap saat.

Pada penyelenggaraan pengangkutan udara beberapa tahun terakhir ini masih menunjukkan sering terjadi serangkaian kecelakaan pesawat udara, dengan berbagai

sebab yang mengakibatkan kerugian terhadap penumpang sebagai konsumen. Kecelakaan-kecelakaan pesawat udara tersebut dapat disebabkan berbagai faktor, antara lain faktor manusia (human), mesin pesawat udara (machine/technical), dan cuaca (weather).<sup>11</sup>

- a. Tahapan perbaikan sistem autothrottle yang telah dilakukan belum mencapai bagian mekanikal.
- b. Thrust lever kanan tidak mundur sesuai permintaan autopilot karena hambatan pada sistem mekanikal sehingga thrust lever kiri mengkompensasi dengan terus bergerak mundur sehingga terjadi asymmetry.
- c. Keterlambatan CTSM untuk menonaktifkan autothrottle pada saat asymmetry disebabkan karena flight spoiler memberikan nilai yang lebih rendah, berakibat pada asymmetry yang semakin besar.
- d. Complacency pada otomatisasi dan confirmation bias mungkin telah berakibat kurangnya monitoring sehingga tidak disadari adanya asymmetry dan penyimpangan arah penerbangan.
- e. Pesawat berbelok ke kiri dari yang seharusnya ke kanan, sementara itu kemudi miring ke kanan dan kurangnya monitoring mungkin telah menimbulkan asumsi pesawat berbelok ke kanan sehingga tindakan pemulihan tidak sesuai.
- f. Belum adanya aturan dan panduan tentang Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) memengaruhi proses pelatihan oleh maskapai untuk menjamin kemampuan dan pengetahuan pilot dalam mencegah dan memulihkan (recovery) kondisi upset secara efektif dan tepat waktu

Kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ-182 disebabkan oleh faktor manusia (human), dan mesin pesawat udara (machine/technical). Hal tersebut dapat dilihat dari pernyataan bahwa pada percobaan simulasi pertama dilakukan di Las Vegas Flight

---

<sup>11</sup> Amad Sudiro, Product Liability Dalam Penyelenggaraan Penerbangan, Jurnal Hukum dan Pembangunan, Vol. 41 No. 1 Januari 2011, hlm. 187

Academy di Henderson, Nevada, AS pada 27 Oktober 2021. Sesi simulasi dihadiri oleh KNKT, NTSB, FAA, dan Boeing. Ditemukan bahwa simulator tidak bereaksi sama dengan penerbangan kecelakaan, selama acara dorong asimetris. Simulasi mengungkapkan bahwa konsol tuas dorong tidak dipantau secara ketat oleh pilot. Investigasi mengulangi sesi simulasi di NAM Training Center Jakarta pada 7 Desember 2021. Sesi simulasi dihadiri oleh KNKT dan Sriwijaya Air. Sesi simulasi kedua memiliki tujuan dan skenario yang sama dengan sesi pertama di Nevada. Simulasi berhasil menciptakan kembali kecelakaan penerbangan.

Berdasarkan temuan awal tersebut maka ketentuan pada Pasal 141 ayat (2) yang menjelaskan bahwa kecelakaan yang timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya. Oleh karena itu pengangkut sepenuhnya memiliki kewajiban untuk bertanggung jawab terhadap seluruh penumpang yang meninggal dunia.

Dalam teori pertanggung jawaban dalam hukum pengangkutan, terdapat beberapa jenis tanggung jawab diantaranya adalah presumption of liability, yakni beban pembuktian tidak ada di pihak penumpang, tetapi di pihak pengangkut. Beban pembuktian ini kerap disebut sebagai beban pembuktian terbalik: maskapai acap diasumsikan bertindak salah dan harus membayarkan ganti rugi tanpa harus ada pembuktian dari penumpang. Teori ini termuat pada UU No. 1 Tahun 2009 terkait Penerbangan khususnya Pasal 141. Hal itu dapat dibuktikan bahwa pada Pasal 141 ayat (1) tersebut pengangkut akan mempertanggungjawabkan diri terhadap kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap misal kehilangan atau mengakibatkan tidak berfungsi salah satu anggota badan atau yang memengaruhi kegiatan secara normal misal kehilangan tangan, kaki, atau mata akibat peristiwa angkutan udara di dalam pesawat udara maupun naik turun pesawat udara. Berdasarkan ketentuan tersebut, pengangkut otomatis bertanggung jawab tanpa dibuktikan lebih dulu, sehingga pengangkut berhak menikmati batas ganti kerugian yang ditentukan. Namun dalam Pasal 141 ayat (2), batas ganti kerugian tersebut tidak berlaku bila kerugian tersebut muncul akibat kesengajaan atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, maka ahli waris atau korban bisa menutut ke pengadilan demi

mendapat ganti rugi yang telah ditentukan dimana telah ditetapkan dalam Pasal 141 ayat (3).<sup>12</sup>

Dalam praktiknya, penerapan tanggung jawab mutlak ini seharusnya memudahkan korban atau ahli waris untuk mendapatkan ganti rugi. Proses klaim ganti rugi biasanya melibatkan beberapa tahapan, mulai dari pengajuan klaim, verifikasi dokumen, hingga proses pembayaran. Perusahaan penerbangan wajib menyediakan informasi yang jelas mengenai cara mengajukan klaim dan dokumen yang diperlukan, serta memproses klaim tersebut dalam waktu yang wajar.

Sesuai dengan regulasi, keluarga korban berhak atas ganti rugi yang cepat dan adil. Namun, laporan dari berbagai sumber dan keluhan keluarga korban mengindikasikan bahwa proses klaim ganti rugi tidak berjalan seperti yang diharapkan dimana dalam peraturan ganti kerugian atau kompensasi ditentukan pada Pasal 141 Undang – undang nomor 1 tahun 2009 terkait Penerbangan, Pasal 2 jo Pasal 3 Peraturan Menteri perhubungan Nomor 77 tahun 2011 terkait Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK). Peraturan itu secara terperinci menyatakan bila besar kecil nominal ganti rugi yang ditentukan pada aturan ini tidak menutup peluang bagi penumpang, ahli waris, penerima kargo, atau pihak ketiga dalam menuntut pengangkut ke Dalam hal kasus kecelakaan Sriwijaya Air SJ-182, semua penumpang yang berjumlah 62 orang dinyatakan meninggal dunia maka merujuk pada peraturan tersebut tiap ahli waris dari seluruh korban berhak menerima ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah). Pihak yang membayarkan ganti kerugian tersebut adalah pihak Sriwijaya Air sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Penerbangan.

Dalam prakteknya, di tahun 2024 pihak Sriwijaya Air telah melaksanakan kewajiban pembayaran ganti kerugian terhadap 35 ahli waris dari total 62 ahli waris sesuai dengan daftar manifest penumpang Sriwijaya Air SJ-182 dengan masing-masing

---

<sup>12</sup> H.K Martono, Amad Sudiro, Rajawali Pers, 2010, Hukum Angkutan Udara hlm. 293-294

ahli waris mendapatkan pembayaran ganti rugi sejumlah Rp. 1.500.000.000 dengan rincian Rp. 1.250.000.000 sebagai ganti rugi wajib berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan dan Rp. 250.000.000 sebagai ganti rugi lain-lain. Jika dihitung sejak terjadinya kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ-182, maka sudah lebih dari tiga tahun pelaksanaan ganti kerugian yang dilakukan oleh pihak Sriwijaya Air.

Dalam Undang-Undang Penerbangan maupun Peraturan Menteri Perhubungan, tidak diatur batas waktu pemberian ganti kerugian yang harus dibayarkan pihak pengangkut kepada ahli waris korban kecelakaan sehingga tidak adanya sanksi yang dapat diberikan akibat belum selesainya pembayaran ganti kerugian terhadap seluruh ahli waris korban kecelakaan., peran Pemerintah adalah melindungi hak-hak setiap orang dalam bentuk peraturan. Dalam hal melindungi hak-hak korban kecelakaan pesawat maka peran Pemerintah dalam hal tersebut salah satunya adalah membuat peraturan yang dapat memberi kepastian dalam pemberian kompensasi dan atau ganti rugi. Dengan tidak adanya ketentuan yang mengatur batas waktu pemberian ganti kerugian, Pemerintah gagal dalam hal perlindungan hukum untuk para korban kecelakaan pesawat khususnya kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ182.

Ada beberapa kemungkinan yang menyebabkan pihak maskapai Sriwijaya Air belum membayar semua ganti rugi kepada ahli waris korban kecelakaan. Kemungkinan-kemungkinan tersebut disebutkan bahwa adanya kemungkinan belum ditunjuknya ahli waris oleh keluarga korban yang akan mendapat ganti kerugian dan kemungkinan belum lengkapnya dokumen persyaratan ahli waris yang menghambat proses pemberian ganti kerugian. Namun penjelasan tersebut tidak menjawab permasalahan mengenai kasus Sriwijaya Air tersebut karena hanya berupa asumsi belaka tanpa adanya kepastian dari pihak Sriwijaya Air.

Dalam proses pemberian ganti rugi Sriwijaya Air SJ-182 terdapat *Perjanjian Release and Discharge* yaitu suatu perjanjian antara ahli waris korban kecelakaan pesawat udara dengan perusahaan angkutan udara niaga atau pihak asuransi yang bertujuan untuk menyelesaikan klaim kompensasi secara damai. Dalam perjanjian tersebut, korban menyetujui untuk menerima sejumlah uang atau kompensasi lainnya sebagai kompensasi atas kerugian yang diderita akibat kecelakaan pesawat udara, dan dalam perjanjian tersebut korban menyetujui untuk melepaskan haknya untuk tidak menuntut perusahaan angkutan udara atau pihak-pihak lain yang terkait dengan

pengoprasian pesawat udara yang mengalami kecelakaan. Namun, perlu diingat bahwa perjanjian *release and discharge* tidak selalu sah, dan dapat dinyatakan tidak berlaku jika penumpang atau keluarga korban kecelakaan membuktikan bahwa mereka menandatangannya tanpa pemahaman yang memadai atau di bawah tekanan.

Selain itu, perjanjian *release and discharge* juga tidak dapat menghalangi klaim yang diajukan kepada otoritas publik, seperti badan pengawas penerbangan atau badan hukum lainnya. Menurut Bekker dan Hughes, (2014), perjanjian *release and discharge* hanya dapat digunakan untuk klaim kompensasi atas kerugian ekonomi yang timbul akibat kecelakaan penerbangan, dan tidak dapat digunakan untuk klaim atas kerugian non-ekonomi, seperti kerugian atau fisik. Selain itu, *perjanjian release and discharge* juga tidak dapat mengurangi kewajiban perusahaan angkutan udara niaga untuk membayar kompensasi atas kecelakaan penerbangan sesuai dengan persyaratan Konvensi Warsawa 1929 atau Konvensi Montreal 1999<sup>13</sup>.

Perjanjian *release and discharge* yang telah dikeluarkan oleh perusahaan angkutan udara telah mengurangi hak konsumen untuk mendapatkan perlindungan atas kerugian yang dideritanya. Hak untuk tidak dirugikan merupakan hak asasi manusia yang paling mendasar bagi penumpang, termasuk jika penumpang meninggal dunia, ahli waris merupakan wakilnya. Hak penumpang ini, termasuk kerugian yang diderita akibat dari cacat produk (*product defects*) harus dibuat sesuai dengan keadaan dan diakui secara formal. (Abeyratne, 2017). Hak asasi penumpang, termasuk juga dalam hal ini adalah batas waktu pengajuan tuntutan, dan dalam kaitannya dengan perjanjian *release and discharge*, tidak selalu bersifat final dan mengikat karena baik Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Montreal 1999 maupun UU 1 Thn 2009 menyatakan bahwa tidak ada batasan waktu yang ditentukan untuk mengajukan klaim kompensasi dalam kasus kecelakaan penerbangan yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia, dan tidak dapat dihapuskan atau dibatasi dengan cara apapun.

---

<sup>13</sup> Hemi Pamuraharjo, Cris Kuntadi, Dwi Amalia. op. cit. Hlm.67

Dengan demikian, Korban masih dapat mengajukan klaim atau tuntutan lebih lanjut terkait kecelakaan penerbangan jika dapat dibuktikan bahwa kerugian yang dideritanya jauh melebihi jumlah kompensasi yang diterima atau jika dapat dibuktikan bahwa perusahaan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut.

Dalam beberapa kasus di Amerika Serikat, hakim menganggap bahwa perjanjian *release and discharge* tidak berlaku untuk tuntutan kompensasi yang diajukan oleh ahli waris korban kecelakaan penerbangan. Hal ini diatur dalam Undang-Undang *Federal Aviation Administration Reauthorization Act of 1994*. Dalam kasus *Munoz v. Flightsafety International Inc.* (2003), hakim memutuskan bahwa perjanjian *release and discharge* tidak dapat mengexcusakan hak ahli waris korban kecelakaan penerbangan untuk mengajukan tuntutan kompensasi.

Implementasi ganti rugi dalam kasus Sriwijaya Air SJ-182 menunjukkan bahwa meskipun undang-undang telah mengatur mekanisme yang jelas dan adil untuk korban kecelakaan pesawat, realitas di lapangan seringkali jauh dari yang diidealkan. Proses yang berlarut-larut dan kurangnya transparansi dalam pengajuan klaim menyulitkan bagi keluarga korban yang sudah berduka. Hal ini menimbulkan pertanyaan serius tentang efektivitas pengaturan hukum yang ada dan menegaskan kebutuhan untuk pengawasan yang lebih ketat serta peningkatan layanan kepada korban kecelakaan pesawat udara. Jelas bahwa perlu ada peningkatan dalam sistem pengajuan klaim ganti rugi agar dapat benar-benar memberikan keadilan bagi korban kecelakaan pesawat udara.

## KESIMPULAN

Tanggung jawab mutlak pengangkut terhadap korban kecelakaan pesawat udara Sriwijaya Air SJ-182 adalah tidak dilaksanakan dengan baik karena menurut regulasi maskapai memiliki tanggung jawab mutlak untuk memberikan ganti rugi atas kerusakan yang disebabkan oleh kecelakaan, termasuk kematian. Dalam kasus Sriwijaya Air SJ 182 seharusnya mengurus klaim ganti rugi secara cepat. Namun, ada laporan bahwa proses pembayaran ganti rugi belum sepenuhnya terselesaikan, dan beberapa keluarga korban belum menerima kompensasi yang semestinya padahal hukum Penerbangan Indonesia adalah mekanisme hukum yang dirancang untuk menyediakan jaminan kepada penumpang bahwa mereka akan terlindungi dan

mendapatkan kompensasi yang layak jika mengalami cedera atau kehilangan nyawa akibat kecelakaan penerbangan. Tanggung jawab ini menegaskan kembali pentingnya keselamatan dan perlindungan penumpang sebagai prioritas utama dalam industri penerbangan, Dengan demikian, Peraturan Penerbangan memberikan kerangka kerja yang solid untuk memastikan bahwa korban kecelakaan pesawat dan keluarganya ditangani dengan cara yang adil dan efektif, melindungi hak-hak mereka untuk ganti rugi.

Mekanisme tanggung jawab mutlak terhadap ganti rugi korban kecelakaan pesawat udara Dalam kasus kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ-182, sudah sesuai dengan prosedur dan regulasi yang ada sudah sesuai dan memadai dalam menetapkan kewajiban maskapai untuk memberikan ganti rugi, realisasi di lapangan menunjukkan keterlambatan dan kekurangan pembayaran. Tanggung jawab mutlak yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan seharusnya memastikan bahwa korban kecelakaan pesawat mendapatkan kompensasi yang cepat dan tepat. Namun, dalam praktiknya, seperti terlihat dalam kasus kecelakaan Sriwijaya Air SJ-182, pembayaran ganti rugi baru terlaksana sebagian, yang menunjukkan adanya kesenjangan antara hukum yang berlaku dan pelaksanaannya. Ini memerlukan peninjauan dan peningkatan mekanisme pengawasan dan penegakan hukum untuk memastikan bahwa semua pihak yang berhak menerima ganti rugi dapat mendapatkannya secara penuh dan tepat waktu.

## DAFTAR PUSTAKA

- A.Setiawan et al. 2021. "Analisis Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air SJ-182", *Jurnal Hukum dan Peradilan*. 3 (10)
- Abdul Kadir Muhammad. 20014. Hukum dan Penelitian Hukum, Citra Aditya Bakti, Bandung,
- Abulkadir Muhammad. 1984. Hukum Perikatan, Alumni, Bandung.
- Amad Sudiro. 2011. Product Liability Dalam Penyelenggaraan Penerbangan, *Jurnal Hukum dan Pembanguna*. 1 (41)
- Amiruddin dan Zainal Asikin, 2010. Pengantar Metode Penelitian Hukum. Rajawali Pers,Jakarta,
- Bambang Sunggono. 2010 Metode Penelitian Hukum, Jakarta:Raja Grafindo Persada.
- Fletcher, George P. "Rethinking Criminal Law," (2000).
- H.K Martono, Amad Sudiro. 2010 "Hukum Angkutan Udara" Rajawali Pers. -----dan Agus Pramono, 2016, Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional.

- 1986, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta, UI Press
- 1995. "Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional", Bandung: Mandar Maju.
- Eka Budi Tjahjono.2011. "Asuransi Transportasi Darat-Laut- Udara", Bandung: CV. Mandar Maju.
- Harsono, B., 2010. "Sistem Tanggung Jawab Sipil dalam Hukum Lingkungan," *Jurnal Dinamika Hukum*. 3 (10)
- Khudzaifah Dimiyati. 2004, Teorisasi Hukum : Studi Tentang Perkembangan Pemikiran Hukum di Indonesia 1945-1990, Surakarta: Muhammadiyah University Preess.
- Kompas.com, 2021. 35 ahli waris korban kecelakaan pesawat sriwijaya air sj 182 [https://money.kompas.com/read/2022/11/03/134000026/35-orang-ahli-waris-korban-kecelakaan-pesawat-sriwijaya-air-sj-182-terima#google\\_vignette](https://money.kompas.com/read/2022/11/03/134000026/35-orang-ahli-waris-korban-kecelakaan-pesawat-sriwijaya-air-sj-182-terima#google_vignette) [diakses Maret 13, 2024]
- M. Yahya Harahap, 1986. "Segi-Segi Hukum Perjanjian" Alumni, Bandung.
- Muhaimin. 2020. Metode Penelitian Hukum, *Mataram* University Press. NTB.
- Muhammad Ferdian. 2019. "Implementasi Hukum Terhadap Perlindungan Konsumen Atas Kehilangan Atau Kerusakan Barang Bagasi Transportasi Udara" *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara Fakultas Hukum Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma*. 1 (10)
- Muhammad Taufik Hidayat. 2016. Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang- Undangan Tentang Penerbangan, *Jurnal Al'Adi* 3 (8)
- Peter Mahmud Marzuki. 2005. Penelitian Hukum, Jakarta. Kencana Prenada Media Grup
- Purwahid Patrik. 1994. Dasar-Dasar Hukum Perikatan (Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian dan Dari Undang-Undang), Mandar Maju, Bandung,
- S. Rahardjo.2017. "Hukum dan Tanggung Jawab Pengangkutan Udara", *Jurnal Hukum*. 1 (12)
- Rahmi Rizfa Al-fairuz, Amad Sudiro. 2022. "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Sj-182 Dalam Kecelakaan Pesawat Udara Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009" *NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Indonesia* e-ISSN: 2550-0813 | p-ISSN: 2541-657X | 1 (9)
- Saefullah Wiradipradja E. 2008. Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa ke Montreal 1999, Kiblat Buku Utama, Bandung.
- Salim HS. 2013 "Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak" Jakarta: Sinar Grafika,
- Santoso, U., 2012. "Hukum Pertanggungjawaban dan Asuransi Indonesia," PT. Raja Grafindo Persada.
- Soemiat, A., dan Rahardjo, W. 2014. "Asas Tanggung Jawab Mutlak dalam Hukum Lingkungan," *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia* 1 (1)
- Soerjono Soekanto dan Sri Madmuji, 2014, Penelitian Hukum Normatif ; Suatu Tinjauan Singkat, Jakarta. Rajawali Pers.
- Stefani Kamajaya, Fernando Sirait, Klara Sihombing, Karenita Situmorang. 2020. "Pertanggungjawaban maskapai dan perusahaan asuransi terhadap kematian penumpang akibat kecelakaan pesawat terbang" *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*. 2 (22)

- Sudikno Mertokusumo, 2017. "Mengenal Hukum: Suatu Pengantar," edisi ke- 1, Yogyakarta: Liberty.
- T. Bambang Widarto. 2012. "Hukum Udara- Ruang Angkasa" Alumni AHM- PTHM, Jakarta.