

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Penelitian**

Pengertian mengenai hukum telah ada pada semua orang, akan tetapi pengertian hukum pada banyak orang masih kurang, dengan demikian perlu adanya tindak lanjut mengenai hak dan tanggung jawab seseorang terhadap perbuatannya. (Abid Hamzah, 2018, hlm. 21) Di era modern ini, kecepatan menjadi salah satu hal yang sangat dibutuhkan manusia. Entah kecepatan internet, kecepatan mengirim barang, maupun kecepatan transportasi. Dalam hal transportasi, banyak orang akan memilih pesawat terbang. Selain karena kecepatannya, pesawat terbang juga dipilih karena faktor keamanannya dimana setiap detiknya selalu dipantau oleh pihak terkait. Sebagai negara yang berkembang dan negara kepulauan maka sangat membutuhkan jasa pengangkutan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain. Kondisi dan keadaan seperti itulah yang mengakibatkan jasa pengangkutan udara menjadi sangat penting. (Soekardono, 1983, hlm. 4)

Transportasi udara niaga dewasa ini mengalami perkembangan pesat, hal tersebut dapat dilihat dari banyak perusahaan atau maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional, sampai dengan tahun 2012 terdapat 39 perusahaan atau maskapai penerbangan yang beroperasi. Perusahaan-perusahaan yang melayani jasa penerbangan niaga diantaranya Garuda, Merpati, Sriwijaya, Mandala, Lion Air, Indonesia Air Asia dan lain lain. (Zauhar, 2015, hlm. 5)

Penerbangan komersil merupakan salah satu bentuk transportasi udara yang memungut biaya kepada penggunanya. Jenis penerbangan ini terbagi menjadi dua bentuk yaitu penerbangan niaga berjadwal dan penerbangan niaga tidak berjadwal. Di satu sisi, bertambahnya jumlah maskapai penerbangan bermanfaat bagi pengguna jasa angkutan udara (pemilik penumpang dan kargo) karena pilihannya akan lebih banyak.

Perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Namun di sisi lain, dengan tarif yang murah tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan (*service*), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan (*maintenance*) pesawat sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan terhadap penumpang pesawat. (Sinilele, 2016, hlm. 192)

Pesatnya perkembangan maskapai penerbangan selama satu dekade terakhir memberikan dampak positif bagi pengguna jasa penerbangan, khususnya banyaknya pilihan operator maskapai penerbangan yang menyediakan berbagai jenis layanan. Selain itu, banyaknya maskapai penerbangan menimbulkan suasana persaingan antar maskapai penerbangan yang pada akhirnya berujung pada munculnya tiket murah yang banyak diminati masyarakat. Namun persaingan ini juga menimbulkan kekhawatiran bahwa rendahnya harga tiket akan mempengaruhi kualitas pelayanan,

khususnya jasa perawatan pesawat. Kekhawatiran ini bermula dari seringnya terjadi kecelakaan pesawat. Dalam hal ini pengangkut atau maskapai penerbangan wajib mengangkut penumpang dengan selamat sampai tujuan tepat waktu, dan sebagai kompensasi atas pelaksanaan kewajiban tersebut, maskapai penerbangan akan menerima pembayaran biaya pengangkutan penumpang.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan mencantumkan hal-hal yang harus dipenuhi oleh suatu perusahaan penerbangan dalam pengoperasian pesawat udara seperti sertifikat kelayakan dan hal-hal lain yang menjamin keselamatan penerbangan. Dengan memperhatikan tujuan penerbangan antara lain adalah aman dan selamat, maka jelaslah pemerintah harus mengupayakan situasi dan kondisi penerbangan yang aman dan selamat tanpa adanya ancaman dari tindakan yang membahayakan dan kondisi yang membahayakan. Ketentuan dalam kecelakaan pesawat udara yang menjadi penyebab paling besar antara lain yaitu faktor manusia. Faktor manusia adalah setiap orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses penerbangan.

Berdasarkan riset data penerbangan di Indonesia masih menghadapi berbagai macam tantangan, termasuk infrastruktur yang kurang memadai atau melebihi kapasitas, dengan demikian keselamatan penerbangan menjadi hal serius selama bertahun-tahun, dikarenakan risiko kematian akibat kecelakaan pesawat terbang lebih tinggi dibandingkan dengan transportasi lainnya. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mengatakan menurut

data statistik lima tahun terakhir, bahwa terdapat banyak korban kecelakaan pesawat yang menelan korban jiwa ataupun kerusakan pada pesawat. (Anitana Widya Puspa, 2023, hlm. 1)

Dua peristiwa yang ada dalam dunia penerbangan yaitu insiden dan kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi di dalam pesawat udara, mulai dari bandar udara keberangkatan sampai dengan bandar udara kedatangan, yang mengakibatkan kematian, luka berat, atau kerugian akibat benturan dengan pesawat udara atau percikan mesin jet atau karena adanya kecelakaan. kegagalan struktural. rusak atau ada peralatan yang perlu diganti atau pesawat hilang sama sekali. Sedangkan insiden adalah peristiwa yang terjadi pada suatu penerbangan, berkaitan dengan pengoperasian pesawat udara dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Kecelakaan-kecelakaan pesawat udara tersebut, dapat disebabkan berbagai faktor, antara lain faktor manusia (*human*), mesin pesawat udara (*machine technical*), dan cuaca (*weather*). Dari ketiga faktor tersebut, studi menunjukkan bahwa sekitar 55% kecelakaan pesawat udara karena kesalahan/kelalaian kapten penerbang sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan 45% sisanya disebabkan oleh hal lain yang mendukung terjadinya kesalahan/kelalaian kapten penerbang tersebut. Studi ini juga menunjukkan bahwa peran manusia ternyata sebagai faktor rutin yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat. (HK Martono, 2007, hlm. 7)

Dalam hal ini tentu saja maskapai penerbangan harus mengganti kerugian kecelakaan pesawat tersebut, dijelaskan pada Undang-Undang tentang penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Pada Angkutan Udara. Pada Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, maka angkutan udara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang luka, cacat tetap ataupun meninggal dunia. Dan pada pasal 179 menjelaskan bahwa pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawab terhadap penumpang dan kargo sebagaimana dalam Pasal 141, Pasal 142, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Dasar hukum asuransi pada kecelakaan pesawat telah dimuat pada ketentuan Pasal 10 ayat (1) huruf c Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Pada Angkutan Udara, setiap penumpang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional, dan kapal perusahaan perkapalan atau pelayaran nasional, termasuk penumpang angkutan kota yang di bebaskan dari kewajiban membayar iuran, diberi jaminan pertanggungan kecelakaan diri selama penumpang itu berada dalam alat angkutan yang disediakan oleh perusahaan angkutan, untuk jangka waktu antara saat penumpang naik alat angkutan yang bersangkutan tempat berangkat dan saat turun dari alat angkutan tersebut di tempat tujuan menurut karcis atau tiket yang berlaku

untuk perjalanan atau penerbangan yang bersangkutan. (Robert Dicky Syahputra, 2023, hlm. 8211)

Biasanya asuransi pada kecelakaan pesawat dikelola oleh perusahaan lain, namun sayangnya, tidak sedikit perusahaan yang melakukan penyelewengan dana terhadap asuransi pada kecelakaan pesawat untuk para korban kecelakaan pesawat. Hal ini terjadi pada korban kecelakaan Pesawat Lion JT-160 pada tanggal 26 Oktober 2018, dari Rute Bandara Soekarno Hatta menuju bandara Depati Amir di Pangkal Pinang Bangkabelitung. Terkonfirmasi bahwa 13 menit setelah mengudara, pesawat jatuh pada pukul 06.33 WIB di sekitar perairan Tanjung Karawang, Jawa Barat. Berdasarkan analisa dari ketinggian 1200 meter pesawat meluncur kebawah dengan kecepatan 685 km perjam atau 190,3 meter perdetik. Pesawat sudah membentur permukaan laut, proses penurunannya berlangsung sangat cepat sehingga tidak diketahui penduduk sekitar kejadiannya dan mereka hanya mendengar suara ledakan. (Bramasta Bayu Dandy, 2022, hlm. 1)

Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) bisa mengelola uang dari Boeing yang ditujukan untuk korban Lion Air 610. Jaksa menyebut ACT ditunjuk perusahaan Boeing menjadi lembaga yang akan mengelola dana sosial atau (*Boeing Community Investment Fund*). Atas insiden itu, *The Boeing Company* atau Boeing menyediakan dana sebesar USD 25 juta melalui *Boeing Financial Assistance Fund* (BFAF) untuk keluarga atau ahli waris korban kecelakaan Lion Air 610. Selain itu, Boeing memberikan dana sebesar USD 25 juta

sebagai *Boeing Community Investment Fund* (BCIF) yang merupakan bantuan filantropis kepada komunitas lokal yang terkena dampak dari kecelakaan.

Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) menghubungi keluarga korban dan mengatakan bahwa Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) telah mendapatkan amanah (ditunjuk) dari perusahaan Boeing untuk menjadi lembaga yang akan mengelola dana sosial/BCIF dari perusahaan Boeing dan meminta keluarga korban untuk merekomendasikan Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) kepada pihak perusahaan Boeing.

Atas petunjuk dari Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT), keluarga korban diminta untuk mengisi formulir yang formatnya didapat dari Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT), kemudian *e-mail* yang dikirimkan ke pihak perusahaan Boeing atas petunjuk pihak Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) di dalam *e-mail* tersebut disebutkan dengan jelas bahwa dana sosial/BCIF yang diminta untuk dikelola oleh pihak Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) adalah sebesar USD 144.500.

Kemudian keluarga korban diminta pihak Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) untuk menandatangani dan mengisi beberapa dokumen/formulir pengajuan, yang harus dikirim melalui *e-mail* ke perusahaan Boeing, agar dana sosial/BCIF tersebut dapat dicairkan oleh pihak Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) dan dapat dikelola oleh Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) untuk pembangunan fasilitas sosial. Fasilitas sosial itu berupa pembangunan sarana pendidikan yang menggunakan anggaran dana CSR dari perusahaan Boeing yang sejatinya untuk 68 ahli waris korban Lion Air. Namun, setelah

dana cair, sebagian uang tersebut tidak digunakan untuk membangun fasilitas seperti yang dijanjikan kepada keluarga korban, tetapi untuk beberapa keperluan ACT, salah satunya untuk membayar gaji dan tunjangan hari raya (THR) karyawan. (Wilda Hayatun Nufus, 2022, hlm. 1)

Dalam kasus tersebut, Yayasan Aksi Cepat Tanggap (ACT) telah ditunjuk oleh perusahaan Boeing untuk mengelola dana sosial yang ditujukan untuk korban kecelakaan Lion Air 610. Namun, setelah dana cair, sebagian uang tersebut tidak digunakan untuk membangun fasilitas seperti yang dijanjikan kepada keluarga korban, tetapi untuk keperluan internal Yayasan ACT, seperti pembayaran gaji dan tunjangan karyawan. Hal ini menunjukkan bahwa ada kerjasama antara perusahaan penerbangan Lion Air dan Yayasan ACT dalam mengelola dana untuk korban kecelakaan, namun terjadi penyelewengan dana yang merugikan keluarga korban.

Perbuatan yang dilakukan oleh ACT ini telah melanggar Pasal 372 KUHPidana *Jo* Pasal 55 ayat (1) Ke-1 KUHPidana. Namun sayangnya, para penegak hukum disini hanya focus dalam memberikan atau menegakan sanksi pidana terhadap pelaku, tanpa memperhatikan bagaimana upaya atau cara dalam memberikan hak-hak kepada keluarga korban. Dalam hal ini, korban mengenai reviktimasasi, dimana pada viktimisasi pertama dialami oleh keluarga korban pada saat Yayasan ACT menyelewengkan dana korban kecelakaan Pesawat Lion JT-160, dan viktimisasi selanjutnya dimana para penegak hukum tidak memperhatikan upaya untuk memberikan hak-hak bagi keluarga korban berupa ganti rugi.

Berdasarkan hal tersebut, maka peneliti tertarik untuk membuat skripsi yang berjudul **PEMENUHAN HAK KORBAN PENYELEWANGAN DANA MILIK AHLI WARIS KECELAKAAN LION OLEH YAYASAN ACT DITINJAU DARI PERSPEKTIF HUKUM PIDANA DAN VIKTIMOLOGI.**

### **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian dalam latar belakang, maka peneliti menemukan tiga permasalahan, yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan mengenai pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi ?
2. Bagaimana penanganan kendala dalam pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi ?
3. Bagaimana penyelesaian dalam permasalahan pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang diuraikan dalam identifikasi masalah, maka peneliti bertujuan untuk :

1. Untuk memahami dan menganalisis pengaturan mengenai pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi;

2. Untuk memahami dan menganalisis pelaksanaan dan penanganan kendala dalam pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi; dan
3. Untuk memahami dan menganalisis penyelesaian dalam permasalahan pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Adapun kegunaan penelitian ini sebuah upaya pengembangan pengetahuan yang diharapkan dapat berguna, baik secara teoritis maupun praktis, yakni sebagai berikut :

1. Secara Teoritis
  - a. Pengembangan Keilmuan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan di bidang hukum pidana khususnya berkaitan dengan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT.

- b. Referensi Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi untuk penelitian tentang viktimologi yang lebih lanjut dan mendalam, khususnya mengenai hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT.

## 2. Secara Praktis

### a. Bagi Perusahaan Penerbangan

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada perusahaan penerbangan mengenai hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT.

## E. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran yang pertama kali dibahas dalam penelitian skripsi ini adalah Pancasila dan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945. Negara hukum adalah negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya. Keadilan merupakan syarat bagi tercapainya kebahagiaan hidup untuk warga negara dan keadilan perlu diajarkan rasa susila kepada setiap manusia agar menjadi warganegara yang baik. Peraturan yang sebenarnya ialah peraturan yang mencerminkan keadilan bagi pergaulan antar warga negaranya. maka menurutnya yang memerintah negara bukanlah manusia melainkan pikiran yang adil. Hukum sebagai gejala sosial mengandung berbagai aspek, faset, ciri, dimensi ruang dan waktu serta tatanan abstraksi yang majemuk. (Wawan, 2015, hlm. 29)

Begitu pula disebutkan dalam dalam Pembukaan Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea keempat yang menyatakan bahwa :

“Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu pemerintahan Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban

dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah kemerdekaan kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang Dasar Negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.”

H.R. Otje Salman dan Anthon F. Susanto menyatakan pendapatnya mengenai makna yang terkandung dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea keempat tersebut, yaitu: (H.R. Otje Salman dan Anthon F. Susanto, 2008, hlm. 158)

“Pembukaan alinea keempat ini menjelaskan tentang Pancasila yang terdiri dari lima sila. Pancasila secara substansial merupakan konsep yang luhur dan murni; luhur, karena mencerminkan nilai-nilai bangsa yang diwariskan turun temurun dan abstrak. Murni karena kedalaman substansi yang menyangkut beberapa aspek pokok, baik agamis, ekonomis, ketahanan, sosial dan budaya yang memiliki corak partikular.”

Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menegaskan bahwa, Negara Republik Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum (*rechtstaat*). Sebagai negara hukum, maka Negara Indonesia selalu menjamin segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan serta wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.

Tujuan Negara Indonesia menurut Kaelan, maka salah satu dari tujuannya yaitu mengenai “Melindungi segenap bangsa Indonesia dan tumpah darah Indonesia”, maka salah satu tugas dari instrumen hukum adalah untuk melindungi warga Indonesia dari ancaman apapun salah satunya adalah dalam

bidang perekonomian yang merupakan salah satu hal yang menjadi pokok dalam kehidupan manusia. (Kaelan, 2003, hlm. 160)

Sebagai negara hukum, maka Indonesia menjunjung tinggi Hak Asasi Manusia, dimana dalam hal bersumber dalam Pasal 28A-J Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945. Namun dalam skripsi ini hanya akan menggarisbesarkan Pasal 28 C ayat (1) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya. Kemudian Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum. Kemudian Pasal 28G ayat (1) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.

Pancasila dan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan sumber hukum bagi *applied theory* yang hendak dibahas dalam skripsi ini, yakni peraturan perundang-undang yang berhubungan dengan objek penelitian yaitu mengenai hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT.

Sebelum tahun 2001, peraturan tertulis tentang Yayasan belum ada, demikian pula dalam KUHPdata, KUH Dagang dan peraturanperaturan lainnya tidak ada yang mengatur mengenai Yayasan. Baru di tahun 2001, Indonesia memiliki undang-undang mengenai Yayasan yakni Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2001 tentang Yayasan yang diundangkan pada tanggal 6 Agustus 2001 dalam Lembaran Negara Republik Indonesia (LNRI) Nomor 4132 dan mulai berlaku sejak tanggal 6 Agustus 2002. Jangka waktu yang diberikan Pemerintah atas sosialisasi Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2001 selama satu tahun itu dimaksudkan agar masyarakat mengetahui dan memahami peraturannya dan dapat mempersiapkan segala sesuatunya yang berhubungan dengan Yayasan.(BPHN, 2012, hlm. 19) Saat ini yayasan sendiri ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2001 tentang Yayasan.

Tujuan yayasan haruslah bersifat idealistis, sosial dan kemanusiaan. Keberadaan yayasan disebabkan oleh sifat dan tujuannya yang bukan komersial. Berbagai kemudahan yang diperoleh yayasan seperti kemudahan dalam pendiriannya, cara pengumpulan dana, sumbangan dari masyarakat, subsidi pemerintah dan fasilitas perpajakan tidak terpisahkan dari tujuan yayasan yang bersifat sosila dan kemanusiaan itu. Hal ini lebih jelas terlihat dari pendirian yayasan yang tidak boleh bertujuan melakukan pemberian/ kontra prestasi kepada para pendiri atau para pengurusnya, ataupun kepada pihak ketiga kecuali bila yang disebut terakhir ini dilakukan dengan tujuan sosial. (Hayati Soeroredjo, 2002, hlm. 17)

Yayasan dapat bergerak diberbagai bidang sebagaimana ditentukan dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2001 tentang Yayasan yang menyatakan bahwa : (Rido, 2018, hlm. 92)

1. Yayasan dapat melakukan kegiatan usaha untuk menunjang pencapaian maksud dan tujuannya dengan cara mendirikan badan usaha dan/atau ikut serta dalam suatu badan usaha;
2. Yayasan tidak boleh membagikan hasil kegiatan usaha kepada Pembina, Pengurus, dan Pengawas.

Pasal 3 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2001 tentang Yayasan yang menyatakan bahwa yayasan dapat melakukan kegiatan usaha untuk menunjang pencapaian maksud dan tujuannya dengan cara mendirikan badan usaha dan/atau ikut serta dalam suatu badan usaha, salah satu usaha yayasan yang menjadi objek penelitian dalam skripsi ini adalah asuransi.

Asuransi sendiri ditentukan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian. Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian menyatakan bahwa asuransi adalah peg'anjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk: (Tuti Rastuti, 2011, hlm. 91)

1. Memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau
2. Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.

Yayasan yang memiliki kegiatan usaha di bidang asuransi harus mengikuti ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2001 tentang Yayasan. Yayasan tersebut tidak diperbolehkan untuk membagikan hasil kegiatan usahanya kepada Pembina, Pengurus, atau Pengawas. Sedangkan dalam konteks asuransi, perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat juga penting untuk diatur agar penumpang dapat mendapatkan kompensasi yang sesuai dengan kerugian yang diderita. Dengan demikian, yayasan yang bergerak di bidang asuransi harus mematuhi peraturan yang berlaku dan memberikan perlindungan hukum yang sesuai bagi nasabahnya. (Zauhar, 2015, hlm. 112)

Pengaturan terkait dengan perlindungan hukum bagi penumpang ada yang bersifat untuk mencegah sebuah kejadian atau memberikan perlindungan apabila sesuatu hal terjadi. Dalam hal terjadinya sebuah kecelakaan pesawat

udara yang menyebabkan hilangnya nyawa seseorang, maka bentuk perlindungan hukum yang diberikan terkait dengan hal itu adalah kompensasi atau pemberian sejumlah uang akibat kecelakaan pesawat. Dapat dinyatakan bahwa materi hukum yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan adalah menyangkut penentuan tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terhadap penumpang, penentuan ganti kerugian, dan upaya hukum bagi penumpang yang mengalami kerugian.

Di Indonesia besarnya ganti rugi pertama kali diatur dalam stb.1939-100 tentang angkutan udara. Menurut Pasal 30 *Staatsblads* 1939-100 yang menyatakan bahwa setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh ganti rugi sebesar Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus rupiah), Rp 25,00 (dua puluh lima rupiah) per kilogram bagasi tercatat dan Rp 500,00 (lima ratus rupaiah) setiap kilo barang. Dalam perkembangannya, Pasal 30 STB.1939-100 diatur kembali dalam Pasal 43, Pasal 44, dan Pasal 47 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti rugi terhadap korban kecelakaan pesawat udara di atur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Pengangkutan Udara. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang pengangkutan Udara, besaran santunan penumpang yang menjadi korban kecelakaan sebesar Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah). Besaran ini mengacu pada surat keputusan meneti perhubungan yang menetapkan besaran santunan korban kecelakaan pesawat

udara sebesar US\$ 20.000 (dua puluh ribu dolar) dengan asumsi nilai tukar dolar terhadap rupiah pada saat itu adalah 1 US\$ sama dengan Rp 2000 (dua ribu rupiah).

Jumlah ganti kerugian yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Pengangkutan Udara pada perkembangannya juga di rasa tidak cukup baik bagi para korban ataupun ahli wari dari korban. Maka di buatlah Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pengaturan ini terdapat dalam Pasal 141 Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan ketentuan mengenai ganti rugi terdapat dalma Pasal 165 Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Dalam pasal 141 Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa :

“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.”

Cacat tetap disini misalnya kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang memengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki atau mata.

Pasal 165 Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, jumlah ganti rugi kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka akibat kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara ditetapkan dengan peraturan menteri perhubungan. Tindak lanjut dari

pasal tersebut adalah dibuatnya Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dalam Pasal 3 huruf (a) Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa besaran ganti rugi terhadap korban kecelakaan pesawat sebesar Rp 1.250.000.000 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) perpenumpang. Jumlah ganti rugi tersebut merupakan ganti rugi yang diberikan oleh badan usaha angkutan udara niaga di luar ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga asuransi yang ditetapkan oleh pemerintah.

Skripsi ini membahas mengenai pemenuhan hak bagi korban kecelakaan pesawat terbang. Korban sendiri dapat bedakan menjadi beberapa jenis, jika ditinjau dari perspektif tingkat keterlibatan korban dalam terjadinya kejahatan, Ezzat Abdel Fattah menyebutkan beberapa tipologi korban, yaitu : (Sutiyoso, 2006, hlm. 93)

1. *Non participating victims* adalah mereka yang menyangkal/menolak kejahatan dan penjahat tetapi tidak turut berpartisipasi dalam penanggulangan kejahatan;
2. *Latent or predisposed victims* adalah mereka yang mempunyai karakter tertentu cenderung menjadi korban pelanggaran tertentu;
3. *Provocative victims* adalah mereka yang menimbulkan kejahatan atau pemicu kejahatan;
4. *Participating victims* adalah mereka yang tidak menyadari atau memiliki perilaku lain sehingga memudahkan dirinya menjadi korban; dan

5. *False victims* adalah mereka yang menjadi korban karena dirinya sendiri.

Korban tentunya membutuhkan perlindungan hukum, Philipus M. Hadjond dalam bukunya berpendapat bahwa perlindungan hukum diinterpretasikan sebagai suatu hal yang melindungi subjek-subjek hukum dengan sarana peraturan perundang-undangan yang berlaku atau hukum positif, dan sifat pemenuhannya adalah memaksa dengan konsekwensi ketidakpatuhan maka diberlakukan sebuah sanksi hukum. Sarana perlindungan hukum dapat diklasifikasikan dalam 2 (dua) jenis, yaitu : (P.M. Hadjon, 1987, hlm. 193)

1. Perlindungan hukum dengan sarana represif

Perlindungan hukum yang represif mempunyai maksud tujuan agar bisa menyelesaikan suatu perselisihan. Sebagai contoh adalah pengendalian perlindungan hukum oleh Pengadilan Umum, pengadilan Militer, dan Pengadilan Administrasi adalah bentuk kategori perlindungan hukum secara represif di Indonesia. Prinsip pertama, perlindungan hukum terhadap tindakan tidak patuh terhadap hukum bertumpu pada konsepsi pengakuan dan perlindungan terhadap HAM, karena menurut sejarah serta pemikiran barat, terciptanya konsepsi pemahaman tentang pengakuan dan perlindungan HAM ditujukan semata kepada pemberian batas kewajiban maupun hak antara masyarakat dan pemerintah. Prinsip kedua, yang menjiwai perlindungan hukum terhadap penyelenggaraan negara adalah prinsip negara hukum. Berkaitan dengan pemenuhan HAM, pengakuan

beserta perlindungan hukum memiliki kedudukan utama bilamana ditinjau dari tujuan hukum negara Indonesia.

## 2. Perlindungan hukum dengan sarana preventif

Pada konsepsi perlindungan hukum preventif ini, Tujuannya tidak lain adalah guna terjadinya sengketa, alih-alih menyelesaikannya. Setiap subjek hukum memiliki kesempatan untuk mengajukan keberatan, usulan, dan pendapatnya kebijakan mengeluarkan sebuah peraturan yang definitif dan berlaku. Sebelum suatu keputusan tercipta dengan adanya produk hukum, perlindungan hukum secara preventif memiliki makna besar bagi tindakan subjek hukum tidak patuh melanggar dengan sewenang-wenang bertindak, sebab dengan adanya konsepsi perlindungan hukum secara preventif berdampak pada seluruh subjek hukum yang terpacu untuk bertindak hati-hati dalam mengambil keputusan sebelum melakukan perbuatan. Melihat kondisi sistem hukum Indonesia nampaknya belum ada pengaturan secara komprehensif mengenai perlindungan hukum secara preventif.

## **F. Metode Penelitian**

### 1. Metode Pendekatan

Spesifikasi penelitian ini bersifat deskriptif analitis, yaitu menggambarkan, menguraikan dan memaparkan secara jelas hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang hendak diungkapkan. (Moleong, 2018, hlm. 65) Penelitian ini akan membahas permasalahan yang diteliti tentang pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris

kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi.

## 2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan oleh penulis adalah deskriptif analisis. Nomensen Sinamo, menyatakan bahwa : (Sinamo, 2009, hlm. 34)

“Spesifikasi Penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan secara tepat sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu atau untuk menentukan penyebaran suatu gejala atau untuk menentukan ada tidaknya hubungan antara suatu gejala dengan gejala lain dalam masyarakat.”

Dalam penelitian ini akan digambarkan mengenai pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi.

## 3. Tahap Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan dalam dua tahap yaitu penelitian kepustakaan dan dilanjutkan dengan penelitian lapangan untuk memperoleh data pendukung. Penelitian kepustakaan merupakan penelitian utama yang dilanjutkan dengan penelitian lapangan sebagai penelitian untuk mengambil data pendukung :

### a. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Kegiatan Penelitian Kepustakaan yaitu penelitian yang dilakukan untuk mendapatkan data yang bersifat teoritis, dengan mempelajari sumber - sumber bacaan yang erat hubungannya dengan permasalahan dalam Tesis ini. Penelitian kepustakaan ini disebut data sekunder, yang terdiri dari :

- 1) Bahan-bahan hukum primer, yaitu peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan objek penelitian, diantaranya:
    - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Amandemen ke IV Tahun 1945;
    - b) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Lama;
    - c) Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan; dan
    - d) Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
  - 2) Bahan-bahan hukum sekunder yaitu bahan yang menjelaskan bahan hukum primer berupa hasil penelitian dalam bentuk buku-buku yang ditulis oleh para ahli, artikel, karya ilmiah maupun pendapat para pakar hukum.
  - 3) Bahan-bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan lain yang ada relevansinya dengan pokok permasalahan yang menjelaskan serta memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yaitu kamus dan bibliografi.
- b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan dilakukan guna menunjang data sekunder dengan melakukan wawancara kepada narasumber yang berkaitan dengan pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi.

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Salah satu penunjang peneliti dalam penelitian ini adalah dengan cara pengumpulan data. Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan peneliti sebagai berikut :

##### a. Studi Kepustakaan

Studi Kepustakaan dilakukan dengan cara mengumpulkan, bahan-bahan hukum atau dokumen tertulis yang berkaitan dengan pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi yang selanjutnya dilakukan proses klasifikasi bahan hukum tersebut dengan penyusunan secara teratur dan sistematis.

##### b. Studi Lapangan (*Field Research*)

Penelitian ini dilakukan dengan wawancara tidak terarah atau bebas terpimpin yaitu dengan mempersiapkan terlebih dahulu pertanyaan- pertanyaan sebagai pedoman tetapi masih dimungkinkan adanya variasi-variasi pertanyaan dan metode tanya jawab yang disesuaikan dengan situasi ketika studi lapangan yang berkaitan dengan pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi.

#### 5. Alat Pengumpul Data

##### a. Data Kepustakaan

Data kepustakaan didapatkan dengan mempelajari materi-materi bacaan yang berupa literatur, catatan-catatan, perundang-undangan yang berlaku dan bahan lain dalam penelitian ini.

b. Data Lapangan

Data lapangan didapatkan melalui kasus posisi, tabel, dan tanya jawab kepada notaris yang berkaitan dengan pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi. Wawancara yang dilakukan terhadap narasumber, tentunya merupakan wawancara yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti dengan mempersiapkan pedoman wawancara mengenai pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi sebagai bahan penelitian hukum. Wawancara akan digunakan melalui pengiriman *email* kepada instansi dan alat penunjang lainnya disesuaikan dengan situasi ketika pengumpulan data lapangan terkait dengan permasalahan yang akan diteliti.

6. Analisis Data

Analisa dilakukan melalui penalaran ilmiah terhadap bahan-bahan hukum yang akan dianalisis melalui yuridis kualitatif yakni menggambarkan fakta yang terjadi yang kemudian dihubungkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. (Jonaedi Effendy, 2018, hlm. 27)

Melalui penelitian ini akan diuraikan masalah dengan analisis deskriptif kualitatif yaitu melakukan penelaahan secara lengkap terkait dengan aturan-aturan yang terkait dengan permasalahan. Bahan hukum yang ada akan dikelompokkan kemudian dilakukan analisis, sehingga dapat dideskripsikan dan digambarkan bagaimana pemenuhan hak korban penyelewangan dana milik ahli waris kecelakaan lion oleh Yayasan ACT ditinjau dari perspektif hukum pidana dan viktimologi.

## 7. Lokasi Penelitian

### a. Lokasi Penelitian Kepustakaan

Lokasi penelitian kepustakaan dilakukan di Perpustakaan Saleh Adiwinata Fakultas Hukum Universitas Pasundan di Jl. Lengkong Dalam No.17, Cikawao, Kec. Lengkong, Kota Bandung, Jawa Barat 40251.

### b. Lokasi Penelitian Lapangan

Lokasi penelitian lapangan dilakukan di Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) di Jalan Medan Merdeka Timur No.5 Gedung Perhubungan Lantai 3, RT.6/RW.1, Gambir, Kecamatan Gambir, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 10110.