



---

## Keadilan Bagi Pihak Korban Dalam *Release And Discharge Agreement* Transportasi Udara yang Dilegalisasi oleh Notaris Dalam Kasus Kecelakaan Pesawat Lion Air Jt610

*Justice for Victims in the Release And Discharge Agreement of Air Transportation Legalized by Notary in the Case of Lion Air Jt610 Aircraft Accident*

<sup>1\*)</sup>Lucyanna Nilasary, <sup>2)</sup> Chandra Yusuf, <sup>3)</sup> Mohammad Ryan Bakry

Program Studi Kenotariatan Sekolah Pascasarjana Universitas Yarsi

\*Email: <sup>1\*)</sup>[lucyannanilasary@gmail.com](mailto:lucyannanilasary@gmail.com), <sup>2)</sup>[chandra.yusuf@yasri.ac.id](mailto:chandra.yusuf@yasri.ac.id), <sup>3)</sup>[mohammadryanbakry@gmail.com](mailto:mohammadryanbakry@gmail.com)

\*Correspondence: <sup>1)</sup>lucyanna nilasary

---

DOI:

10.36418/comserva.v2i6.387

Histori Artikel:

Diajukan :01-10-2022

Diterima :11-10-2022

Diterbitkan :21-10-2022

### ABSTRAK

Dalam menciptakan kepastian hukum, keadilan dan perlindungan bagi masyarakat diperlukan aturan hukum yang dapat mengakomodir seluruh aspek kehidupan karena tujuan hukum adalah terciptanya rasa keadilan dalam masyarakat. Dalam kasus kecelakaan pesawat Lion Air JT610, proses pembayaran ganti kerugian kepada keluarga korban masih mengalami kendala, yaitu adanya *Release and Discharge Agreement* yang kemudian dilegalisasi oleh Notaris, sebagai syarat mutlak pencairan ganti rugi. Keluarga korban diminta melepaskan haknya secara keseluruhan agar tidak melakukan tuntutan kepada pihak manapun yang dianggap bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan. Perumusan masalah dalam penelitian ini bertujuan untuk menganalisis aspek hukum dari *Release and Discharge Agreement* yang dilegalisasi oleh Notaris dan menemukan bentuk keadilan berdasarkan prinsip keadilan bagi keluarga korban dengan melihat dari bentuk-bentuk pertanggungjawaban pihak-pihak terkait dalam kecelakaan pesawat Lion Air JT610. Metode yang digunakan adalah yuridis normatif melalui pendekatan perundang-undangan, pendekatan konsep dan pendekatan kasus. Disimpulkan bahwa *Release and Discharge Agreement* dapat dinyatakan batal demi hukum karena isinya melanggar aturan perundang-undangan di Indonesia dan melanggar hak asasi manusia, pihak korban masih bisa menuntut haknya kepada pihak-pihak terkait kecelakaan pesawat tanpa menghilangkan haknya dari yang lain. Dalam hal ini Lion Air tetap harus memenuhi kewajibannya membayar ganti rugi tanpa syarat apapun sehingga pihak korban mendapatkan keadilan.

Kata kunci: *Release and Discharge Agreement*; Hak Asasi Manusia; Perbuatan Melawan Hukum

### ABSTRACT

*In creating legal certainty, justice and protection for the community, the rule of law is needed that can accommodate all aspects of life because the purpose of law is to create a sense of justice in society. In the case of the Lion Air JT610 plane crash, the process of paying compensation to the families of the victims still experienced obstacles, namely the existence of a Release and Discharge Agreement which was then legalized by a Notary, as an absolute requirement for disbursement of compensation. The victims' families are asked to waive their rights in their entirety so that they do not make demands to any party deemed responsible for the accident. The*

*formulation of the problem in this study aims to analyze the legal aspects of the Release and Discharge Agreement legalized by Notary and find a form of justice based on the principles of justice for the victims' families by looking at the forms of responsibility of the parties involved in the Lion Air JT610 plane crash. The method used is normative juridical through a statutory approach, concept approach and case approach. It is concluded that the Release and Discharge Agreement can be declared null and void because its contents violate the laws and regulations in Indonesia and violate human rights, the victims can still claim their rights to the parties related to the plane crash without eliminating their rights from others. In this case Lion Air still has to fulfill its obligation to pay compensation without any conditions so that the victims get justice.*

**Keywords:** *Release and Discharge Agreement; Human Rights; Wrongful Acts of Law*

---

## PENDAHULUAN

Transportasi umum saat ini semakin berkembang dan menjadikan dunia seolah tanpa batas (Arodha, 2022). Saat ini, transportasi udara menjadi pilihan transportasi umum andalan yang banyak digunakan dan menjadi kebutuhan utama bagi masyarakat dalam mendukung mobilitasnya. Menurut data yang dapat dilihat dari Badan Pusat Statistik (BPS) (Sinilele, 2016), jumlah penumpang pesawat di Bandara Utama Soekarno Hatta untuk penerbangan domestik menempati urutan teratas dalam kurun waktu 4 (empat) tahun sejak tahun 2018 sampai dengan tahun 2021 (Mangundap et al., 2017).

Sebagai salah satu sarana transportasi umum, pesawat banyak menawarkan berbagai keunggulan jika dibandingkan dengan transportasi lain diantaranya yaitu efisiensi waktu, kenyamanan pelayanan, tarif yang cukup terjangkau, jangkauan destinasi yang luas dan dinilai paling aman dari potensi terjadinya kecelakaan (Supriyono et al., 2022).

Keselamatan menjadi faktor utama yang wajib menjadi perhatian bagi setiap kegiatan pengangkutan (Kadarisman, 2017), termasuk transportasi udara, karena konsumen juga berhak atas keselamatan dan keamanan selama dalam perjalanan (Purba, 2017). Oleh karenanya diperlukan pengaturan mengenai hal tersebut. *Aviation Safety Network* mencatat ada 156 kejadian fatal kecelakaan pesawat di Indonesia sejak tahun 1919 baik penerbangan komersial atau transportasi militer, dengan jumlah korban terbanyak pada kasus kecelakaan pesawat Lion Airkode penerbangan JT610 rute Jakarta - Pangkal Pinang pada tanggal 29 Oktober 2018 yang jatuh di Tanjung Pakis, Perairan Karawang setelah 13 menit mengudara dengan jumlah korban sebanyak 189 penumpang yang terdiri dari 178 orang dewasa, 3 orang anak serta 6 orang awak kabin dan 2 orang pilot. Kejadian terakhir yaitu kecelakaan pesawat Sriwijaya Air kode penerbangan SJ182 rute Jakarta – Pontianak ada tanggal 9 Januari 2021 setelah dinyatakan hilang kontak pada pukul 14.40 WIB, sekitar 4 menit setelah lepas landas dari Bandara Soekarno Hatta. Jumlah tersebut merupakan kecelakaan penerbangan terbanyak di Asia.

Begitu seringnya terjadi kecelakaan pesawat memberikan dampak buruk pada citra kedirgantaraan Indonesia dan merugikan pengguna jasa angkutan udara bahkan bisa berdampak pada menurunnya rasa percaya pengguna jasa untuk menggunakan jasa angkutan

---

udara ([Sazpah et al.](#), 2020), ([Kadarisman](#), 2017). Oleh karena itu diperlukan aturan yang dapat memberikan perlindungan hukum dan kepastian hukum baik kepada pengangkut maupun pengguna jasa angkutan ([Hanggoro et al.](#), 2019).

Untuk penerbangan dalam negeri sendiri, Hukum Nasional Indonesia mengaturnya melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 (Permenhub Nomor 77 Tahun 2011) ([Juwana](#), 2019). Untuk penerbangan internasional acuan yang digunakan adalah Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999. Pesawat Lion Air JT610 adalah jenis pesawat Boeing 737-8 Max pabrikan Boeing Company yang berkapasitas 210 penumpang ([Rorong](#), 2021), ([Priscilla et al.](#), 2019). Dengan demikian perusahaan pengangkut berkewajiban memenuhi kewajiban memberikan ganti rugi sesuai dengan aturan perundang-undangan yang berlaku. Kemudian muncul permasalahan, dalam praktiknya pemberian ganti rugi mengalami kendala, karena untuk dapat menerima ganti rugi ahli waris keluarga korban diwajibkan untuk menandatangani *Release and Discharge Agreement* yang kemudian dilegalisasi oleh Notaris.

Kejadian yang serupa terjadi kembali pada kasus kecelakaan pesawat Sriwijaya Air kode penerbangan SJ182 pada tanggal 9 Januari 2021 yang membawa 62 orang termasuk penumpang dan awak kabin dalam perjalanan dari Jakarta menuju Pontianak.” Pesawat yang digunakan pun masih pabrikan Boeing Company dengan jenis Boeing 737-500. Seperti halnya Lion Air dalam kasus kecelakaan Lion Air JT610, Sriwijaya Air selaku penyelenggara angkutan pun wajib memberikan ganti rugi kepada keluarga korban berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Pasal 3 huruf a Permasalahan yang sama muncul kembali dengan adanya klausul *release and discharge* yang dituangkan dalam *Release and Discharge Agreement* yang kemudian di legalisasi oleh Notaris ([Giyono](#), 2021). Sehingga tidak semua ahli waris korban mau menandatangani pernyataan tersebut yang berakibat pada tidak cairnya ganti rugi yang sudah seharusnya menjadi tanggungjawab pengangkut dan hak mutlak dari ahli waris keluarga korban.

*Release and Discharge Agreement* adalah perjanjian bawah tangan yang dibuat oleh pihak asuransi dan maskapai penerbangan agar ditandatangani oleh keluarga korban atau ahli waris guna proses pemberian ganti kerugian akibat kecelakaan pesawat Lion Air JT610, yang kemudian di legalisasi oleh notaris. Disinilah notaris diharapkan dapat memberikan penyuluhan terkait perjanjian bawah tangan tersebut sebelum akhirnya di legalisasi ([Putri](#), 2021). Yang menjadi pertanyaan apakah klausul *release and discharge* dapat diterapkan di Indonesia yang menggunakan undang-undang sebagai sumber hukumnya. Topik mengenai *Release and Discharge Agreement* yang dilegalisasi oleh Notaris menjadi penting untuk dibahas karena penggunaan klausul *release and discharge* dalam perjanjian sehingga menyulitkan keluarga korban untuk mendapatkan haknya secara utuh ([RISET](#), 2017).

## METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus ([Suhaimi](#), 2018).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Aspek Hukum *Release and Discharge Agreement* yang Dilegalisasi Oleh Notaris

Pada 29 Oktober 2018 terjadi kecelakaan pesawat Lion Air dengan kode penerbangan JT610 jenis pesawat Boeing 737-8 (MAX) registrasi PK-LQP dalam tujuan penerbangan dari Bandara Soekarno Hatta menuju Bandara Depati Amir Pangkal Pinang.

Menurut hasil dari laporan yang disampaikan oleh KNKT adalah sebagai berikut:

Saat kejadian, pilot pesawat sempat melaporkan adanya beberapa gangguan pada kendali pesawat, indikator ketinggian, dan indikator kecepatan. Pesawat akhirnya jatuh di Tanjung Karawang, Jawa Barat dan seluruh penumpang serta awak pesawat 189 orang tidak ada yang selamat. Kerusakan indikator kecepatan dan ketinggian di pesawat PK-LQP terjadi pertama kali pada tanggal 26 Oktober 2018 dalam penerbangan dari Tianjin, China ke Manado, Indonesia. Setelah beberapa kali perbaikan pada kerusakan yang berulang, pada tanggal 28 Oktober 2018 Angle of Attack (AOA) sensor kiri diganti di Denpasar, Bali. Pilot berhasil menghentikan aktifnya Manuvering Characteristics Augmentation System (MCAS) dengan memindahkan Stab Trim switch ke posisi Cut Out (mati/ tidak aktif). Setelah mendarat di Jakarta, pilot melaporkan kerusakan yang terjadi namun tidak melaporkan stick shaker (guncangan kendali pilot) dan pemindahan Stab Trim ke posisi Cut Out. Lampu peringatan AOA Disagree tidak tersedia, sehingga pilot tidak melaporkannya. Masalah yang dilaporkan ini hanya dapat diperbaiki menggunakan prosedur perbaikan AOA Disagree. Pada 29 Oktober 2018 pesawat dioperasikan dari Jakarta ke Pangkal Pinang. FDR (Flight Data Recorder) merekam kerusakan yang sama terjadi pada penerbangan ini. Pilot melaksanakan Air Traffic Control (ATC) prosedur non-normal untuk IAS (Indicated Air Speed) Disagree, namun tidak mengenali kondisi runaway stabilizer. Beberapa peringatan, berulangnya aktivasi MCAS dan padatnya komunikasi dengan ATC berkontribusi pada kesulitan pilot untuk mengendalikan pesawat. MCAS adalah fitur yang baru ada di pesawat Boeing 737-8 (MAX) untuk memperbaiki karakteristik angguk (pergerakan pada bidang vertikal) pesawat pada kondisi flap up, manual flight (tanpa auto pilot) dan AOA tinggi. Proses investigasi menemukan bahwa desain dan sertifikasi fitur ini tidak memadai, juga pelatihan dan buku panduan untuk pilot tidak memuat informasi terkait MCAS.

Berdasarkan uraian diatas, maskapai bertanggungjawab memberikan ganti rugi kepada keluarga korban sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu sebagai berikut :

#### 1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Suatu kontrak atau perjanjian dianggap sah dan mengikat para pihaknya apabila memenuhi syarat sah yang ditentukan Pasal 1320 KUHPerdata mengenai syarat sahnya perjanjian, yakni:

a. Sepakat bagi mereka yang mengikatkan dirinya. Suatu perjanjian dapat dikatakan cacat hukum atau kata sepakat dianggap tidak tercapai jika dalam prosesnya terjadi hal-hal sebagai berikut:

1) Paksaan.

- 2) Penipuan.
- b. Kecakapan para pihak untuk membuat suatu perikatan. Orang yang dianggap tidak cakap maka tidak dapat melakukan tindakan hukum, yaitu:
  - 1) Orang yang belum dewasa
  - 2) Orang dibawah pengampuan
  - 3) Orang-orang perempuan dalam pernikahan
- c. Suatu hal tertentu

Hal tertentu yang dimaksud adalah objek yang perjanjian harus jelas. Pasal 1333 KUHPerdara ayat 1 menyatakan bahwa suatu perjanjian harus mempunyai pokok suatu benda (zaak) yang paling sedikit dapat ditentukan jenisnya.

- d. Suatu sebab yang halal

“Pasal 1335 KUHPerdara menyatakan bahwa suatu perjanjian tanpa sebab atau yang telah dibuat karena sesuatu sebab yang palsu atau terlarang, tidak mempunyai kekuatan hukum. Dengan kata lain batal demi hukum. Pasal 1337 KUHPerdara menentukan bahwa suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh Undang-Undang, atau apabila berlawanan idengan kesusilaan baik atau ketertiban umum”.

Konsekuensi hukum dari tidak terpenuhinya salah satu atau lebih dari syarat sahnya perjanjian adalah sebagai berikut:

- 1) Batal demi hukum. Kondisi ini terjadi apabila dilanggarnya syarat objektif dalam Pasal 1320 KUHPerdara yaitu suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal.
- 2) Dapat dibatalkan. Terjadi apabila syarat subjektif yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara tidak terpenuhi yaitu kesepakatan para pihak dan kecakapan para pihak.
- 3) Perjanjian tidak dilaksanakan. Perjanjian ini tidak otomatis batal dan masih bisa dilaksanakan sepanjang syarat-syaratnya dipenuhi.
- 4) Sanksi administratif. Sanksi ini timbul apabila tidak dipenuhinya syarat-syarat seperti perijinan atau pelaporan kepada instansi terkait.

Perjanjian dituangkan dalam bentuk akta yang merupakan alat bukti tertulis mengenai suatu tindakan hukum yang dilakukan seseorang sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1867 KUHPerdara. Pengertian perjanjian atau kontrak berbeda dengan perikatan. Perjanjian merupakan salah satu sumber perikatan. Sumber perikatan yang lain adalah undang-undang. Perbedaan antara perikatan yang bersumber dari perjanjian dan undang-undang terletak pada akibat hukum dari hubungan hukum tersebut. Akibat hukum perikatan yang lahir dari perjanjian dikehendaki oleh para pihak karena perjanjian dibuat atas dasar kesepakatan para pihak, sementara akibat hukum dari perikatan yang lahir dari undang-undang ditentukan oleh undang-undang, pihak yang melakukan perbuatan tersebut mungkin tidak menghendaki akibat hukumnya.

Perbuatan Melawan Hukum merupakan suatu bentuk perikatan yang lahir dari undang-undang disebabkan oleh perbuatan manusia yang melanggar hukum ([Prayogo, 2016](#)) . Pengaturan tentang Perbuatan Melawan Hukum terdapat dalam Pasal 1365 dan 1366 KUHPerdara yang selengkapnya berbunyi: Pasal 1365 “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya

menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Pasal 1366 menyatakan: “Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati-hatian”.

Dapat disimpulkan berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara, suatu perbuatan dikatakan merupakan suatu perbuatan melawan hukum apabila memenuhi unsur-unsur:”

- 1) Perbuatan
- 2) Perbuatan tersebut melawan hukum
- 3) Ada kesalahan
- 4) Ada kerugian dan
- 5) Terdapat hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian

Pasal 1868 KUHPerdara menyatakan bahwa suatu akta autentik adalah suatu akta yang didalam bentuk yang ditentukan oleh Undang-Undang, dibuat oleh atau di hadapan pegawai-pegawai umum yang berkuasa untuk itu di tempat mana akta dibuatnya. Pasal 1867 KUHPerdara menyatakan bahwa pembuktian dengan tulisan dilakukan dengan tulisan-tulisan autentik, maupun dengan tulisan-tulisan di bawah tangan. Jadi akta sebagai bukti terdiri dari akta di bawah tangan dan akta autentik.

Akta di bawah tangan adalah akta yang dibuat oleh para pihak untuk suatu kepentingan atau tujuan tertentu tanpa mengikutsertakan pejabat yang berwenang. Ketidakikutsertaan pejabat yang berwenang inilah yang merupakan perbedaan pokok antara akta di bawah tangan dengan akta autentik.

Dalam angkutan udara terdapat tiga macam konsep dasar tanggung jawab hukum (*legal liability concept*) masing-masing konsep tanggungjawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), konsep tanggungjawab hukum atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*) dan konsep tanggungjawab mutlak (*absolute liability atau strict liability*).

*Release and Discharge Agreement* merupakan perjanjian yang dibuat oleh perusahaan asuransi yang berada dibawah perusahaan maskapai, dimana isinya terdapat klausul *release and discharge*, yaitu berupa pelepasan tanggungjawab dan pembebasan dari tuntutan secara menyeluruh kepada seluruh pihak yang terkait dan dianggap dapat dimintakan pertanggungjawaban atas kecelakaan pesawat Lion Air JT610.

Berdasarkan uraian diatas, bahwa perjanjian dikatakan sah bila memenuhi 4 (empat) syarat yang telah disebutkan dalam pasal 1320 KUHPerdara. Pihak maskapai bertanggungjawab secara mutlak dengan memberikan ganti rugi kepada ahli waris korban tanpa harus adanya *Release and Discharge Agreement*.

## 2. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Jabatan Notaris

Akta autentik Notaris, pada pasal 1 angka 7 UUNJ memberikan pengertian bahwa: “Akta Notaris yang selanjutnya disebut Akta adalah autentik yang dibuat oleh atau di hadapan Notaris menurut bentuk dan tata cara yang ditetapkan dalam Undang-Undang ini”.

Akta Notaris sebagai akta autentik mempunyai 3 (tiga) kekuatan pembuktian, yaitu sebagai berikut:

a. Kekuatan Pembuktian Lahiriah. Merupakan kemampuan akta itu sendiri untuk membuktikan keabsahannya sebagai akta autentik pada pihak yang menyangkal keautentikan akta Notaris.

b. Kekuatan Pembuktian Formal

Akta Notaris harus memberikan kepastian bahwa suatu kejadian dan fakta tersebut dalam akta betul-betul dilakukan oleh Notaris atau diterangkan oleh pihak-pihak yang menghadap pada saat yang tercantum dalam akta sesuai dengan prosedur yang sudah ditentukan dalam pembuatan akta.

c. Kekuatan Pembuktian Materil

Merupakan kepastian tentang materi suatu akta, karena apa yang tersebut dalam akta merupakan pembuktian yang sah terhadap pihak-pihak yang membuat akta atau mereka yang mendapat hak dan berlaku untuk umum, kecuali ada pembuktian sebaliknya.

Ketiga aspek tersebut adalah kesempurnaan dari Akta Notaris sebagai akta autentik dan mengikat para pihak dalam akta tersebut.

Akta di bawah tangan merupakan perjanjian yang dibuat para pihak tanpa adanya campur tangan pejabat umum dan peraturan perundang-undangan tidak mengatur secara spesifik mengenai formatnya. Meski dapat dijadikan alat bukti, kekuatan pembuktian akta di bawah tangan berbeda dengan akta autentik, dan tidak sesempurna kekuatan bukti akta autentik. Pasal 1 butir 1 jo. Pasal 15 UUJN menyatakan bahwa Notaris adalah pejabat umum yang berwenang membuat akta autentik dan kewenangan lainnya. Notaris sebagai Pejabat Pembuat Akta autentik yang diangkat oleh pemerintah, mempunyai peran yang sangat penting dalam melegalisasikan suatu perbuatan hukum yang dilakukan oleh seseorang ataupun korporasi.

Pasal 15 ayat 2 huruf a UUJN mengatur tentang legalisasi berbunyi: Notaris berwenang mengesahkan tandatangan dan menetapkan kepastian tanggal surat dibawah tangan dengan mendaftarkan dalam buku khusus. Akta dibawah tangan baru mempunyai kekuatan pembuktian formal, jika tandatangan dibawah akta itu diakui atau tidak disangkal kebenarannya.

Dengan diakuinya keaslian tandatangan pada akta dibawah tangan, maka kekuatan pembuktian formal dari akta di bawah tangan itu sama dengan kekuatan pembuktian formal dari akta autentik. Akta dibawah tangan berisi juga catatan dari suatu perbuatan hukum, akan tetapi bedanya dengan akta autentik, bahwa akta di bawah tangan tidak dibuat dihadapan pegawai umum, melainkan oleh para pihak sendiri. Kekuatan bukti yang pada umumnya dimiliki oleh akta autentik, tidaklah ada pada akta di bawah tangan. Akta di bawah tangan hanya mempunyai kekuatan pembuktian formal, yaitu apabila tandatangan pada akta itu diakui (dan ini sebenarnya sudah merupakan bukti pengakuan) yang berarti pernyataan yang tercantum dalam akta itu diakui dan dibenarkan.

Berdasarkan uraian diatas, maka bentuk pertanggungjawaban seorang Notaris terhadap kebenaran akta di bawah tangan yang dilegalisasinya adalah kepastian tandatangan para pihak dalam akta tersebut, dipastikan bahwa merekalah para pihak dalam akta yang dibuatnya dan bukan orang lain. Pasal 1 UUJN telah mendefinisikan bahwa tugas seorang Notaris adalah membuat akta autentik yang dapat dijadikan suatu alat bukti yang sah apabila terjadi sengketa.

3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Ketentuan mengenai ganti kerugian dalam dunia penerbangan sudah diatur dalam UU Penerbangan yang pembentukannya tak lepas dari penerapan dalam Konvensi Warsawa 1929. Hal tersebut yang mengakibatkan adanya perbedaan pemberian ganti kerugian pada beberapa kasus kecelakaan pesawat Internasional seperti pada kasus jatuhnya Pesawat Malaysia Airline Boeing 777 atau MH17. Namun karena pada saat itu Indonesia belum menjadi peserta Konvensi Montreal 1999, maka ada perbedaan ganti kerugian yang ditawarkan antara penumpang Indonesia dan Non Indonesia. Hal yang sama terjadi kembali pada kasus kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501 rute Surabaya – Singapura yang jatuh diperairan dekat Pangkalan Bun, Kalimantan Tengah pada tanggal 28 Desember 2014.

Keikutsertaan Indonesia dalam Konvensi Montreal 1999 dan mulai memberlakukan kedalam sistem hukum nasional memiliki dampak positif, namun dalam implementasinya muncul permasalahan mengenai besaran ganti kerugian dan tempat mengajukan klaim ganti rugi oleh penumpang kepada maskapai. Aturan turunan dari UU Penerbangan mengenai besaran ganti kerugian diatur dalam Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara.

Terkait dengan kejadian kecelakaan pesawat Lion Air JT610, adanya unsur kesalahan setelah beberapa kali perbaikan pada kerusakan berulang pesawat tersebut. Dalam hal ini pertanggungjawaban ini dapat dijelaskan sebagai berikut:”

Pada Pasal 141 dinyatakan sebagai berikut:

- a. Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara didalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.
- b. Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat 1 timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggungjawabnya.

Lebih khusus di Pasal 186 disyaratkan bahwa pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggungjawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam undang-undang ini.

Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggungjawab pengangkut diatur dengan Peraturan Menteri. Konvensi Montreal 1999 mengatur hukum secara internasional mengenai tanggungjawab pengangkut terhadap pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh pengangkut. Baik itu pengangkutan penumpang, bagasi dan ikargo dalam penerbangan internasional dengan pesawat udara. Namun apakah kecelakaan yang terjadi pada pesawat Lion Air JT-610 dapat berpedoman pada Konvensi Montreal 1999 yang sudah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia? Jika dilihat dari tujuan penerbangan, pesawat ini melakukan penerbangan dalam negeri dari Terminal keberangkatan bandara udara Soekarno Hatta, Jakarta menuju bandara udara Depati Amir, Pangkalpinang sehingga masih termasuk dalam kategori penerbangan domestik, sehingga Konvensi Montreal tidak dapat dijadikan dasar sepenuhnya padai kasus ini.



Boeing tidak memiliki hubungan langsung secara kontraktual dengan ahli waris penumpang, penumpang, dan calon penumpang. Tetapi, maskapai dapat mengalihkan klaim ganti kerugian ahli waris penumpang, penumpang, dan calon penumpang pada Boeing, mengingat klaim pada maskapai disebabkan karena kesalahan Boeing.

#### 4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara

UU Penerbangan tidak menjelaskan secara rinci besaran ganti rugi yang wajib diberikan perusahaan pengangkut kepada ahli waris korban. Hal tersebut diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011.

Berikut adalah besaran ganti kerugian yang diatur dalam Pasal 3 Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 bahwa penumpang yang meninggal dunia didalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang.

Dijelaskan sebelumnya pada pasal 186 UU Penerbangan bahwa pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggungjawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang sudah diatur dalam undang-undang. Hal ini berarti ganti rugi harus diberikan tanpa adanya syarat seperti dalam *Release and Discharge Agreement*.

#### 5. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

Dalam Pasal 7 dijelaskan mengenai hierarki peraturan perundangan dengan urutan sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945);
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (Tap MPR);
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu)
- d. Peraturan Pemerintah (PP);
- e. Peraturan Presiden (Perpres);
- f. Peraturan Daerah Provinsi (Perda Provinsi);
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota (Perda Kabupaten/Kota)

Pada ayat 2 (dua) dijelaskan bahwa kekuatan hukum Peraturan Perundang-undangan sesuai dengan hierarki tersebut diatas. Artinya bahwa pelaksanaan pemberian ganti kerugian kepada keluarga korban harus dilaksanakan sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan yaitu Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 Pasal 3 dengan mengacu kepada aturan yang lebih tinggi yaitu UU Penerbangan Pasal 186 yang telah mengatur bahwa pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang bertujuan untuk meniadakan tanggungjawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang.

#### 6. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Sebagai konsumen, penumpang mempunyai hak yang dilindungi oleh UUPK. Mengenai ganti rugi, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang iPerlindungan Konsumen (UUPK) mengatur dalam Pasal 19 dan Pasal 28 sebagai berikut:

Pasal 19:

“Pelaku usaha bertanggungjawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.” Ganti rugi dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.

Pasal 28 menyebutkan:

“Pembuktian terhadap ada tidak unsur kesalahan dalam gugatan ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam pasal 19, pasal 22 dan pasal 23 merupakan beban dan tanggungjawab pelaku usaha”.

#### 7. Undang-Undang Dasar 1945

Seperti dijelaskan pada Pasal 7 UU Nomor 12 Tahun 2011, bahwa hierarki UUD 1945 berada di urutan pertama. Hak dan Kewajiban Warga Negara Indonesia tercantum dalam pasal 27 sampai dengan pasal 34 UUD 1945. Pasal 28 UUD 1945 menjadi salah satu wujud implementasi hak asasi manusia. Pasal 28 mengalami amandemen perubahan kedua UUD 1945 menjadi Pasal 28A yang berbunyi “setiap orang berhak untuk hidup serta berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya.”

Makna yang terkandung dalam Pasal 28 UUD 1945 adalah bahwa Negara menjamin hak asasi manusia secara menyeluruh yang mencakup hak hidup, hak membentuk keluarga, mendapat perlindungan dari kekerasan dan diskriminasi, mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasar, perlakuan yang sama di mata hukum, hak memeluk agama dan beribadat menurut agamanya dan hak lainnya.

#### 8. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia

Pengaturan hak asasi manusia di Indonesia berdasarkan Undang-Undang Dasar 1945, yang menegaskan bahwa untuk menegakkan dan melindungi hak asasi manusia sesuai dengan prinsip negara hukum yang demokratis, maka pelaksanaan hak asasi manusia dijamin, diatur dan dituangkan dalam peraturan perundang-undangan, adalah dengan menetapkan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia.

Pada pasal 1 disebutkan bahwa hak asasi manusia adalah “seperangkat hak yang melekat pada hakikat dan keberadaan manusia sebagai makhluk Tuhan Yang Maha Esa dan merupakan anugerah-Nya yang wajib dihormati, dijunjung tinggi dan dilindungi oleh Negara, hukum, Pemerintah dan setiap orang demi kehormatan serta perlindungan harkat dan martabat manusia.”

Pasal 3 menyebutkan bahwa isetiapa orang dilahirkan bebas dengan harkat dan martabat yang sama dan sederajat dan berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan mendapat

perlakuan hukum yang adil dan kepastian hukum dan serta perlakuan yang sama di depan hukum dan setiap orang berhak atas perlindungan hak asasinya.

Pada penjelasan sebelumnya telah dijelaskan bahwa perikatan dapat lahir dari perjanjian sebagai sumber perikatan dan yang lahir karena undang-undang. Pelanggaran terhadap perjanjian yang telah disepakati disebut wanprestasi, sedangkan pelanggaran terhadap suatu ketentuan UU dan menimbulkan kerugian terhadap orang lain disebut Perbuatan Melawan Hukum dan pihak yang dirugikan dapat mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum. *Release and Discharge Agreement* adalah perjanjian yang lahir karena undang-undang, dibuat karena adanya kejadian kecelakaan pesawat Lion Air JT610. Padahal seharusnya pemberian ganti kerugian dilakukan sesuai dengan aturan yang berlaku dalam undang-undang.

B. Bentuk keadilan bagi pihak korban dalam *release and discharge agreement* yang dilegalisasi oleh notaris berdasarkan prinsip keadilan

Dalam Peraturan perundang-undangan di Indonesia tidak ada definisi atau aturan mengenai klausul *Release and Discharge*. Penerapan *Release and Discharge* lazim digunakan pada Negara Common Law yang mendasarkan pada putusan pengadilan sebagai sumber hukumnya. Sementara Indonesia adalah negara yang menerapkan sistem hukum civil law yang berpegang pada kodifikasi undang-undang sebagai sumber hukumnya dimana Hakim mempunyai peranan yang besar.

Pada kasus Lion Air JT610, dimana pihak pengangkut memberlakukan *Release and Discharge Agreement* untuk ditandatangani keluarga korban sebagai syarat mutlak dalam pemberian ganti rugi. Ini jelas melanggar Hak Asasi Manusia untuk mendapatkan keadilan dan kebahagiaan. Peraturan Perundang-undangan di Indonesia sudah mengamanatkan seperti yang tercantum dalam UU Penerbangan Pasal 186 yang menyatakan bahwa pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggungjawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam undang-undang ini.

Dalam kasus ini, keluarga korban berhak melakukan tuntutan secara perdata maupun pidana. Dimana berdasarkan hasil release resmi yang dikeluarkan oleh KNKT dan Senat di Amerika Serikat yang menyatakan bahwa baik pihak maskapai maupun produsen pesawat lalai dalam melaksanakan tugasnya sehingga mengakibatkan kecelakaan yang menewaskan seluruh penumpang dalam pesawat. Dengan perbaikan yang dilakukan berulang kali, terdapat unsur perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pihak maskapai yang seharusnya melakukan perbaikan menyeluruh, namun malah menerbangkan kembali ke tujuan yang berbeda. Begitu pula dengan adanya fitur MCAS yang tidak terinformasi dengan baik oleh Boeing kepada pihak maskapai dan seluruh pilot yang seharusnya mendapatkan pelatihan dan panduan untuk menggunakan fitur MCAS tersebut.

Rumusan pasal 1365 KUHPerdata adalah: “tiap perbuatan melawan hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

Perbuatan melawan hukum diartikan sebagai perbuatan melukai daripada pelanggaran terhadap kontrak. Apalagi gugatan perbuatan melawan hukum umumnya tidak didasari dengan adanya hubungan kontraktual. Bentuk pertanggungjawaban perdata dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu pertanggungjawaban kontraktual dan pertanggungjawaban perbuatan melawan hukum.

Perbedaan keduanya adalah terletak pada apakah dalam hubungan hukum tersebut terdapat perjanjian atau tidak. Apabila ada perjanjian maka tanggungjawabnya adalah tanggungjawab kontraktual, sedangkan jika tidak ada perjanjian sebelumnya namun terdapat satu pihak merugikan pihak lain, maka pihak yang dirugikan dapat menggugat pihak yang merugikan dengan tanggungjawab atas dasar perbuatan melawan hukum. Untuk kasus Lion Air JT610 bahwa penumpang hanya terikat dalam tiket, sementara *Release and Discharge Agreement* dibuat setelah terjadi kecelakaan. Jadi tidak ada kata sepakat dalam pembuatannya. Jika dilihat dari teori keadilan peneliti, bahwa keadilan memiliki prinsip sebagai berikut:

- a. Prinsip kebebasan dasar yang sama dan sebesar-besarnya. Menurut prinsip ini setiap orang memiliki hak yang sama atas seluruh keuntungan yang ada dalam masyarakat. Prinsip ini tidak menghalangi orang secara pribadi untuk mendapatkan keuntungan selama kegiatan yang dilakukannya tetap menguntungkan semua pihak dan tidak merugikan orang lain.
- b. Prinsip ketidaksamaan, yang menyatakan bahwa keadaan perbedaan dalam sosial ekonomi harus diberi aturan sedemikian rupa sehingga paling menguntungkan golongan masyarakat yang paling lemah.

Perlu dilihat motif dan tujuan yang menjadi dasar dibuatnya *Release and Discharge Agreement* tersebut. Jika dibuat dengan tujuan sebagai syarat pemberian ganti rugi kepada keluarga korban maka hal ini merupakan sesuatu yang tidak patut dilakukan. Bagi peneliti, perlu ada keseimbangan antara kepentingan pribadi dan kepentingan bersama. Bagaimana ukuran dari keseimbangan itu harus diberikan, maka itulah yang disebut dengan keadilan.

Peneliti menekankan pentingnya melihat keadilan sebagai kebijakan utama yang harus dipegang teguh dan sekaligus menjadi semangat dasar dari berbagai lembaga sosial dasar suatu masyarakat. Memperlakukan keadilan sebagai kebijakan utama, berarti memberikan kesempatan secara adil dan sama bagi setiap orang untuk mengembangkan serta menikmati harga diri dan martabatnya sebagai manusia.

Harga diri dan martabat manusia tidak bisa diukur dengan kekayaan ekonomis, sehingga harus dimengerti bahwa keadilan lebih luas melampaui status ekonomi seseorang. Tinggi dan luhurnya martabat manusia itu ditandai dengan kebebasan, karena itu juga kebebasan harus mendapatkan prioritas dibandingkan dengan keuntungan-keuntungan ekonomis yang bisa dicapai seseorang.

Kementrian Perhubungan melalui surat resminya pada tanggal 8 Februari 2019 telah memberikan batas waktu untuk melaksanakan tanggungjawab Air Carrier atas kecelakaan Lion Air JT610 yaitu selambat-lambatnya 7 hari sejak menerima surat tersebut. Ini adalah surat ketiga yang dikirimkan kepada Presiden Direktur PT Lion Mentari Airlines setelah sebelumnya dikirimkan pada tanggal 28 Desember 2018 dan tanggal 31 Januari 2019. Namun hingga surat

ketiga dikirimkan, pihak maskapai belum melaksanakan seluruh kewajibannya terhadap keluarga korban.

Setelah kecelakaan tersebut beberapa keluarga korban yang tidak bersedia menandatangani *Release and Discharge Agreement* mengajukan gugatan terhadap Boeing Company. Ini dilakukan untuk mengetahui penyebab tragedi agar kesalahan serupa bisa dihindari pada masa mendatang. Alasan atau dasar gugatan tersebut adalah salah satunya menyoroti sistem kendali otomatis penerbangan yang didesain untuk mencegah pilot menaikkan hidung pesawat secara berbahaya (MCAS). Akan tetapi, dalam kondisi tertentu (sistem ini) bisa menukikkan hidung pesawat secara tak terduga dan sedemikian kuat sehingga pilot tidak mampu menaikannya kembali guna menghindari tabrakan. Fitur otomatis ini bisa menyala walaupun pilot menerbangkan pesawat secara manual dan tidak mengira komputer pengendali penerbangan akan menyala.

Sejak bulan November 2018, keluarga korban kecelakaan pesawat Lion Air JT610 telah mengajukan gugatan kepada perusahaan Boeing di Pengadilan Distrik Federal AS Chicago, Illinois. Dalam perkembangannya, di hadapan hakim Pengadilan Distrik A. Thomas M. Durk, pihak Boeing mengajukan penawaran untuk membayar kompensasi kepada masing-masing keluarga korban melalui proses mediasi, tanpa harus menjalani proses litigasi di pengadilan. Tawaran tersebut diterima oleh keluarga korban untuk melaksanakan proses mediasi, kemudian disepakati untuk menunjuk Hakim Donald O'Connell bertindak sebagai mediator. Sampai pada akhirnya keluarga korban mendapatkan kompensasi kerugian dari Boeing Company akibat kecelakaan pesawat Lion Air JT610 dengan besaran yang berbeda pada setiap keluarga dengan pertimbangan latarbelakang korban baik dari usia, status sosial, pekerjaan dan ekonominya. Boeing Company dijatuhi hukuman denda sebesar US\$2,5 miliar atau setara Rp34,75 triliun (kurs Rp13.900 per dolar AS) oleh Departemen Kehakiman Amerika Serikat (*Department of Justice*). Denda ditetapkan karena Boeing dinilai tidak transparan dalam memberikan informasi ke FAA (*The Federal Aviation Administration*) atas penyebab kecelakaan yang menimpa pesawat Boeing seri 737-8 MAX.

Berdasarkan uraian kasus diatas, bahwa keluarga korban pada kasus kecelakaan pesawat Lion Air JT610 telah dilanggar hak dasarnya dengan pemberlakuan klausul yang membatasi tanggungjawab pengangkut yang dibuat dalam bentuk perjanjian baku *Release and Discharge Agreement*. Tidak ada keadilan bagi mereka yang tidak mau menandatangani *Release and Discharge Agreement* yaitu berdampaknya tidak cairnya dana ganti rugi. Begitu pula halnya bagi keluarga yang menandatangani *Release and Discharge Agreement*, kehilangan seluruh haknya dengan melepaskan tanggung jawab dan tidak dapat melakukan tuntutan kepada seluruh perusahaan yang dianggap berpotensi wajib diminta pertanggungjawabannya seperti dikutip dalam isi agreementnya.

*Release and Discharge Agreement* yang didalam isinya memberlakukan syarat pelepasan dan pembebasan tanggungjawab secara menyeluruh kepada lebih dari 100 (seratus) perusahaan yang terkait dengan kecelakaan, jelas merupakan perjanjian yang dilaksanakan dengan itikad yang tidak baik karena tujuannya adalah melepaskan hak-hak keluarga korban.

Hal ini sangat tidak patut dilakukan karena jelas bertentangan dengan Undang-Undang, melanggar hak asasi manusia, ketertiban dan kesusilaan.

Pada kutipan *Release and Discharge Agreement* disebutkan bahwa Para Pemberi Pelepasan telah diberi kesempatan untuk berkonsultasi dengan pengacara untuk meninjau dan menilai Pelepasan dan Pembebasan dan Para Pemberi Pelepasan menegaskan bahwa imereka telah melakukannya atau setuju untuk mengenyampingkan haknya ini. Para Pemberi Pelepasan lebih lanjut memahami dan menyetujui bahwa mereka akan bertanggungjawab atas pembayaran biaya-biaya Para Pemberi Pelepasan sendiri yang timbul dari atau yang terkait dengan segala hal yang berhubungan dengan Kecelakaan, selain dari biaya-biaya yang sebelumnya telah dibayarkan oleh Para Penerima Pelepasan, dan bahwa Para Pemberi Pelepasan akan bertanggung jawab untuk pembayaran biaya-biaya dan ongkos-ongkos pengacara yang telah mereka pikul atau mungkin akan mereka tanggung dalam hubungannya dengan Pelepasan dan Pembebasan ini.

Namun kenyataan yang terjadi adalah keluarga atau ahli waris tidak diberikan kesempatan seperti yang disebutkan dalam kutipan *Release and Discharge Agreement* tersebut. Keluarga tidak memiliki kesempatan untuk mendapatkan salinan dari *Release and Discharge Agreement* untuk dikonsultasikan dengan pengacara yang mereka pilih. Mereka hanya dihadapkan pada pilih tandatangan untuk pencairan atau tidak ada pencairan jika tidak ada tandatangan. Keluarga korban atau ahli waris diminta untuk menandatangani 9 (sembilan) halaman yang berisi 12 (duabelas) paragraf dari terminologi hukum yang rumit yang sulit dipahami oleh seorang janda yang kehilangan suami dan harus menjalani kehidupannya dengan anak-anaknya yang masih kecil hanya berbekal pendidikan sekolah menengah. Jelas tidak ada keadilan untuk mereka, sedangkan pemerintah sudah sangat jelas memberikan perintah bayar (*order to pay*). Tidak ada pilihan yang lebih baik untuk mereka yang terhimpit kebutuhan dengan menandatangani *Release and Discharge Agreement* itu.

Dalam rumusan Pancasila secara jelas dapat ditemukan mengenai keadilan dalam sila-sila Pancasila dan sila kedua yang berbunyi kemanusiaan yang adil dan beradab dansila kelima yang berbunyi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Pengaturan hak asasi manusia berdasarkan Undang-Undang Dasar 1945 dapat dilihat dari ketentuan dalam Pembukaan dan pasal-pasal dalam Batang Tubuh setelah amandemen.

Hasil amandemen kedua UUD 1945 ada satu Bab khusus mengenai Hak Asasi Manusia yaitu Bab XA. Hal ini sangat baik karena semakin terlihat Indonesia semakin memperhatikan dan menjunjung nilai-nilai Hak Asasi Manusia (HAM). Pada pasal 28A disebutkan bahwa setiap orang berhak untuk hidup dan mempertahankan hidup dan kehidupannya. Hal yang melatarbelakangi perumusan Bab XA (Hak Asasi Manusia) UUD 1945 adalah Ketetapan MPR Nomor XVII/MPR/1998. Ketetapan MPR tersebut kemudian melahirkan UndangUndang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia.” Keduanya sama yakni menganut pendirian bahwa hak asasi manusia bukan tanpa batas seperti yang dirumuskan dalam Pasal 28 J UUD 1945. Pembatasan sebagaimana tertuang dalam Pasal 28 J itu mencakup sejak Pasal 28 A sampai dengan Pasal 28 I UUD 1945. Oleh karenanya, hal yang perlu ditekankan di sini bahwa hak-hak asasi manusia yang diatur dalam UUD 1945 tidak ada yang bersifat mutlak,

termasuk hak asasi yang diatur dalam Pasal 28 I ayat (1) UUD 1945. Secara penafsiran sistematis, hak asasi manusia yang diatur dalam Pasal 28 A sampai dengan Pasal 28 I UUD 1945 tunduk pada pembatasan yang diatur dalam Pasal 28 J UUD 1945, yaitu setiap orang wajib menghormati hak asasi manusia orang lain. Wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang. Pasal 28J ayat 2 menyatakan : “Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis”.

Ketentuan HAM dalam UUD 1945 yang menjadi basic law adalah norma tertinggi yang harus dipatuhi oleh negara. Karena letaknya dalam konstitusi, maka ketentuan-ketentuan mengenai HAM harus dihormati dan dijamin pelaksanaannya oleh negara. Walaupun telah ada Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang HAM yang didasari oleh TAP MPR No. XVII Tahun 1998, namun dimasukkannya HAM ke dalam konstitusi diharapkan akan semakin memperkuat komitmen untuk pemajuan dan perlindungan HAM di Indonesia, karena akan menjadikannya sebagai hak yang dilindungi secara konstitusional. Hingga penulis melakukan penelitian ini, pembayaran ganti kerugian oleh Maskapai tidak selesai seluruhnya dibayarkan kepada keluarga korban dengan alasan tidak menandatangani *Release and Discharge Agreement*. Disisi lain, Boeing telah menyelesaikan kewajiban memberikan ganti rugi kepada keluarga yang mengajukan tuntutan, baik yang menandatangani atau tidak menandatangani *Release and Discharge Agreement*.

Pada kasus kecelakaan pesawat Lion Air JT610, keluarga korban atau ahli waris memiliki hak kebebasan mendasar yang sama dan sebesar-besarnya atas ganti rugi dari kecelakaan tersebut. Jadi semua ahli waris memiliki hak yang sama dalam mendapatkan haknya. Menurut seorang peneliti, kebebasan dan kesamaan seharusnya tidak dikorbankan demi manfaat sosial atau ekonomi seberapa pun besarnya manfaat yang diperoleh dari sudut itu.” Kekuatan dari keadilan dalam arti fairness terletak pada tuntutan bahwa ketidaksamaan dibenarkan selama memberikan keuntungan bagi semua pihak dan sekaligus memberi prioritas pada kebebasan. Prinsip seorang peneliti membawa kearah suatu maksimum penggunaan secara merata dengan memperhatikan kepribadian tiap-tiap orang.

Sebesar apapun pemberian ganti rugi tidak akan dapat mengganti nyawa yang hilang. Namun pemberian ganti rugi dilakukan sebagai upaya mengembalikan keseimbangan kepada korban atau keluarganya yang telah menderita akibat kecelakaan yang terjadi dengan tidak menghilangkan hak kebebasan mendasarnya. Pemberian ganti rugi wajib pula dipikirkan dampak akibat kerugian yang ditimbulkan terutama masa depan keluarga yang ditinggalkan. Namun setidaknya dengan keluarga tetap dapat mengajukanuntutannya kepada pihak yang dianggap bertanggungjawab atas kejadian tersebut adalah sebagai bentuk keadilan bagi pihak korban yang tidak mendapatkan haknya.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian di atas bahwa aspek hukum *Release and Discharge Agreement* transportasi udara yang dilegalisasi oleh Notaris pada kasus kecelakaan pesawat Lion Air JT610 yaitu (1) Pasal 1320 KUHPerdara tentang syarat sahnya perjanjian. Pasal 1365 KUHPerdara yang lebih dikenal dengan perbuatan melawan hukum. (2) Pasal 19 UU Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 141 dan Pasal 186. (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Pasal 3. (5) UUD 1945 Pasal 28 A bahwa Negara menjamin hak asasi manusia secara menyeluruh. (6) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia pasal 1. Bentuk keadilan bagi pihak korban dalam *Release and Discharge Agreement* transportasi udara yang dilegalisasi oleh Notaris pada kasus kecelakaan pesawat Lion Air JT610 adalah keluarga korban berhak melakukan tuntutan secara perdata maupun pidana. Pertanggungjawaban perdata dibagi menjadi dua yaitu pertanggungjawaban kontraktual dan pertanggungjawaban perbuatan melawan hukum. Dengan demikian pihak keluarga korban tetap memiliki haknya untuk mendapatkan ganti rugi tanpa syarat apapun dan dapat melakukan tuntutan kepada pihak-pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Arodha, D. (2022). EKSISTENSI AKAD JI'ALAH DALAM DUNIA TRANSPORTASI. *I'THISOM: Jurnal Ekonomi Syariah*, 1(1), 19–33.
- Giyono, U. (2021). KAJIAN KESETARAAN GENDER DAN PERLINDUNGAN ANAK TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS UDARA (Studi kasus pada Perempuan dan Anak pada Kecelakaan Pesawat Terbang Sriwijaya Air SJ 182). *Edueksos: Jurnal Pendidikan Sosial & Ekonomi*, 10(1), 46–83. <https://doi.org/10.24235/edueksos.v10i1.7987>
- Hanggoro, Y. A., Warka, M., & Budiarsih, B. (2019). Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Atas Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara. *Jurnal Akrab Juara*, 4(5), 73–89.
- Juwana, H. (2019). Kewajiban Negara dalam Proses Ratifikasi Perjanjian Internasional: Memastikan Keselarasan dengan Konstitusi dan Mentransformasikan ke Hukum Nasional. *Undang: Jurnal Hukum*, 2(1), 1–32. <https://doi.org/https://doi.org/10.22437/ujh.2.1.1-32>
- Kadarisman, M. (2017). Kebijakan keselamatan dan keamanan maritim dalam menunjang sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 4(2), 177–192.
- Mangundap, I. M., Ngangi, C. N., & Pakasi, C. B. D. (2017). Strategi Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi di Kota Manado. *AGRI-SOSIOEKONOMI*, 13(1A), 285–304. <https://doi.org/https://doi.org/10.35791/agrsosek.13.1A.2017.16206>
- Prayogo, S. (2016). Penerapan batas-batas wanprestasi dan perbuatan melawan hukum dalam perjanjian. *Jurnal Pembaharuan Hukum*, 3(2), 280–287. <https://doi.org/10.26532/jph.v3i2.1453>
- Priscilla, G. M., Vidyarini, T. N., & Rusdianto, M. (2019). Citra Lion Air di media online Tribunnews.com pasca jatuhnya pesawat Lion Air JT 610. *Jurnal E-Komunikasi*, 7(2).
- Purba, H. (2017). Mewujudkan Keselamatan Penerbangan dengan Membangun Kesadaran Hukum Bagi Stakeholders Melalui Penerapan Safety Culture. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 12(1), 95–110.
- Putri, Z. F. D. H. (2021). Penyuluhan Hukum Masyarakat tentang Perjanjian Pengikatan Jual Beli. *Jurnal Dedikasi Hukum*, 1(2), 135–143. <https://doi.org/https://doi.org/10.22219/jdh.v1i2.17356>
- RISSET, K. (2017). *TINJAUAN YURIDIS TERHADAP UNITED NATIONS CONVENTION AGAINST CORRUPTION (UNCAC) 2003 DALAM HAL PENGEMBALIAN ASET HASIL TINDAK PIDANA KORUPSI MELALUI BANTUAN HUKUM TIMBAL BALIK*. 5(3).
- Rorong, T. J. (2021). PEMBERLAKUAN KETENTUAN PIDANA BAGI KORPORASI AKIBAT MENGOPERASIKAN PESAWAT UDARA YANG TIDAK MEMENUHI STANDAR KELAIKUDARAAN. *LEX CRIMEN*, 10(4).
- Sazpah, W., Wantu, F. M., & Kasim, N. M. (2020). Tanggung Jawab Korporasi Boeing Company Atas Kecelakaan Pesawat di Wilayah Indonesia. *Gorontalo Law Review*, 3(1), 76–92. <https://doi.org/10.32662/golrev.v3i1.912>
- Sinilele, A. (2016). Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Pada
-

<sup>1\*)</sup>Lucyanna Nilasary, <sup>2)</sup> Chandra Yusuf, <sup>3)</sup> Mohammad Ryan Bakry

Keadilan Bagi Pihak Korban Dalam *Release And Discharge Agreement* Transportasi Udara yang Dilegalisasi oleh Notaris Dalam Kasus Kecelakaan Pesawat Lion Air Jt610

---

Bandara Sultan Hasanuddin Makassar. *Al Daulah: Jurnal Hukum Pidana Dan Ketatanegaraan*, 5(2), 191–212. <https://doi.org/https://doi.org/10.24252/ad.v5i2.4806>

Suhaimi, S. (2018). Problem Hukum Dan Pendekatan Dalam Penelitian Hukum Normatif. *Jurnal Yustitia*, 19(2). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.0324/yustitia.v19i2.477>

Supriyono, S., Sholichah, V., Trianto, B., Nurcahyani, M., & Yustitiantingtyas, L. (2022). URGENSI PERLINDUNGAN HAK KESEHATAN PENUMPANG PESAWAT UDARA DI MASA PANDEMI COVID-19. *Jurnal Komunitas Yustisia*, 5(1), 300–311. <https://doi.org/https://doi.org/10.23887/jatayu.v5i1.46074>



© 2022 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY SA) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>).