

---

## Implementasi Penerapan Pemberian Ganti Kerugian Korban Kecelakaan Pesawat: Studi Kasus Lion Air JT-610 PK-LPQ\*

Pramuditya Syaiful Maarif,<sup>1</sup> Burhanudin<sup>2</sup>

Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, Indonesia



[10.15408/jlr.v3i4.14570](https://doi.org/10.15408/jlr.v3i4.14570)

### **Abstract:**

*The purpose of this study is to ascertain the carrier's legal obligation for compensating victims of aviation accidents and the appropriate use of release and discharge documents in compensating victims of the Lion Air JT-610 PK-LPQ plane crash. This study employs an empirical normative research methodology in conjunction with a legislative and conceptual approach. Legislative approach to Aviation Law No. 1 of 2009 and Minister of Transportation Regulation No. PM 77 of 2011 on Air Transport Carriers' Responsibilities. A conceptual approach to issue analysis presupposes the existence of empty standards. The findings of this study indicate that Lion Air has paid compensation in accordance with Law No. 1 of 2009 in the amount of Rp. 1.300.000.000,00 per passenger or victim of the Lion Air JT-610 plane crash, but has violated Law No. 1 of 2009 by utilizing release and discharge documents related to Lion Air's compensation, which contain an exoneration clause or waiver of liability clause, thereby absolving the carrier of responsibility in the event of a plane crash.*

**Keywords:** Mechanism of Giving, Compensation, Responsibility

---

\* Received: 20 May 2021, Revision: 06 June 2021, Publish: 15 July 2021.

<sup>1</sup> **Pramuditya Syaiful Maarif** adalah mahasiswa Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Syariah dan Hukum. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, Indonesia

<sup>2</sup> **Burhanudin** adalah dosen Fakultas Syariah dan Hukum. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, Indonesia

## **A. PENDAHULUAN**

Pertumbuhan industri angkutan udara (penerbangan sipil) lebih pesat dibandingkan industri angkutan lainnya dan sarana angkutan ini telah mendominasi perjalanan dalam negeri maupun internasional. Disamping menghemat waktu, angkutan udara juga menerapkan sistem keamanan (*safety*) yang lebih ketat dibandingkan sarana angkutan lainnya. Namun, kegiatan penerbangan, terutama yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan angkutan udara, merupakan kegiatan yang katastrofis, yakni, apabila terjadi kecelakaan dapat menimbulkan kerugian finansial yang cukup besar yang meliputi miliaran rupiah.<sup>3</sup>

Pengaturan ganti kerugian kecelakaan penerbangan juga sudah ada di Indonesia dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Aturan lainnya berkaitan dengan perlindungan konsumen selaku penumpang perusahaan penerbangan adalah, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Berdasarkan Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengangkut angkutan udara 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. Apabila kerugian timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian. Tanggung jawab penyelenggara angkutan tersebut dilimpahkan kepada perusahaan asuransi yang diatur Pasal 179 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menentukan Pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo sebagaimana dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 146.

Dalam Pasal 246 KUHD menjelaskan bahwa: asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.

Adanya kecelakaan merupakan suatu peristiwa yang tidak pasti, ketika terjadinya kecelakaan pada pengangkutan udara, pihak pengangkut angkutan

---

<sup>3</sup> Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa Dan Perkembangannya*, (Bandung: Remadja Karya CV Bandung, 1988), h. 133

udara wajib bertanggung jawab kepada para penumpang yang menjadi korban yang meninggal dunia dan korban yang mengalami cacat atau luka-luka.

Pengguna jasa angkutan udara sebagai konsumen yang mengalami kecelakaan dapat menuntut santunan/ganti kerugian terhadap pihak yang dianggap bertanggung jawab. Penyelesaian pembayaran santunan kepada pengguna jasa angkutan udara yang meninggal dunia, luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan tersebut sebagai salah satu konsekuensi hukum dalam penyelenggaraan angkutan udara. Namun persoalan penyelesaian pembayaran santunan ini dalam praktek seringkali belum sepenuhnya dapat diselesaikan, karena peraturan perundang-undangan yang ada masih belum dipahami atau kurang jelas atau tidak diperhatikan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan angkutan udara.<sup>4</sup>

Kecelakaan Pesawat Lion Air JT 610 yang menewaskan 189 penumpang dan awak kabin pada Senin, 29 Oktober 2018 lalu, ini, masih menyisahkan pertanyaan terhadap keluarga korban terkait ganti kerugian dari Lion Air, Keluarga korban jatuhnya pesawat Lion Air JT-610 mengaku belum dapat kepastian mengenai pembayaran ganti kerugian bagi ahli waris. Pasalnya, pihak Lion Air justru memberikan syarat kepada keluarga korban, yakni harus menandatangani *Release and Discharge* (R&D).<sup>5</sup> Keluarga korban penumpang pesawat JT 610 menolak menandatangani surat *Release and Discharge* untuk mencairkan asuransi. *Release and Discharge* merupakan kesepakatan antar kedua pihak yakni ahli waris dengan pihak Lion Air terdapat *deadlock*.

Dalam ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 perihal syarat klaim asuransi kepada keluarga korban kecelakaan pesawat belum diakomodir di dalamnya, mengingat belum adanya pembaharuan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut yang menurut penulis belum direlevansikan kembali dengan perkembangan jaman.

## B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif yang merupakan jenis data dan analisa yang digunakan bersifat naratif dalam bentuk pernyataan-pernyataan yang menggunakan penalaran. Penelitian sosial yang bersifat

---

<sup>4</sup> Ridwan Khairandy, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 25 No.1 2006, h. 21

<sup>5</sup> Ameidyo Daud, "Dipaksa Teken Syarat Ganti Rugi, Keluarga Korban JT-610 Protes", Katadata, diakses dari <http://www.katadata.co.id/berita/2019/04/08/dipaksa-teken-syarat-ganti-rugi-keluarga-korban-jt-610-protos>, pada tanggal 28 Juni 2019 pukul 15.04 WIB

kualitatif pada umumnya membeberkan masalah sikap, perilaku, pengalaman. Sedang Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan Yuridis Empiris yaitu suatu pendekatan yang dilakukan untuk menganalisa tentang sejauh manakah suatu peraturan atau undang-undang atau hukum yang sedang berlaku secara efektif, dalam hal ini pendekatan tersebut dapat digunakan untuk menganalisis secara kualitatif.<sup>6</sup>

### **C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **1. Implementasi Mekanisme Penerapan Ganti Kerugian Korban Kecelakaan Pesawat Lion Air JT-610 dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan**

Tanggung jawab pengangkut angkutan udara Pasal 141 Undang-Undang Nomor. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim kargo sebagai berikut:

1. 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.
2. Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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.

Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 di atas, menegaskan jika perusahaan angkutan udara bertanggung jawab untuk membayar kompensasi kepada pengguna jasanya harus memenuhi syarat-syarat yang meliputi:

1. Kerugian harus disebabkan oleh suatu kecelakaan
2. Kecelakaan itu harus terjadi dalam pesawat
3. Kecelakaan tersebut harus terjadi pada waktu melakukan embarkasi atau disembarkasi.

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

---

<sup>6</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia, 2010), h. 52.

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>7</sup>

Adapun dugaan hasil final investigasi KNKT terhadap kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 PK-LPQ faktor-faktor penyebab kecelakaan yaitu:<sup>8</sup>

1. Desain dan sertifikasi pesawat jenis Boeing 737 MAX 8 yang diproduksi oleh Boeing.co tidak sesuai dengan asumsi respons pilot terhadap manufungsi sistem.
2. Berdasarkan pada asumsi yang salah tentang respons pilot dan tinjauan tidak lengkap dari beberapa efek penerbangan, sistem *Manuvering Characteristic Augmentation System (MCAS)* pada sensor tunggal dianggap tepat dan memenuhi semua persyaratan sertifikasi.
3. *MCAS* pada Boeing 737 MAX 8 dirancang bergantung pada *sensor angle of attack (AOA)* tunggal. Desain itu membuatnya rentan terhadap gangguan atau munculnya masalah.
4. Tidak ada panduan mengenai *MCAS* untuk pilot, bahkan saat mereka melakukan training. Pilot tidak mengenali sistem *MCAS* dalam penerbangan Boeing 737 MAX 8.
5. Perangkat *AOA Disagree* tidak berfungsi pada Boeing 737 MAX 8. Akibatnya, pilot tidak bisa melihat adanya *AOA Disagree*.
6. Pemasangan *AOA* sensor pesawat mengalami ketidaksesuaian sebesar 21 derajat.
7. Pemasangan *AOA* sensor di Bali, tidak bisa dilihat apakah *AOA* sensor sudah dilakukan dengan benar.
8. Pilot Denpasar-Jakarta tidak melaporkan *log* perawatan mengenai stick shaker dan penggunaan, prosedur *non-normal runway stabilizer* pada penerbangan sebelumnya. Sehingga, tidak tercatat pada buku catatan penerbangan. Itu berarti, informasi yang disampaikan kepada kru pemeliharaan pesawat di Jakarta tidak lengkap. Karenanya, kru tak

---

<sup>7</sup> Amad Sudiro, *Product Liability Dalam Penyelenggaraan Penerbangan*, Jurnal Hukum dan Pembangunan, Vol. 41 No. 1 Januari 2011, h. 187

<sup>8</sup> Rahma Tri, "KNKT Ungkap 9 Temuan dari Investigasi Kecelakaan Lion Air JT 610", Tempo.Co, diakses <https://bisnis.tempo.co/amp/1264407/knkt-ungkap-9-temuan-dari-investigasi-kecelakaan-lion-air-jt-610>, pada tanggal 5 Desember 2019 pukul 00.15 WIB

dapat mengambil tindakan yang sesuai. Pilot Denpasar-Jakarta hanya melaporkan *log* perawatan tentang *stick shaker continue* dan *stabilizer NNC* yang mengalami gangguan. Sehingga kru pemeliharaan pesawat di Jakarta tak dapat mengambil tindakan yang sesuai.

9. Ada peringatan menyala dari MCAS aktif berulang-ulang, yang kondisi ini tidak dapat dikelola dengan baik.

Berdasarkan dugaan hasil final investigasi dari pihak KNKT diatas, terdapat dua faktor penyebab kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 PK-LPQ, yaitu Kesalahan Manusia (*Human Error*) dan Kerusakan Mesin (*Machine Error*) dan ada dua pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan ini pihak pertama Boeing. Co selaku produsen pesawat Boeing 737 MAX 8 dan Pihak kedua Lion Air selaku maskapai dalam negeri yang menggunakan pesawat jenis Boeing 737 MAX 8 untuk pengangkutan udara. Terhadap kasus kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 PK-LPQ jurusan Jakarta ke Pangkal Pinang di perairan Karawang pada hari Senin, 29 Oktober 2018. Kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 mengakibatkan hilangnya nyawa 189 orang yang terdiri dari 182 penumpang dan 7 awak pesawat.<sup>9</sup>

Dalam kewajiban asuransi penerbangan diatur dalam Pasal 179 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan berbunyi: “Pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo yang diangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 146.”

Adapun hal-hal terkait Asuransi Tanggung Jawab Pengangkutan Udara Menurut Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 meliputi: a). Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka; b). Hilang atau rusaknya bagasi kabin; c). Hilang, musnah, atau rusaknya kargo; d). Hilang, musnah, atau rusaknya kargo; e). Keterlambatan angkutan udara; f). Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Dalam asuransi kerugian kecelakaan pesawat Lion Air JT-610, yang berperan sebagai pihak penanggung yaitu perusahaan asuransi PT. Tugu Pratama dan yang berperan sebagai pihak tertanggung yaitu pihak yang mengalihkan risiko kepada penanggung Lion Air Group dalam bentuk perjanjian asuransi, untuk perlindungan terhadap risiko kerugian mencakup

---

<sup>9</sup> Heru Dahnur, “Total Jumlah Penumpang Lion Air JT 610 yang Jatuh 189 Orang”, Kompas, diakses <https://regional.kompas.com/read/2018/10/29/10285291/total-jumlah-penumpang-lion-air-jt-610-yang-jatuh-189-orang>, pada tanggal 24 Desember 2019 pukul 15.00 WIB

kerusakan rangka pesawat, kewajiban yang timbul akibat kecelakaan, dan asuransi kecelakaan sendiri.<sup>10</sup>

Adapun, terkait dengan nilai pertanggungan asuransi untuk penumpang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Di dalam peraturan ini, pemerintah mengatur secara rinci jumlah ganti kerugian yang wajib di berikan oleh pengangkut kepada penumpang, untuk pertanggungan dari asuransi dalam peraturan diatas hanya untuk kerugian materiil dari penumpang, pengirim barang dan pihak ketiga yaitu:

1. Penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh ribu rupiah).
2. Penumpang yang meninggal dunia karena kejadian yang berhubungan dengan pengangkutan udara saat proses meninggalkan ruang tunggu atau turun dari pesawat dan/atau bandar udara persinggahan akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
3. Penumpang yang mengalami cacat tetap total akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) serta apabila penumpang mengalami cacat tetap sebagian dimana ganti kerugian ditetapkan sebagaimana diatur dalam lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011.
4. Penumpang yang mengalami kerugian sehingga diharuskannya menjalani pengobatan di rumah sakit atau pun balai pengobatan akan diberikan ganti kerugian paling nyata maksimal Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
5. Penumpang yang mengalami kerusakan pada bagasi tercatat akan diberikan ganti kerugian sesuai dengan jenis, bentuk, ukuran dan merek bagasi tercatat hilang maka penumpang akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kilogram dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang.
6. Penumpang yang mengalami keterlambatan lebih dari 4 jam akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah)

---

<sup>10</sup> Azizah Nur Alfi, "Asuransi Penerbangan: Tugu Tanggung Lion Air", Bisnis, diakses <https://sumatra.bisnis.com/read/20181102/444/855841/asuransi-penerbangan-tugu-tanggung-lion-air>, pada tanggal 24 Desember 2019 pada pukul 21.00 WIB

serta adanya alternatif lainnya yang disebutkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011.<sup>11</sup>

Pada dasarnya jika terjadi kecelakaan maka terjadi 2 (dua) kemungkinan yaitu: a). Penumpang tetap hidup dan/atau mengalami luka-luka/cacat; b). Penumpang Meninggal dunia. Dengan melihat 2 (dua) kemungkinan tersebut, dapat ditentukan pihak-pihak yang berhak untuk menuntut ganti kerugian kepada pihak pengangkut, meliputi: a). Penumpang akibat kecelakaan pengangkutan udara yang masih hidup tetapi mengalami luka-luka/cacat pada anggota badannya, maka pihak yang berhak mendapat ganti kerugian adalah penumpangnya; b). Penumpang akibat kecelakaan pengangkutan udara yang meninggal dunia, maka pihak yang berhak untuk mendapatkan ganti kerugian adalah ahli waris korban yang meninggal dunia. Pihak yang berhak sebagai ahli waris korban yaitu suami atau istri dari penumpang yang meninggal dunia, anak-anak korban atau orang tua yang menjadi tanggungan korban.<sup>12</sup>

Untuk menghindari penuntutan ganti kerugian dari pihak yang sebenarnya tidak berhak, maka perusahaan penerbangan membuat suatu kriteria dan persyaratan bagi pihak yang menuntut kerugian, syarat tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bagi penumpang yang masih hidup dan mengalami luka-luka/cacat pada tubuhnya akibat kecelakaan pengangkutan udara, diperlukan pemeriksaan dan keterangan dokter yang ditunjuk perusahaan penerbangan yang menentukan bahwa benar luka-luka/cacat pada tubuh atau anggota badan penumpang ada setelah terjadi kecelakaan pengangkutan udara. Selain itu diperlukan surat keterangan kesehatan bagi penumpang yang sakit sebelum naik pesawat terbang.
2. Bagi penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pengangkutan udara, maka orang yang menjadi tanggungannya harus membuktikan bahwa benar sebagai ahli waris korban yang sah dan menjadi tanggungan penumpang tersebut, yang ditetapkan oleh pengadilan negeri dengan memperlihatkan fakta waris. Dari ketentuan limitatis ini maka tidak ada orang lagi yang dapat menuntut ganti kerugian, kecuali golongan ahli waris yang telah ditetapkan pengadilan negeri tersebut atau keluarga yang mempunyai hubungan paling dekat

---

<sup>11</sup> Chrisai Marselino Riung, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Asuransi Pengguna Jasa Angkutan Udara Indonesia*, Jurnal Lex Administratum, Vol. 5 No. 4 Juni 2017, h. 96

<sup>12</sup> Retno Puspendari, *Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan Terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*, Jurnal Privat Law, Vol. 5 No. 1 Juni 2017, h. 99-100



dengan korban, yaitu: a). Suami atau istri dari penumpang yang meninggal dunia tersebut, dengan bukti memperlihatkan akta perkawinan (surat nikah) dan kartu keluarga; b). Anak atau orang tua dari penumpang yang meninggal dunia tersebut dengan bukti memperlihatkan akta kelahiran dan kartu keluarga.

Pada Pasal 4 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/PMK.010/2008 jika penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan selama berada di dalam angkutan udara tidak mempunyai ahli waris, kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp 2.000.000,00 (dua juta rupiah).<sup>13</sup>

Dalam pasal diatas untuk korban kecelakaan pesawat yang tidak memiliki keluarga atau ahli waris uang ganti kerugian akan diambil pemerintah dengan mengurangi biaya pemakaman korban kecelakaan pesawat. Adapun keterangan dari perwakilan keluarga korban Rian Ariyandi (belum diidentifikasi/belum ditemukan) dan Muhammad Rafi Andrian (teridentifikasi/sudah ditemukan) Bapak Anton Sahadi. Terkait nilai nominal yang diberikan pihak Lion Air dalam ganti kerugian ini sebesar Rp. 1.300.000.000,00 (satu miliar tiga ratus juta rupiah).<sup>14</sup>

Menurut Soekidjo Notoatmojo, "Tanggung jawab hukum adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan,"<sup>15</sup> Sedangkan Titik Triwulan menyatakan, "Pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang mewajibkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawaban."<sup>16</sup>

Berangkat dari teori di atas peneliti menganalisa bahwa perusahaan angkutan Lion Air bertanggung jawab atas kerugian yang di derita penumpang yang meninggal dengan syarat hanya kecelakaan yang menyebabkan kematian yang terjadi di dalam pesawat atau pada saat melakukan embarkasi atau disembarkasi. Pembayaran ganti kerugian merupakan kewajiban pihak Lion Air

---

<sup>13</sup> Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No 1 Tahun 2009*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), h.312

<sup>14</sup> Data Audiensi dan Wawancara Bersama Anton Sahadi selaku, Perwakilan Keluarga Korban Lion Air JT 610 Rian Ariyandi dan Muhammad Rafi Andrian

<sup>15</sup> Soekidjo Notoatmojo, *Etika Dan Hukum Kesehatan*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2010), h. 27

<sup>16</sup> Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*, (Jakarta: Prestasi Pustaka, 2010), h. 48

selaku pengangkut sebagai konsekuensi, tanggung jawabnya sesuai dengan ketentuan dalam Perundang-Undangan. Dengan membagi risiko pada pihak asuransi. Dalam pembayaran ganti kerugian penumpang Lion Air JT-610, pihak Lion Air tidak bisa memberi ganti kerugian lebih rendah dari nilai nominal yang sudah ditentukan, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 senilai Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) dan Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) untuk uang bagasi. Apabila melihat keterangan dari keluarga korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 nilai ganti kerugian yang di berikan pihak Lion Air sebesar Rp. 1.300.000.000,00 (satu miliar tiga ratus lima puluh juta) yang dalam hal ini pihak Lion Air melebihi Rp.47.000.000,00 (empat puluh tujuh juta rupiah) hal ini sudah sesuai dengan ketentuan Undang-Undang dan pihak Lion Air dalam nominal pemberian ganti kerugian sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Namun untuk penggunaan dokumen *Release and Discharge* tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 dalam klaim ganti kerugian tidak perlu ada syarat tambahan hanya berupa dokumen mengenai ahli waris.

## **2. Penggunaan Dokumen Release and Discharge Dalam Ganti Kerugian Lion Air JT-610 Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan**

Setahun setelah kecelakaan Lion Air JT-610, baru 75 ahli waris korban dari total 189 korban kecelakaan yang sudah mendapatkan ganti kerugian dari perusahaan asuransi yang menangani kasus tersebut. “Belum (seluruhnya). Kami memang ada *release and discharge*, ini yang masih proses. Yang terbaru, ada 75 yang sudah menerima,” kata *Managing Director* Lion Air Group Daniel Putut Kuncoro Adi.<sup>17</sup>

Adapun keluarga korban yang belum menerima ganti kerugian tersebut dikarenakan, dalam dokumen *release and discharge* terdapat pelepasan hak dan tanggung jawab yang tulisan dalam dokumen itu menggunakan huruf kecil seperti polis asuransi. Bagi keluarga korban dokumen *release and discharge* mempersekusi mereka karena bertentangan dengan nurani, etika, estetika dan

---

<sup>17</sup> Tendi, “Baru 75 Ahli Waris Korban Kecelakaan Lion Air Yang Dapat Ganti Rugi, Kenapa?”, Kontan, diakses dari <https://industri.kontan.co.id/news/baru-75-ahli-waris-korban-kecelakaan-lion-air-yang-dapat-ganti-rugi-kenapa>, pada tanggal 15 Desember 2019 pada pukul 21.00 WIB

hukum. Beberapa hal-hal yang di tentukan dalam dokumen *release and discharge* sebagai berikut:<sup>18</sup>

Masing-masing secara perorangan selaku penerima dan/atau secara bersama-sama dengan penandatanganan lainnya di bawah ini selaku ahli waris dan atas nama keluarga yang ditinggalkan, waris dan atas nama keluarga yang ditinggalkan, warisan, para ahli waris, para penerima hak, para penerima manfaat atau para tanggungan (selanjutnya bersama-sama disebut “Para Pemberi Pelepasan”) dari keluarga penumpang, seorang penumpang yang meninggal dunia dalam kecelakaan yang melibatkan pesawat udara PT Lion Mentari Boeing 737-8 MAX pendaftaran PK-LPQ (pesawat udara) yang beroperasi sebagai penerbangan nomor JT 610 dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Jakarta ke Pangkal Pinang, Kepulauan Bangka Belitung, Indonesia pada tanggal 29 Oktober 2018 (Kecelakaan) dengan ini menerima pembayaran dari PT. Lion Mentari (Lion Air) sebesar Rp. 1.300.000.000, (satu milyar tiga ratus juta rupiah) (kompensasi) sebagai penyelesaian secara penuh, akhir dan menyeluruh atas tuntutan-tuntutan para pemberi pelepasan yang timbul ddari atau yang terkait kematian Penumpang. Sebagai akibat dari Kecelakaan.

Untuk dan sebagai imbalan atas Kompensasi, kecukupan dan penerimaan mana dengan ini diakui. Para Pemberi Pelepasan menyatakan dan menyetujui hal-hal berikut ini:

1. Para Pemberi Pelepasan dengan ini melepaskan, membebaskan dan untuk selam-lamanya menanggalkan seluruh haknya untuk mengajukan gugatan atau tuntutan hukum dalam bentuk apapun di yurisdiksi mana pun, baik secara perdata, pidana, administratif atau lainnya, dimanapun, atau untuk menuntut dengan cara apapun, tuntutan-tuntutan, keberatan-keberatan, klaim-klaim, permintaan-permintaan, kewajiban-kewajiban, tanggung jawab, gugatan-gugatan, dasar gugatan, perkara-perkara, ganti rugi, manfaat-manfaat, biaya-biaya, kehilangan bantuan hukum atau bantuan finansial, biaya-biaya pemakaman, hutang-hutang, iuran-iuran, sejumlah uang, rekening, perhitungan, obligasi, tagihan-tagihan, perjanjian-perjanjian dalam segala bentuk apa pun termasuk namun tidak terbatas pada kontrak-kontrak, persetujuan-persetujuan, dan janji-janji, perselisihan, perbedaan, pelanggaran, putusan-putusan, eksekusi-eksekusi, dan setiap dan segala jenis klaim dan tuntutan dan tuntutan dalam bentuk dan sifat apapun yang timbul baik di masa lalu, saat ini dan masa depan,

---

<sup>18</sup> Data Audiensi dan Wawancara Bersama Anton Sahadi selaku, Perwakilan Keluarga Korban Lion Air JT 610 Rian Ariyandi dan Muhammad Rafi Andrian

baik untuk ganti rugi yang diduga atau ganti rugi yang sebenarnya, ganti rugi yang bersifat menghukum, ganti rugi moral, ganti rugi yang bernilai atau tidak bernilai, ganti rugi materiil atau immateriil, gugatan atas kematian, survival actions, kerugian harta benda, kerugian bisnis, kehilangan keuntungan, luka-luka, atau setiap kerugian atau biaya yang lainnya, termasuk juga seluruh klaim potensial apapun dan dalam bentuk atau sifat apa pun yang terkait dengan satu atau semua ganti rugi, luka-luka atau kerugian lainnya, baik yang diketahui maupun yang tidak diketahui, yang dapat diduga atau tidak dapat diduga, yang dimiliki oleh Para Pemberi Pelepasan sekarang, atau dinyatakan dimiliki, atau yang selanjutnya diperoleh, atau yang akan mungkin didapatkan dari yurisdiksi manapun di seluruh dunia, karena, atau yang akan mungkin didapatkan dari yurisdiksi manapun di seluruh dunia, karena, atau yang dengan cara apapun berhubungan dengan atau timbul dari kecelakaan yang dengan cara apapun berhubungan dengan atau timbul dari kecelakaan terhadap setiap atau seluruh dari “Para Penerima Pelepasan” (sebagaimana didefinisikan pada klausul 2 di bawah ini) dalam setiap tribunal atau perkara hukum, termasuk namun tidak terbatas pada setiap pengadilan, arbitrase atau lembaga penegak hukum mana pun atau instansi pemerintah lainnya, menurut hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, termasuk namun tidak terbatas pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2011, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan/atau setiap perundang-undangan di bidang perlindungan konsumen, dan/atau hukum dan peraturan perundang-undangan dari negara-negara lain.

2. Untuk tujuan-tujuan Pelepasan dan Pembebasan ini, istilah “Para Penerima Pelepasan” harus diartikan sebagai, dan termasuk, semua entitas di bawah ini:
  - a. PT Lion Mentari; dan
  - b. CMIG Aircraft Leasing Fifteen Ireland Limited, Transportation Partners Pte. Ltd., Integrated Aero Network S.A.S., CMIG Aviation Capital Holding Ireland DAC, DVB Bank SE, Singapore Branch, BNP Paribas, The Boeing Company, CFM International, Inc, General Electric Company, GE Aviation, Safran Aircraft Engines SAS, United

Technologies Corporation dan setiap serta semua orang atau entitas bisnis yang disebutkan pada Lampiran 1 disisni, yang secara tegas dimasukkan ke dalam dan merupakan bagian integral dari Pelepasan dan Pembebasan ini; dan

- c. Setiap dan semua orang atau entitas bisnis yang membuat, merancang, menyediakan, menjual atau yang memasang setiap bagian, komponen, atau sistem yang terdapat pada, merupakan bagian dari, atau yang tergabung dalam pesawat udara dan/atau mesin-mesinnya dan setiap orang atau entitas bisnis yang terikat perjanjian atau menerima subkontrak untuk, atau melaksanakan jasa penanganan darat dalam bentuk apa pun, pemeliharaan, perbaikan, perombakan, pemeriksaan layanan-layanan, pembaharuan, pelatihan, inspeksi-inspeksi, return to service, atau pemasangan bagian-bagian, komponen-komponen atau sistem-sistem, pada setiap saat pada Pesawat Udara dan/atau mesin-mesinnya; dan
- d. Setiap orang atau entitas bisnis yang memiliki atau yang pernah mempunyai kepentingan kepemilikan, kepentingan jaminan atau kepentingan keuangan dalam pesawat udara dan/atau mesin-mesinnya atau yang memiliki atau pernah memiliki kepentingan selaku pihak yang menyewakan pesawat udara dan/ atau mesin-mesinnya; dan
- e. Setiap orang, entitas bisnis, pemerintah, agensi, atau organisasi lainnya yang bertanggung jawab dan/atau mungkin dapat diduga bertanggung jawab baik secara sendiri dan/atau bersama-sama sebagai kumpulan pelaku kesalahan atau sebaliknya, atas kecelakaan; dan
- f. Dalam hubungannya dengan butir (a), (b), (c), (d) dan (e) di atas, setiap dan seluruh pejabat, manajer, direktur, komisaris, para pemegang saham, pengacara, agen (termasuk namun tidak terbatas pada agen perjalanan dan agen tiket), perwakilan, karyawan, para pemberi kerja, perusahaan yang terkait, dan/atau anak-anak perusahaan, perusahaan induk, afiliasi-afiliasi, rekanan, usaha patungan, pemberi sewa, penerima sewa, para kontraktor dan sub-kontraktor, perantara termasuk pialang asuransi, para penanggung asuransi dan reasuradur, para pengganti dan penerima hak mereka masing-masing di masa lalu, saat ini, dan masa depan.

3. Tanpa mengurangi ketentuan-ketentuan yang sebelumnya dan untuk menghindari keraguan-keraguan, para pemberi pelepasan mengakui dan menyatakan bahwa dengan menandatangani Pelepasan dan Pembebasan ini, mereka telah melepaskan, membeaskan, dan untuk selama-lamanya melepaskan setiap tuntutan untuk ganti rugi atau kompensasi apa pun yang dimiliki atau mungkin dimiliki oleh Para Pemberi Pelepasan yang timbul dari atau dengan cara apa pun berhubungan dengan Kecelakaan terhadap setiap orang atau entitas apa pun di seluruh dunia.
4. Para pemberi pelepasan dengan ini secara tegas menjamin, menyatakan dan menyetujui bahwa dalam menandatangani Pelepasan dan Pembebasan ini, Para Pemberi Pelepasan melaksanakannya dengan pengetahuan penuh atas setiap dan semua hak yang dimiliki Para Pemberi Pelepasan sehubungan dengan Para Penerima Pelepasan dan Para Pemberi Pelepasan tidak dan tidak pernah bergantung pada nasihat, gambaran atau pernyataan apa pun yang dibuat oleh, atas nama, atau setiap orang yang terkait dengan Para Penerima Pelepasan berkaitan dengan pernyataan-pernyataan faktual mengenai kecelakaan yang dituntut oleh para pemberi pelepasan dalam hubungannya dengan hal itu dan para pemberi pelepasan dengan ini memikul resiko kesalahan yang berkaitan dengan fakta-fakta apa pun yang sekarang tidak diketahui oleh Para Pemberi Pelepasan yang berhubungan dengan hal itu.
5. Para pemberi Pelepasan setuju untuk membela, menjamin serta melindungi Para Penerima Pelepasan dari dan terhadap semua tuntutan yang mungkin diajukan oleh setiap orang atau entitas lain terhadap salah satu atau lebih Para Penerima Pelepasan yang timbul dari atau yang berkaitan dengan kematian Penumpang sebagai akibat dari Kecelakaan atau penyelesaian ini atau pembayaran yang dilakukan menurut Pelepasan dan Pembebasan ini.
6. Sebagai imbalan atas pembayaran Kompensasi, Para Pemberi Pelepasan menyerahkan dan mengalihkan seluruh hak yang mereka miliki untuk menuntut setiap pihak mana pun yang timbul dari Kecelakaan kepada Lion Air dan/atau para penanggung asuransinya yang menerima subrogasi hak-hak tersebut.
7. Pembayaran Kompensasi bukanlah merupakan pengakuan tanggung jawab, kesalahan dan/atau kelalaian Para Penerima Pelepasan yang dengan cara apapun berkaitan dengan kecelakaan. Baik Pelepasan dan

Pembebasan ini maupun segala ketentuan di dalamnya tidak dapat ditawarkan atau diterima sebagai alat bukti dalam proses hukum dimanapun sebagai pengakuan atau bukti dari tanggung jawab atau kesalahan dari Para Penerima Pelepasan. Para Pemberi Pelepasan mengakui bahwa masing-masing Penerima Pelepasan dengan tegas menyangkal dan mengingkari tanggung jawab dan kewajiban tersebut dan bahwa pembayaran yang dijelaskan disini dibuat untuk menghindari litigasi dan untuk menerima perdamaian dari Para Penerima Pelepasan.

Klausul eksonerasi adalah suatu klausul dalam suatu perjanjian, dimana ditetapkan adanya pembebasan atau pembatasan dari tanggung jawab tertentu, yang secara normal menurut hukum seharusnya menjadi tanggung jawabnya. Dengan adanya klausul eksonerasi hak dan kewajiban dari para pihak menjadi tidak seimbang.<sup>19</sup>

Berdasarkan analisis peneliti terhadap dokumen *release and discharge*, peneliti menemukan adanya klausul eksonerasi seperti:

1. Para pemberi pelepasan melepaskan, membebaskan untuk selamanya seluruh hak untuk mengajukan gugatan atau tuntutan hukum dalam yurisdiksi mana pun.
2. Mengesampingkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2011, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan/atau setiap perundang-undangan di bidang perlindungan konsumen dan peraturan perundang-undangan dari negara-negara lain.
3. Kewajiban para pemberi pelepasan Membela dan melindungi terhadap setiap tuntutan yang mungkin diajukan oleh setiap orang atau entitas lain terhadap kematian penumpang sebagai akibat dari kecelakaan atau penyelesaian pembayaran dalam pelepasan dan pembebasan ini.
4. Kompensasi bukanlah pengakuan tanggung jawab, kesalahan dan/atau kelalaian para penerima pelepasan yang dengan cara apapun berkaitan dengan kecelakaan.

---

<sup>19</sup> J. Satrio, *Hukum Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1995), h. 120

5. Para pemberi pelepasan mengakui bahwa masing-masing penerima pelepasan dengan tegas menyangkal dan mengingkari tanggung jawab dan kewajiban dan pembayaran disini dibuat untuk menghindari litigasi.

Pencantuman klausul eksonerasi terjadi karena posisi para pihak dalam perjanjian berada dalam posisi yang tidak seimbang, sehingga salah satu pihak yang lebih kuat yang menentukan syarat-syarat dalam perjanjian, sementara di pihak lainnya dalam posisi terjepit. Kondisi seperti ini yang menimbulkan adanya penyalahgunaan keadaan dari pihak yang menentukan syarat-syarat dalam perjanjian terhadap pihak lainnya.<sup>20</sup>

Demi kepentingan umum dan melindungi pihak yang lemah, salah satu bentuk perlindungan pemerintah terhadap pihak yang lemah adalah dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dalam ketentuan Pasal 18 telah ditentukan berbagai larangan dalam membuat atau mencantumkan klausul baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian sebagai berikut:

1. Pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang ditunjukkan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila:
  - a. Menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha
  - b. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen
  - c. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan/atau jasa yang dibeli oleh konsumen
  - d. Menyatakan pemberian kuasa dari konsumen kepada pelaku usaha baik secara langsung maupun tidak langsung untuk melakukan segala tindakan sepihak yang berkaitan dengan barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran
  - e. Mengatur perihal pembuktian atas hilangnya kegunaan barang atau pemanfaatan jasa yang dibeli konsumen

---

<sup>20</sup> Zakiyah, *Klausula Eksonerasi Dalam Perspektif Perlindungan Konsumen*, Jurnal AI'Adl, Vol. 9 No. 3 Desember 2017, h. 437



- f. Memberi hak kepada pelaku usaha untuk mengurangi manfaat jasa atau mengurangi harta kekayaan konsumen yang menjadi objek jual beli jasa
  - g. Menyatakan tunduknya konsumen kepada peraturan yang berupa aturan baru, tambahan, lanjutan dan/atau perubahan lanjutan yang dibuat sepihak oleh pelaku usaha dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang dibelinya
  - h. Menyatakan bahwa konsumen memberi kuasa kepada pelaku usaha untuk membebaskan hak tanggungan, hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran
2. Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausula baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas, atau yang pengungkapannya sulit dimengerti
  3. Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud ayat (1) dan ayat (2), dinyatakan batal demi hukum
  4. Pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan undang-undang ini.

Melihat ketentuan di atas, maka keabsahan dokumen release and discharge yang mencantumkan klausula pengalihan tanggung jawab pelaku usaha (yang dikenal dengan istilah klausula eksonerasi) berakibat klausul tersebut dinyatakan batal demi hukum. Dalam penerapan persyaratan khusus atau membuat perjanjian diatur Pasal 186 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan berbunyi: "Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam undang-undang ini."

Dari penjelasan Pasal di atas dapat dipahami bahwa dalam pengangkutan udara telah menerapkan konsep tanggung jawab mutlak. Berdasarkan konsep tanggung jawab ini korban tidak perlu membuktikan kesalahan dari maskapai penerbangan, tetapi otomatis memperoleh ganti rugi.

Para korban cukup memberi tahu bahwa menderita kerugian akibat jatuhnya pesawat udara atau orang dan barang-barang dari pesawat udara.<sup>21</sup>

Menurut Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan para ahli waris diperbolehkan menuntut yang berbunyi: "Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang ditetapkan."

Berdasarkan Pasal di atas, hak penumpang atau ahli waris dalam kecelakaan pesawat selain ganti kerugian/kompensasi yang sudah ditentukan dapat meminta lebih dengan lewat jalur pengadilan.

Adapun proses pengajuan gugatan ganti kerugian penumpang kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkut melalui pengadilan negeri sebagai berikut:

1. Penumpang atau ahli waris membuat permohonan gugatan kepada ketua pengadilan negeri, syaratnya sebagai berikut:
  - a. Gugatan harus ditulis dan ditandatangani oleh penggugat atau kuasa hukumnya
  - b. Gugatan harus berisi penjelasan hubungan hukum antara penumpang dengan pengangkut sebagai tergugat
  - c. Gugatan harus menjelaskan alasan diajukan gugatan, artinya surat gugatan ganti kerugian dijelaskan terperinci, alasan-alasan penggugat mengajukan gugatan tersebut
  - d. Gugatan harus menjelaskan apa yang dimohon penggugat supaya diputuskan dan diperintahkan oleh Hakim
2. Surat gugatan yang diajukan, maka harus membayar biaya perkara gugatan melalui panitera pengadilan negeri
3. Surat gugatan oleh panitera pengadilan negeri dimasukkan dalam daftar urutan perkara

---

<sup>21</sup> Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2016), h. 17

4. Hakim yang mengadili gugatan tersebut menentukan hari dan tanggal pemeriksaan perkara.<sup>22</sup>

Untuk pembuktian penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan, maka ahli waris atau kuasa hukumnya dapat mengajukan gugatan atau tuntutan ganti kerugian dengan ketentuan:

1. Apabila suami atau istri, maka harus memperlihatkan bukti surat pembayaran pengangkutan meliputi tiket pesawat penumpang, akta perkawinan, kartu keluarga.
2. Apabila anak-anaknya, maka harus memperlihatkan alat bukti surat pembayaran pengangkutan meliputi tiket, akta kelahiran dan kartu keluarga.
3. Apabila orang tuanya, maka harus memperlihatkan alat bukti surat pembayaran pengangkutan yaitu tiket dan kartu keluarga.<sup>23</sup>

Menurut Hans Kelsen, hukum adalah sebuah sistem norma. Norma merupakan pernyataan yang menekan aspek seharusnya atau *das sollen*, dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Norma-norma adalah produk dari aksi manusia yang deliberatif. Undang-Undang yang berisi peraturan yang bersifat umum menjadi pedoman bagi individu bertingkah laku. Adanya aturan itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum.<sup>24</sup>

Berdasarkan teori di atas, peneliti menganalisa bahwa dalam pemberian ganti kerugian kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 PK-LPQ terdapat syarat tambahan dalam bentuk dokumen *release and discharge* dari pihak Lion Air. Apabila melihat isi dokumen *release and discharge* merupakan sebuah pelepasan dan pembebasan hak para ahli waris korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610, yang menggunakan klausul eksonerasi. Hal ini tidak melanggar ketentuan dalam Pasal 186 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Namun sayang dalam peraturan ini tidak memberikan sanksi, bagi yang melanggar ketentuan tersebut. Mengakibatkan pemberian ganti kerugian kecelakaan pesawat Lion Air Jt-610 PK-LPQ, pihak pengangkut tidak menerapkan

---

<sup>22</sup> Yahya Harahap, *Hukum Acara Perdata: Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian & putusan pengadilan*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2013), h. 99

<sup>23</sup> Tuana, *Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan Terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*, *Jurnal Privat Law*, Vol. 5 No. 1 Januari 2017, h. 103

<sup>24</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: Kencana, 2008), h. 158

peraturan/perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Tidak adanya batas waktu kepastian dalam pemberian ganti kerugian ini.

#### **D. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah peneliti jelaskan, maka untuk menjawab pertanyaan perumusan masalah dan untuk mengakhiri skripsi ini peneliti memberikan kesimpulan sebagai berikut :

Pertama; Dalam pemberian ganti kerugian korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610, pihak Lion Air memberikan nilai ganti kerugian sebesar Rp. 1.300.000.000,00 (satu milyar tiga ratus juta rupiah) per Penumpang/korban kecelakaan pesawat dengan mengalihkan risiko ganti kerugian kepada perusahaan asuransi PT. Tugu Pratama. Dalam hal nilai ganti kerugian ini sudah sesuai dengan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Untuk penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu milyar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang/korban dan Rp.4.000.000,00 (empat juta rupiah) per bagasi yang berarti terdapat lebih Rp. 47.000.000,00 (empat puluh tujuh juta rupiah) terkait pemberian ganti kerugian korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 pihak Lion Air telah memenuhi tanggung jawab nilai ganti kerugian korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Namun mengenai syarat tambahan dengan tanda tangan dokumen Release and Discharge tidak sesuai dengan Pasal 23 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 untuk menuntut lebih.

Kedua; Bahwa berdasarkan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatur larangan perjanjian yang menggunakan klausul eksonerasi (meniadakan tanggung jawab pengangkut) dilarang. Namun pihak Lion Air melanggarnya dengan menggunakan dokumen *release and discharge* sebagai syarat tambahan terkait pemberian ganti kerugian korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610, yang dimana dokumen ini berisi klausul eksonerasi sebagai berikut:

- a. Para pemberi pelepasan melepaskan, membebaskan untuk selamanya seluruh hak untuk mengajukan gugatan atau tuntutan hukum dalam yurisdiksi mana pun.

- b. Mengesampingkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan/atau setiap perundang-undangan di bidang perlindungan konsumen dan peraturan perundang-undangan dari negara-negara lain.
- c. Kewajiban para pemberi pelepasan membela dan melindungi terhadap setiap tuntutan yang mungkin diajukan oleh setiap orang atau entitas lain terhadap kematian penumpang sebagai akibat dari kecelakaan atau penyelesaian pembayaran dalam pelepasan dan pembebasan ini.
- d. Kompensasi bukanlah pengakuan tanggung jawab, kesalahan dan/atau kelalaian para penerima pelepasan yang dengan cara apapun berkaitan dengan kecelakaan.
- e. Para pemberi pelepasan mengakui bahwa masing-masing penerima pelepasan dengan tegas menyangkal dan mengingkari tanggung jawab dan kewajiban dan pembayaran disini dibuat untuk menghindari litigasi.

Dokumen *release and discharge* menyebabkan ketidakpastian dalam ganti kerugian korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610, yang membuat hilangnya hak istimewa ahli waris/keluarga korban. Dengan demikian penggunaan dokumen *release and discharge* bisa batal demi hukum karena tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

## REFERENSI:

### BUKU

Ananda, Azwar. *Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia*. Padang: Institut Keguruan dan Ilmu Pendidikan Padang. 1997.

Diantha, I Made Pasek. *Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Prenada Media Group. 2017.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka. 1989.

Hutagol, Desmond. *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*. Jakarta: Erlangga. 2013.

- Hutauruk, Rufinus Hotmaulana. *Penanggulangan Korporasi Melalui Pendekatan Restoratif Suatu Terobosan Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika. 2013.
- Hamzah, Andi. *Kamus Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia. 2005.
- H.S, Salim. *Perkembangan Hukum Kontrak di Luar KUHPerdata*. Jakarta: PT Raja Grafindo. 2008.
- Hartono, Sri Redjeki. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika. 2001.
- Harahap, Yahya. *Hukum Acara Perdata: Gugatan Persidangan, Penyitaan, Pembuktian & putusan pengadilan*. Jakarta: Sinar Grafika. 2013.
- Martono, Amad Sudiro. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law)*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. 2016.
- Martono, Amad Sudiro. *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. 2013.
- Martono, Amad Sudiro. *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2010.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2004.
- Martono, Agus Pramono. *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*. Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada. 2016.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum Cetakan ke-2*. Jakarta: Kencana. 2008.
- Meliala, A. Qirom Syamsudin. *Pokok-Pokok Hukum Perjanjian Beserta Perkembangannya*. Yogyakarta: Liberty. 2010.
- Notoatmojo, Soekidjo. *Etika Dan Hukum Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta. 2010.
- Nazir, Moh. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia. 1988.
- Purba, Radiks. *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*. Jakarta: Djambatan. 2009.
- Purbacaraka, Purnadi dan Soerjono Soekanto. *Perundang-undangan dan Yurisprudensi*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 1983.
- Poedjoseobroto, Santoso. *Beberapa Aspek Tentang Hukum Pertanggungjawaban Jiwa di Indonesia*. Jakarta: Bharata. 1996.
- Prodjodikoro, Wirjono. *Hukum Asuransi di Indonesia*. Jakarta: PT Intermasa. 1987.

- Rifai, Ahmad. *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Perspektif Hukum Progresif cetakan ke-2*. Jakarta: Sinar Grafika. 2011.
- Rido, Ali. *Hukum Dagang*. Bandung: Alumni. 1993.
- S, Maria Farida Indrati. *Ilmu Perundang-Undangan Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*. Yogyakarta: PT Kanisius. 2007.
- Supriyadi, Yaddy. *Keselamatan Penerbangan Teori dan Problematika*, Tangerang: Telaga Ilmu, 2012.
- Supriyadi, Yaddy. *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara Analisis Operasional, Hukum & Sosio-Psikologis*. Jakarta: FORDIK BDSMP. 2015.
- Simanjuntak. *Hukum Perdata Indonesia*. Jakarta: Prenadamedia Group. 2016.
- Sudiro, Amad, Deni Bram. *Hukum dan Keadilan (Aspek Nasional & Internasional)*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. 2013.
- Suriaatmadja, Toto Tohir. *Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Nasional*. Bandung: Mandar Maju. 2006.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. 2009.
- Satrio, J. *Hukum Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti. 1995.
- Soekardono. *Hukum Dagang Indonesia Cetakan ke-2*. Jakarta: Rajawali. 1986.
- Suharnako. *Hukum Perjanjian Teori dan Analisis Kasus cetakan ke-9*, Jakarta: Kencana. 2015.
- Subekti, R. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: PT Internasional. 1985.
- Sastrawidjaja, Man Suparaman. *Aspek-Aspek Hukum Asuransi Dan Surat Berharga*. Bandung: PT Alumni. 2003.
- Satria, Salusra. *Pengukuran Kinerja Keuangan Perusahaan Asuransi di Indonesia Dengan Analisis Rasio Keuangan Early Warning System*. Jakarta: Fakultas Ekonomi Indonesia. 2003.
- Triwulan, Titik dan Shinta Febriani. *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*. Jakarta: Prestasi Pustaka. 2010.
- Wiradipradja, Saefullah dan Mieke Komar. *Kantaatmadja, Hukum Angkasa dan Perkembangannya*. Bandung : Remadja Karya CV. 1988.

**JURNAL**

- Hardijan, Rusli. *Metode Penelitian Hukum Normatif: Bagaimana*, Law Review Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan Vol. 5. 2006.
- Husna, F; Yunus, NR. Gunawan, A. (2021). Indonesian Legal Politics of Islamic Boarding School Curriculum Regulation. *SALAM: Jurnal Sosial dan Budaya Syar-i* 8 (5), 1675-1692
- Khairandy, Ridwan. *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 25 No. 1 2006.
- Mohammad Sufi Syalabi, Bambang Eko Turisno, Kabul Supriyadhie. *Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat*. Jurnal Hukum, Vol. 6. 2017.
- Mukri, S.G.; Aji, A.M.; Yunus, N.R. "Implementation of Religious Education in the Constitution of the Republic of Indonesia," *Salam: Sosial dan Budaya Syar-i*, Volume 3 No. 3 (2016).
- Mukri, S.G.; Aji, A.M.; Yunus, N.R. Relation of Religion, Economy, and Constitution In The Structure of State Life, *STAATSRECHT: Indonesian Constitutional Law Journal*, Volume 1, No. 1. (2017)
- Puspandari, Retno. *Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan Terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*, Jurnal Privat Law, Vol. 5 No. 1 Juni 2017.
- Riung, Chrisai Marselino. *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Asuransi Pengguna Jasa Angkutan Udara Indonesia*, Jurnal Lex Administratum, Vol. 5 No. 4 Juni 2017.
- Sudiro, Ahmad. *Asuransi Tanggung Jawab Produk dan Perlindungan Terhadap Konsumen*, Jurnal Hukum Ius Quia Iustum, Vol 21 No. 4 Oktober 2014.
- Sudiro, Ahmad. *Product Liability Dalam Penyelenggaraan Penerbangan*, Jurnal Hukum dan Pembangunan, Vol. 41 No. 1 Januari 2011.
- Tuhana. *Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan Terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*, Jurnal Privat Law, Vol. 5 No. 1 2017.



Yunus, N.R.; Anggraeni, RR Dewi.; Rezki, Annissa. "The Application of Legal Policy Theory and its relationship with Rechtsidee Theory to realize Welfare State," 'Adalah, Volume 3, No. 1 (2019)

Zakiah. *Klausula Eksonerasi Dalam Perspektif Perlindungan Konsumen*, Jurnal Al'Adl, Vol. 9 No. 3 Desember 2017.

### **INTERNET**

Dewi, Murni Kemala. *RDP Jatuhnya Pesawat Lion Air JT 610*, diterima <https://www.bmkg.go.id/berita/?p=rdp-jatuhnya-pesawat-lion-air-jt-610&lang=ID&tag=berita-utama> diakses, 30/10/2019.

DPR RI. *Penerbangan*, diterima <http://www.dpr.go.id/jdih/index/id/514> diakses, 30/10/ 2019.

Daud, Ameidyo. *Dipaksa Teken Syarat Ganti Rugi, Keluarga Korban JT-610 Protes*, diterima dari <http://www.katadata.co.id/berita/2019/04/08/dipaksa-teken-syarat-ganti-rugi-keluarga-korban-jt-610-protes>, diakses 28/6/2019.

Tri, Rahma. *KNKT Ungkap 9 Temuan dari Investigasi Kecelakaan Lion Air JT 610*, diterima <https://bisnis.tempo.co/amp/1264407/knkt-ungkap-9-temuan-dari-investigasi-kecelakaan-lion-air-jt-610> diakses, 5/12/ 2019.

Tendi. *Baru 75 Ahli Waris Korban Kecelakaan Lion Air Yang Dapat Ganti Rugi, Kenapa?*, diterima <https://industri.kontan.co.id/news/baru-75-ahli-waris-korban-kecelakaan-lion-air-yang-dapat-ganti-rugi-kenapadiakses>,15/12/2019.

Purnomo, Kristianto. *Kronologi dan Fakta Kecelakaan Boeing 737 Max 8*, diterima <https://nasional.kompas.com/jeo/kronologi-dan-fakta-kecelakaan-boeing-737-max-8-lion-air-jt-610> diakses, 30/ 10/2019.

Azizah Nur Alfi. *Asuransi Penerbangan : Tugu Tanggung Lion Air*, diterima <https://sumatra.bisnis.com/read/20181102/444/855841/asuransi-penerbangan-tugu-tanggung-lion-air> diakses, 24/12/2019.

### **PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

**Pramuditya Syaiful Maarif, Burhanudin**

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 92 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 16/PMK.010/2017 Tentang Besar Santunan Dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

### **WAWANCARA**

Wawancara pribadi dengan Bapak Anton Sahadi sebagai Keluarga Korban Kecelakaan Lion Air JT-610 PK-LPQ perwakilan keluarga korban Rian Ariyandi (belum Diidentifikasi/belum ditemukan) dan Muhammad Rafi Andrian (Teridentifikasi/sudah ditemukan), Jakarta 28 Agustus 2019.

Wawancara melalui via telpon dengan Bapak Engki Bocana sebagai Keluarga Korban Kecelakaan Lion Air JT-610 PK-LPQ perwakilan keluarga korban Tami Julian, Jakarta 26 Januari 2020.