

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP LARANGAN UPAYA HUKUM DALAM PERSETUJUAN GANTI RUGI KORBAN KECELAKAAN PESAWAT LION AIR JT610

Columbanus Priaardanto^{1*}, Andryawan²

¹ Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara
Jalan Letjen S. Parman, No. 1, Grogol, Jakarta Barat 11440
E-mail : Columbanusdanto@gmail.com

² Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Universitas Tarumanagara
Email : Andryawan@fh.untar.ac.id

ABSTRACT

Compensation for the crash of Lion Air JT610 aircraft has been carried out, but in this case the airline carries out using the scheme of implementing the exoneration clause filed against the families of the victims where the clause is Release and Discharge Of All Claims which means that in this case the airline does not seek legal remedies after the implementation of compensation. So in this case, the question is what is the point of view of Indonesia's positive law towards victims who are bound by the Release Discharge of All Claims agreement made by airlines in an effort to avoid all legal remedies made by the victim after the payment of compensation. Research on this paper is compiled with normative juridical methods in taking every source of literature in this paper, in this case of course air transportation is an efficient transportation to use but inevitably regarding the risks of its use, which then occurs an accident that makes the airline company need to compensate for losses with the use of the exoneration clause. In this case, the clause has violated the provisions of the applicable law and is declared null and void even if it has been agreed by both parties, and there is a need for the participation of the government to supervise the airline company in terms of the use of the exoneration clause.

Keywords : Plane Crash, Compensation, Legal Remedies

ABSTRAK

Ganti Rugi atas kecelakaan pesawat Lion Air JT 610 telah dilaksanakan, tetap dalam pelaksanaannya tersebut dalam hal ini pihak maskapai melaksanakan dengan menggunakan skema pelaksanaan klausula eksonerasi yang diajukan terhadap para keluarga korban dimana klausula tersebut adalah *Release and Discharge Of All Claims* yang berarti bahwa dalam hal ini pihak maskapai tidak menghendaki adanya upaya hukum setelah dilaksanakannya ganti kerugian. Sehingga dalam hal ini yang menjadi pertanyaan adalah bagaimana sudut pandang hukum positif Indonesia terhadap korban yang terikat terhadap perjanjian *Release Discharge of All Claims* yang dibuat oleh maskapai penerbangan dalam upaya untuk menghindari segala upaya hukum yang dilakukan oleh pihak korban setelah terjadinya pembayaran ganti rugi. Disusunlah penelitian atas tulisan ini dengan metode yuridis normatif dalam mengambil setiap sumber kepustakaan dalam tulisan ini, dalam hal ini tentu transportasi udara merupakan transportasi yang efisien digunakan tetapi tidak terelakkan mengenai resiko atas penggunaannya, yang kemudian terjadilah suatu kecelakaan yang membuat perusahaan maskapai perlu mengganti kerugian dengan penggunaan klausula eksonerasi tersebut. Maka dalam hal ini klausula tersebut telah melanggar dari pada ketentuan hukum yang berlaku dan dinyatakan batal demi hukum sekalipun telah disetujui oleh kedua belah pihak, dan perlu adanya peran serta pemerintah untuk mengawasi perusahaan maskapai penerbangan dalam hal penggunaan klausula eksonerasi tersebut.

Kata Kunci : Kecelakaan Pesawat, Ganti Kerugian, Upaya Hukum

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pada zaman saat ini salah satu opsi pengangkutan yang amat sering digunakan dan menjadi salah satu pilihan utama bagi masyarakat di hampir seluruh penjuru dunia dan terkhusus di Indonesia adalah menggunakan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain menggunakan transportasi udara, yang dalam hal ini penggunaan transportasi ini sudah tidak asing lagi di tengah masyarakat. Selain adanya kemajuan pada bidang penerbangan alasan banyaknya masyarakat memilih pengangkutan udara adalah tidak lain adalah karena masalah efisiensi dalam hal pemanfaatan waktu dalam pengangkutan baik barang maupun sebagai moda transportasi untuk menuju suatu tempat. Bila dibandingkan dengan moda transportasi lain, untuk menempuh suatu perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain membutuhkan waktu sehari-hari. Namun dengan hadirnya angkutan

udara pada saat sekarang makan permasalahan seperti efisiensi waktu yang tidak maksimal dalam perjalanan menuju suatu tempat.¹

Kegiatan dalam lingkup angkutan udara niaga dapat dilaksanakan berjalan dalam sesuai rute penerbangan yang dilakukan secara tetap dan teratur, dan/atau pelayanan angkutan udara niaga yang rutenya tidak memiliki ikatan dan dalam jadwal penerbangannya yang konsisten dan teratur dimana badan usaha angkutan udara nasional dan atau asing mengatur akan hal tersebut yang dalam pokoknya mengatur mengenai pengangkutan penumpang dan atau muatan baik muatan barang umum dan khusus.²

Dibalik kemajuannya, pengangkutan udara ini ternyata memiliki kekurangan, selain tarif angkutan yang tergolong sangat mahal, disamping risiko dalam pengangkutan ini juga sangat tinggi, penggunaan transportasi melalui udara amat sangat tergantung dengan kondisi cuaca serta kelayakan pesawat tersebut dalam mengudara adalah beberapa hal yang sangat berpengaruh dalam penggunaan transportasi udara.³ Pengangkut udara adalah pihak yang berkaitan secara langsung atas risiko dalam penggunaan transportasi udara dan atau kerugian sepanjang usaha angkutan udara tersebut berjalan. Penyebab akan hal ini adalah bila terjadi suatu kecelakaan pesawat udara maka pihak tersebut adalah pihak yang secara tanggungjawab adalah pihak yang melaksanakan tanggung jawab akan tersebut secara langsung sehingga kemungkinan akan dituntutnya pihak tersebut atas ganti kerugian oleh ahlinwarisnya akan lebih besar terjadi. Disamping itu, pengangkut udara kehilangan/kerusakan pesawatnya serta awak pesawatnya. Kehilangan/kerusakan pesawat udara tentu merupakan kerugian yang sangat besar karena harga pesawat udara yang sangat mahal. Demikian pula kehilangan awak pesawat udara merupakan suatu kerugian yang tidak ternilai harganya.⁴

Mengenai angkutan udara maka pembahasannya tentu tidak terlepas dari pada beberapa hal yang menjadi resiko dari pada berjalan bentuk transportasi udara ini terutama dalam hal kecelakaan, dalam dunia penerbangan dikenal atas dua definisi atas kecelakaan tersebut yaitu atas (*incident*), dan kecelakaan (*Accident*), dimana kecelakaan atau *Accident* sendiri adalah suatu peristiwa yang diluar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara mulai keberangkatan tujuan dimana tempat terjadi kemungkinan atas suatu kecelakaan luka parah, kematian dan atau suatu kerugian.

Untuk mengatasi risiko dalam arti kerugian tersebut, pengangkutan udara dapat menutup⁵:

- a. Asuransi pesawat udara (*hull insurance*) yang dapat ditutup untuk tubuh pesawat itu sendiri baik terhadap resiko kerusakan, kehancuran (*Total loss*) maupun keadaan tidak dapat digunakan (*Loss of use*)
- b. Asuransi awak pesawat udara
- c. Asuransi pertanggungjawaban

Dalam menentukan pertanggungjawaban perusahaan penerbangan tentunya harus mengacu pada ketentuan-ketentuan yang berlaku, sehingga dapat ditentukan pihak-pihak yang bertanggung

¹ Rinitami Njatriani, Hukum Transportasi, (Semarang : Undip Law Press, 2016) hal. 186-187

² Prof Hk Martono, Prof Amad Sudiro, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Depok : Rajawali Pers, 2016) hal. 235

³ Mohammad Syufi Salabi, "PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA JASA TRANSPORTASI UDARA DAN TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG YANG DIRUGIKAN AKIBAT KECELAKAAN PESAWAT", Diponegoro Law Journal, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.

⁴ Rinitami Njatriani, Op.cit hal. 186

⁵ Ibid, hal. 234

jawab, hal-hal yang dapat dipertanggungjawabkan, bentuk-bentuk pertanggungjawaban, besar ganti kerugian dan lain-lain. Pada kegiatan penerbangan komersial atau transportasi udara niaga terdapat beberapa ketentuan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang baik yang bersumber pada hukum nasional maupun yang bersumber pada hukum internasional. Ketentuan hukum nasional yang secara khusus mengatur tentang kegiatan penerbangan saat ini adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.⁶

Dalam permasalahan ini tentu apabila terjadi suatu kecelakaan atas moda transportasi udara maka perusahaan maskapai tersebut perlu melaksanakan suatu ganti kerugian terhadap para keluarga korban yang terdampak atas kematian salah satu keluarga yang menjadi korban dalam kecelakaan tersebut. Pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut Angkutan Udara, mengatur bahwa pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya kepada perusahaan asuransi dalam bentuk konsorsium asuransi atas kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka, hilang atau rusaknya bagasi kabin, hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat, hilang, musnah, atau rusaknya kargo, keterlambatan angkutan udara, dan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga. Mengenai nilai pertanggungan asuransi sekurang-kurangnya harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang ditentukan dalam peraturan ditetapkan berdasarkan perhitungan layak sesuai prinsip asuransi yang sehat.⁷

Dalam hal ganti kerugian tersebut tentu mengacu pada klausula yang diberikan maskapai penerbangan terhadap keluarga korban yang dimana dalam hal ini tercantum mengenai bentuk ganti kerugian dan jumlah dari pada nilai atas ganti kerugian yang hendak diberikan oleh perusahaan maskapai penerbangan terhadap para korban yang mana dalam hal klausula tersebut mensyaratkan bahwa dalam hal ini para korban dalam hal untuk menerima besaran ganti kerugian yang akan diberikan oleh perusahaan maskapai penerbangan tersebut maka perlu menyetujui bahwa dalam hal setelah disetujuinya perjanjian penerimaan ganti rugi tersebut para pihak korban korban tidak diperbolehkan dan atau diperkenankan untuk melaksanakan upaya hukum baik dalam hal upaya hukum pidana maupun perdata.

Dalam kasus kecelakaan yang diangkat pada tulisan ini adalah yaitu mengenai kasus kecelakaan jatuhnya pesawat lion air dengan kode penerbangan JT 610 yang mengudara dari bandara soekarno hatta menuju pangkal pinang, dalam kecelakaan ini setidaknya terdapat 189 orang menjadi korban atas kasus kecelakaan pesawat yang baru mengudara selama 13 menit tersebut. Diketahui bahwa dalam hal ini para keluarga korban yang berhak menerima uang ganti kerugian atas meninggal nya anggota keluarga mereka yang menjadi penumpang dalam pesawat tersebut perlu menyetujui beberapa hal dalam klausula tersebut yang tertera dalam *Release and Discharge Of All Claims* atau diketahui sebagai persetujuan pelepasan dan pembebasan akhir dari segala tuntutan hukum yang ada atau mungkin terjadi selama beberapa kurun waktu tertentu dalam hal sesaat setelah terjadinya kecelakaan tersebut.

Padahal dalam hal ini tentu bila mengacu pada Pasal 28 D ayat Undang-Undang dasar negara Republik Indonesia Tahun 1945 dapat diketahui bahwa negara menjamin setiap warga negara untuk mendapat pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dan setara di mata hukum.

⁶ Febry Dermawan, "Perlindungan Hukum Dan Tanggung Jawab Terhadap Penumpang Sipil Pada Kecelakaan Pesawat Udara Dalam Lingkup Hukum Internasional", *Journal Of International Law*, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara

⁷ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

Maka atas urgensi dalam hal permasalahan yang terjadi tersebut maka dirasa perlu dibuat suatu artikel ataupun suatu kajian ilmiah mengenai permasalahan yang diangkat penulis tersebut sehingga dalam hal ini penulis terdorong untuk menciptakan kajian hukum ini yang kemudian melahirkan sebuah artikel dengan judul **“Tinjauan Yuridis Terhadap Larangan Upaya Hukum Dalam Persetujuan Ganti Rugi Korban Kecelakaan Pesawat Lion Air Jt610”**

Rumusan Masalah

Bagaimana sudut pandang hukum positif Indonesia terhadap korban yang terikat terhadap perjanjian *Release Discharge of All Claims* yang dibuat oleh maskapai penerbangan dalam upaya untuk menghindari segala upaya hukum yang dilakukan oleh pihak korban setelah terjadinya pembayaran ganti rugi?

Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan maka dapat ditarik sebuah tujuan penelitian dimana penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana ketentuan dalam hal sudut pandang hukum positif Indonesia terhadap perjanjian *Release and Discharge Of All Claims* yang dalam hal ini tentu mencederai dari pada hak-hak warga negara yang pada hakikatnya setiap orang memiliki hak untuk disetarakan di mata hukum dan berhak untuk mengajukan setiap perbuatan hukum yang berkeadilan dan kebermanfaatannya bagi masyarakat.

Kontribusi Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sebagai suatu ilmu pengetahuan mengenai bentuk hukum sebenarnya secara umum. Secara terkhusus juga terhadap aspek hukum positif Indonesia mengenai pencatutan klausula eksonerasi dalam perjanjian *Release and Discharge of all claims* yang dapat mempengaruhi atas hak asasi warga negara yang hendak melakukan upaya hukum bila terdapat kesalahan murni dari pihak perusahaan maskapai penerbangan.

Secara Praktis

Secara praktis penelitian ini dapat diklasifikasikan menjadi beberapa kegunaan yang berkontribusi dimana ditunjukkan untuk beberapa pihak yaitu sebagai berikut :

- 1) Bagi Penulis, diharapkan penelitian ini dapat menambah pengetahuan mengenai hukum transportasi dan hukum perjanjian yang akan menambah wawasan dan khasanah ilmu penulis..
- 2) Bagi Para Akademisi, diharapkan hasil penelitian ini dapat menambah khazanah pengetahuan dalam Hukum Transportasi dan Hukum perjanjian bagi para akademisi sehingga diharapkan dapat dilanjutkan dengan adanya penelitian-penelitian lanjutan akan permasalahan yang diangkat dalam tulisan ini.
- 3) Bagi Penegak Hukum dan pemangku kepentingan, diharapkan hasil penelitian ini juga sebagai bahan pertimbangan dan evaluasi terhadap kinerja penegak hukum dan pemangku kepentingan masyarakat sehingga dapat terbuka wawasan dan pengetahuan yang akan mampu menjadi suatu hal yang dapat membantu masyarakat apabila terdapat permasalahan-permasalahan serupa yang terjadi di masyarakat.

2. METODE PENELITIAN

Dalam bukunya yang berjudul “Penelitian Hukum” Peter Mahmud Marzuki menjelaskan bahwa jika suatu model penelitian harus dinyatakan pada suatu bentuk tulisan maka hal itu dapat dikemukakan bahwa penelitian tersebut adalah penelitian hukum, dengan demikian maka penelitian tersebut adalah penelitian yang bersifat normatif..⁸

⁸ Soetandyo Wignjosoebroto, Hukum Konsep dan Metode, (Malang :Setara Press, 2020),77.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Risiko dan Tanggung Jawab Dalam Angkutan Udara

Konvensi Tokyo Tahun 1963 mengatur mengenai perlindungan hukum terhadap kapten onvensi Tokyo Tahun 1963 mengatur mengenai perlindungan hukum terhadap kapten penerbang, awak pesawat udara, penumpang, pemilik pesawat udara, operator maupun pelaku tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan itu sendiri, sebagaimana diatur dalam Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963. Pasal I angka I Undang-undang penerbangan menyebutkan bawah penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.⁹

Angkutan dan atau transportasi udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandara udara ke bandara udara yang lain atau beberapa bandar udara. Tidak dapat disangkal bahwa aktivitas penerbangan dan angkutan udara menghadapi banyak risiko. Dalam hal ini, dapat berupa risiko dalam pengertian kebendaan yang menjadi objek penyebab bahaya tersebut, dalam artian bahaya karena dapat membuka kemungkinan bahwa hal tersebut dapat menyebabkan suatu penderitaan atau kerugian. Hubungan antara kegiatan angkutan udara dengan masalah risiko, baik berupa *flight risks*, *Taxi risks* maupun *Ground Risks* yang dalam hal ini dapat dihadapi oleh¹⁰ :

- a. Pengangkut udara
- b. Penumpang
- c. Pemilik kargo
- d. Awak pesawat udara
- e. Pengelola bandar udara
- f. Pembuat pesawat udara

Pengangkut udara merupakan pihak yang secara langsung berkaitan dengan risiko dalam arti bahaya atau kerugian yang terjadi dalam suatu angkutan udara. Hal ini disebabkan, apabila terjadi kecelakaan pesawat udara, pihak ini akan diminta untuk mengganti kerugian atas penumpang/ahli warisnya, pemilik barang ataupun kargo, bahkan mungkin oleh pihak ketiga yang dirugikan. Di samping itu, pengangkut udara dapat kehilangan atau mengalami kerusakan atas pesawatnya beserta awaknya. Kehilangan atau kerusakan pesawat udara tentu merupakan kerugian yang sangat besar karena harga pesawat udara yang sangat mahal. Demikian pula kehilangan awak pesawat udara merupakan suatu kerugian yang tidak ternilai harganya.¹¹

Berdasarkan hal tersebut diatas diketahui bahwa pengangkut udara mempunyai kepentingan dan wajib menutupi beberapa kerugian yang diantaranya adalah¹² :

- a. Asuransi pertanggungjawaban terhadap penumpang

⁹ Agus Pramono, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, (Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia, 2011) hal. 22

¹⁰ Rinitami Njatrijani, *Op.Cit* ha.l 233

¹¹ *Ibid*, hal 233

¹² *Ibid*, hal 234

- b. Asuransi pertanggungjawaban terhadap bagasi tercatat/kargo/pos yang diangkutnya
- c. Asuransi pertanggungjawaban terhadap kerugian karena kelambatan
- d. Asuransi pertanggungjawaban terhadap kerugian yang menimpa pihak ketiga

Bahaya dan atau resiko yang dapat dijumpai dalam berjalannya transportasi udara adalah sebagai berikut¹³ :

- a. Bahaya di bandar udara :
 - 1) Angin topan, angin ribut, gempa bumi, erupsi gunung berapi, gunung Meletus, banjir, disambar halilintar
 - 2) Perampasan, penahanan, atau penyitaan oleh pihak yang berwajib, penahanan oleh penduduk atau buruh
 - 3) Peperangan, pemberontakan, revolusi, perlawanan bersenjata, perang saudara dan lain-lain yang senada
 - 4) Sabotase, terror, kerusakan, kegaduhan, pemogokan, penutupan perusahaan, pencegahan dengan paksa buruh-buruh bekerja, pencurian, kehilangan, kebakaran dan lain-lain
 - 5) Kecelakaan Ketika pemuatan, pembongkaran dan pemindahan muatan
- b. Bahaya di udara
 - 1) Angin topan, angin rebut, cuaca buruk dan lain-lain
 - 2) Kapal terbang jatuh, tabrakan dengan pesawat terbang lain, menabrak pesawat terbang lain, ditabrak pesawat terbang lain, kontak dengan kapal laut atau dengan Menara, kehilangan arah, pendaratan darurat, dan lain-lain yang senada
 - 3) Pencegahan oleh pesawat udara yang berwajib
 - 4) Sabotase, pembajakan, kebakaran dan lain-lain sejenis
- c. Bahaya dari kapal terbang
 - 1) Kerusakan pada baling-baling (turbin) dan lain-lain pada tubuh pesawat terbang
 - 2) Kerusakan tersembunyi (latent defect) yang terpendam pada mesin atau tubuh pesawat terbang
 - 3) Perbuatan melawan hukum oleh pilot, dan atau anak buah awak pesawat terbang (pramugari/pramugara)

KLAUSULA *RELEASE AND DISCHARGE OF ALL CLAIMS* DALAM HAL GANTI KERUGIAN ATAS KORBAN YANG BERTENTANGAN DENGAN HAK WARGA NEGARA

Pasal 28 G ayat I menyatakan bahwa setiap warga negara berhak untuk mendapat jaminan untuk pengakuan, jaminan atas perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang setara di mata hukum. Dimana dalam hal ini tentu setiap warga negara berhak untuk melaksanakan setiap hal yang berhubungan dengan hukum yang mana dalam pelaksanaannya di lindungi oleh hukum sebagai instrumen utama dalam hal tegaknya suatu keadilan. Dalam klausula yang dibuat dalam perjanjian Release and Discharge ini merupakan suatu perjanjian yang tergolong dalam perjanjian eksonerasi. Klausula eksonerasi sendiri dapat dikatakan sebagai suatu klausula yang substansi mengenai pengecualian kewajiban atau pengalihan suatu kewajiban dalam bentuk penggantian kerugian baik Sebagian atau seluruhnya karena pengingkaran terhadap perjanjian.¹⁴

¹³ Ibid, hal. 235-236

¹⁴ Hukum Online, "Hukumnya Mencantumkan Klausula Eksonerasi dalam Perjanjian", diakses pada tanggal 22 September 2022,

Pasal 18 Undang-Undang Perlindungan Konsumen menyatakan mengenai pelarangan penggunaan klausula eksonerasi dalam hal pertanggungjawaban perusahaan dalam menawarkan barang dan atau jasa yang ditawarkan oleh mereka, dalam hal ini pasal tersebut berisi bahwa¹⁵ :

Para pengusaha dalam menawarkan barang dan jasanya maka perlu menunjukkan bahwa dilarang membuat atau mencantumkan suatu perjanjian klausula baku pada setiap bentuk dokumen perjanjian dalam hal :

- a. Adanya pengalihan atas tanggung jawab atas pelaku usaha;
- b. Adanya pernyataan yang menyatakan seorang pelaku usaha berhak menolak penyerahan Kembali barang yang dibeli konsumen;
- c. Adanya pernyataan bahwa seorang pelaku usaha memiliki hak untuk menolak adanya serah terima Kembali atas biaya yang telah dibayarkan atas suatu barang dan jasa yang telah dibeli dan diserahkan kepada konsumen
- d. Adanya suatu pernyataan baywa pemberi kuasa dari konsumen keapda para pelaku usaha secara langsung atau pun secara tidak langsung untuk melaksanakan segala tindakakn sepihak yang berkaitan dengan barang yang telah dibeli oeh konsumen secara angsuran;
- e. Adanya pengaturan perihal mengenai pembuktian atas kejadian hilang nya suatu kegunaan barang dan manfaat suatu jasa yang telah dibeli konsumen;
- f. Adanya pemberian hak kepada pelaku usaha dengan tujuan mengurangi pemanfaatan jasa atau adanya pengurangan harta kekayaan konsumen yang telah menjadi objek jual beli atas suatu jasa;
- g. Adanya pernyataan patuh dan tunduk atas konsumen kepada peraturan yang mengatur hal tersebut beserta tabhan dan lanjutannya dan atau perubahan atas lanjutan peraturan tersebut yang dibuat sepihak Bersama pelaku usaha dalam waktu konsumen memanfaatkan barang dan atau jasa yang diberi oleh nya;
- h. Adanya pernyataan bahwa seorang konsumen membeli suatu kuasa kepada pelaku usaha atas suatu pembebanan hak tanggungan, suatu hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang dan jada yang dibeli oleh konsumen.

Berdasarkan Pasal 18 Undang-Undang perlindungan konsumen tersebut bila merujuk pada Pasal 1 huruf a maka diketahui terdapat hal dimana pelaku usaha dilarang untuk menggunakan klausula eksonerasi dalam hal dengan tujuan untuk pengalihan tanggung jawab pelaku usaha, sehingga sudah barang tentu hal yang dilaksanakan dalam hal perjanjian Release and Discharge from all claims dalam hal penggantian kerugian atas korban tersebut telah melanggar Pasal 18 UU Perlindungan Konsumen tersebut, sehingga tentu dalam hal kaitannya dengan hal adanya asas kebebasan berkontrak atas para pihak tetapi dalam hal pelaksanaan dan pembuatan suatu klausula dalam suatu perjanjian berdasarkan Pasal 1337 Kuh Perdata adalah bahwa suatu sebab atas perjanjian adalah terlarang apabila bertentangan dengan oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum.

Sehingga sudah barang tentu atas klausula yang diajukan maskapai kepada keluarga korban untuk memenuhi turunnya sejumlah dana ganti kerugian tersebut adlah masuk kepada klausula baku yang dilarang dalam perlaksanaannya, sehingga sekalipun dalam hal ini keluarga korban

<https://www.hukumonline.com/klinik/a/hukumnya-mencantumkan-klausul-eksonerasi-dalam-perjanjian-lt4d0894211ad0e>

¹⁵ Indonesia, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen,

telah menerima dan menandatangani perjanjian tersebut maka dengan berlandaskan pada Pasal-Pasal tersebut maka perjanjian Release and Discharge of all claims secara sah dapat dinyatakan sebagai perjanjian yang “Batal Demi Hukum” dan keberlakuannya dianggap tidak pernah ada.

Disamping itu dalam hal ini tentu bila mengaitkan dalam hal pelanggaran melakukan upaya hukum dalam klausul Release and Discharge yang di gunakan agar para korba tidak melakukan suatu upaya hukum lain setelah dilakukannya ganti kerugian walaupun ternyata bahwa saat setelah dibayarkannya ganti kerugian baru diketahui berdasarkan penyelidikan dan penyidikan atas kecelakaan tersebut terdapat faktor kesalahan dari pihak maskapai yang menjadi sebab akhirnya terjadi kecelakaan tersebut maka dalam hal ini telah nyata-nyata membatasi hak dan ruang korban untuk mendapat keadilan hukum atas kejadian tersebut.

Dalam hal ini pihak maskapai menyatakan untuk berlepas diri setelah para korban menandatangani dan atau menyetujui daripada klausula tersebut sehingga dalam hal ini maskapai dapat bebas dari segala kemungkinan-kemungkinan terburuk yang akan terjadi, padahal segala hal dalam proses pembuktian kecelakaan tersebut masih mungkin terjadi. Dengan adanya klausula release dan discharge tentu dalam hal ini tidak hanya merugikan keluarga korban dari segi materiil dan formil tetapi juga turut merugikan keluarga korban dari segi mental karena tentu apabila fakta berbicara bahwa ternyata perusahaan pesawat bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan tersebut akibat adanya kelalaian atau kesalahan dalam lingkup teknis dan non teknis atas pesawat tersebut maka tentu pihak keluarga juga akan merasakan perasaan yang tidak nyaman atas kematian keluarga mereka yang menjadi korban, dan tentu yang mutlak juga adalah bahwa klausula tersebut telah mencederai nilai-nilai perlindungan dan kepastian hukum terhadap warga negara.

4. PENUTUP

Kesimpulan

- 1.) Bahwa dalam pelaksanaan klausula *Release and Discharge of all claims* di dalam hal pelaksanaan ganti kerugian terhadap korban kecelakaan pesawat tersebut bila mengacu pada ketentuan perundang-undangan yang berlaku maka dapat dinyatakan merupakan suatu hal yang melanggar ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 2.) Bahwa dalam hal perjanjian atau klausula *Release and Discharge of all claims* tersebut telah ditandatangani oleh para pihak sekalipun dalam pelaksanaannya tidak dapat mengikat dan apabila dikemudian hari terdapat suatu fakta bahwa perusahaan maskapai penerbangan tersebut telah secara sah bersalah dan bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut maka pihak korban dapat mengajukan upaya hukum, karena perjanjian tersebut dinyatakan “**Batal Demi Hukum**”.

Saran

Perlu adanya pengawasan terhadap pelaku usaha dalam hal penggunaan klausula eksonerasi atas konsumen oleh pemerintah, agar tentu dalam hal kasus-kasus seperti permasalahan yang diangkat dalam tulisan ini tidak akan terjadi Kembali untuk kedepannya.

Ucapan Terima Kasih

Segala puji bagi tuhan yang maha esa karena atas berkatnya, penulis dapat menyelesaikan tulisan prosiding ini, penulis juga turut memberikan terima kasih kepada bapak Dr. (c) Andryawan S.H., M.H. selaku dosen penanggung jawab dalam penulisan prosiding senapenmas, penulis juga mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu tapi tidak mengurangi rasa hormat penulis kepada pihak-pihak tersebut dalam memberikan dukungan, semangat dan dorongan kepada penulis untuk menyelesaikan penulisan penelitian ini.

REFERENSI

1. Njatriani, Rinitami, *Hukum Transportasi*, (Semarang : Undip Law Press, 2016)
2. Martono, HK. Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik* (Depok : Rajawali Pers, 2016)
3. Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, (Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2013.)
4. Wignjosoebroto, Soetandyo, *Hukum Konsep dan Metode*, (Malang :Setara Press,2020)
5. Pramono, Agus, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, (Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia, 2011)
6. Mohammad Syufi Salabi, “PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA JASA TRANSPORTASI UDARA DAN TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG YANG DIRUGIKAN AKIBAT KECELAKAAN PESAWAT”, *Diponegoro Law Journal*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.
7. Febry Dermawan, “Perlindungan Hukum Dan Tanggung Jawab Terhadap Penumpang Sipil Pada Kecelakaan Pesawat Udara Dalam Lingkup Hukum Internasional”, *Journal Of International Law*, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara
8. Hukum online.com , “Hukumnya Mencantumkan Klausul Eksonerasi dalam Perjanjian”, diakses pada tanggal 22 September 2022, <https://www.hukumonline.com/klinik/a/hukumnya-mencantumkan-klausul-eksonerasi-dalam-perjanjian-lt4d0894211ad0e>
9. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011
10. Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen