

**KEABSAHAN REALESE AND DISCHARGE AGREEMENT DALAM PROSES
PEMBAYARAN KOMPENSASI KECELAKAAN TRANSPORTASI UDARA**

Oleh:

Retno Wulansari, Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia
retno.wulansari@uii.ac.id

Abstrak

Kasus kecelakaan Lion Air JT-610, terdapat syarat penandatanganan realese and discharge agreement dalam pembayaran kompensasi kecelakaan pada korban. Isi realese and discharge agreement adalah, setelah menerima kompensasi, ahli waris dilarang mengajukan gugatan kepada pihak Lion Air, Boeing dan perusahaan rekanan yang berkaitan dengan perjanjian pengangkutan tersebut. Pada sisi perlindungan konsumen, adanya syarat tambahan ini juga merugikan bagi ahli waris karena menghilangkan hak gugat keperdataan bagi ahli waris. Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana keabsahan realese and discharge agreement dalam proses pembayaran kompensasi kecelakaan transportasi udara?. Tujuan penelitian yaitu meneliti keabsahan realese and discharge agreement dalam proses pembayaran kompensasi kecelakaan transportasi udara. Pada sisi lainnya, penelitian ini juga bertujuan memberikan sumbangan keilmuan pada hukum perdata secara umum dan hukum transportasi serta perlindungan konsumen pada khususnya. Metode penelitian ini adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan (statute approach), pendekatan kasus (case approach) dan pendekatan konseptual (concept approach), hal ini karena akan meneliti peraturan perundang-undangan dan konsep-konsep yang terkait dengan obyek penelitian. Hasil dari penelitian ini adalah realese and discharge agreement melanggar ketentuan Pasal 1320 KUHPperdata, Pasal 186 ayat (1) Undang-Undang Penerbangan, Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Perlindungan Konsumen maka perjanjian tersebut dapat dinyatakan batal demi hukum.

Kata kunci: Keabsahan, Kompensasi, Kecelakaan Transportasi Udara

Abstrac

In the case of the Lion Air JT-610 accident, there was a condition for signing the realese and discharge agreement in the payment of accident compensation to the victim. The contents of the realese and discharge agreement is that, after receiving compensation, the heirs are prohibited from filing a lawsuit with Lion Air, Boeing and the partner companies related to the transportation agreement. On the consumer protection side, the existence of these additional conditions is also detrimental to the heirs because it removes civil rights for the heirs. The problem in this study is how the validity of the realese and discharge agreement in the process of payment of air transportation accident compensation? The purpose of this study is to examine the validity of the realese and discharge agreement in the process of payment of air transportation accident compensation. On the other hand, this study also aims to make a scientific contribution to civil law in general and transportation law and consumer protection in particular. This research method is a normative juridical with statutory approach, case approach and conceptual approach, this is because it will examine legislation and concepts related to the object of research. The results of this study are that the real and discharge agreement violates the provisions of Article 1320 of the Civil Code, Article 186 paragraph (1) of the Aviation Act, Article 18 paragraph (1) of the Consumer Protection Act, so the agreement can be declared null and void.

Key word: Legitimacy, Compensation, Air Transportation Accident

PENDAHULUAN

Dewasa ini, moda transportasi udara menjadi moda transportasi andalan dikarenakan kenyamanan perjalanan, efisiensi waktu dan biaya. Kegiatan transportasi udara dalam negeri maupun luar negeri terdiri dari angkutan udara niaga terjadwal dan angkutan udara tidak terjadwal. Pada umumnya angkutan udara terjadwal disediakan bagi penumpang yang menilai waktu lebih berharga dari nilai uang. Pesawat udara menjalankan kegiatannya berdasarkan jadwal dan kegiatannya dilakukan oleh suatu badan usaha angkutan udara niaga nasional.¹

Keselamatan merupakan faktor yang harus menjadi perhatian utama bagi setiap kegiatan transportasi. Hal lain yang menjadi perhatian disamping keselamatan adalah ketepatan waktu dan kenyamanan moda transportasi. Faktor keselamatan, keamanan dan kenyamanan ini menjadi hak bagi konsumen transportasi pada umumnya. Perusahaan penyedia jasa transportasi wajib memberikan jaminan terpenuhinya hak konsumen tersebut, sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundangan-undangan.

¹ K Martono dan Amad Sudiro, Hukum Angkutan Udara Berdasar UU RI No. 1 Tahun 2009, Rajawali Pers, Jakarta. Hlm. 54-55

Di Indonesia, pernah terjadi beberapa kecelakaan angkutan udara niaga terjadwal. Kecelakaan tersebut diantaranya adalah pesawat Lion Air jenis MD 82 di Solo, pesawat Mandala jenis Boeing 737-200 di Medan, pesawat Adam Air jenis Boeing 737-300 di Tambolaka Sumbawa dan pesawat Garuda di Bandara Adi Sucipto Yogyakarta. Kasus kecelakaan terakhir yang terjadi pada pesawat Lion Air JT-610, rute penerbangan Jakarta-Tanjung Pinang.

Mengenai sistem pertanggungjawaban pihak penyelenggara jasa transportasi dalam hal terjadinya kecelakaan transportasi udara mendasarkan pada sistem pertanggung jawaban mutlak. Hal tersebut tercantum dalam Pasal 141 Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pihak 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. Aturan ini menggunakan Prinsip Tanggung jawab Mutlak (*Strict Liability*), dimana pihak pengangkut dikenai tanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan yang dari pengangkut.²

² E. Saefullah Wiradipraja, 1989. *Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan*

Berkaitan dengan tanggung jawab pihak penyelenggara jasa transportasi udara, diatur dalam ketentuan Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara. Aturan tersebut mengatur mengenai jenis, mekanisme dan jumlah kompensasi atau ganti kerugian yang harus ditunaikan pihak pengangkut atau penyelenggara jasa transportasi, terhadap kerugian materiil yang dialami oleh konsumen jasa transportasi udara.

Kasus kecelakaan transportasi udara Pesawat Lion Air JT-610 Tail Number PK-LQP terjadi pada 29 Oktober 2018. Penerbangan tersebut membawa penumpang sebanyak 181 Penumpang dan 7 kru pesawat. Pesawat tersebut kemudian diketahui mengalami kecelakaan di tanjung kawangran dalam perjalanannya dari Jakarta menuju Pangkal Pinang.³ Sebanyak 188 penumpang dalam penerbangan tersebut dinyatakan meninggal dunia. Adapun pesawat yang digunakan berjenis Boeing 737 Max 8 yang berkapasitas 210 penumpang.

Pesawat udara tersebut merupakan produksi The Boeing

nasional, Ctk Pertama, Liberty, Yogyakarta, Hlm. 40

Company yang merupakan perusahaan produsen pesawat udara yang berkedudukan hukum di Amerika Serikat. Berkaitan dengan kasus kecelakaan di atas, Kepala Eksekutif Boeing, Dennis Muilenburg mengaku bahwa pabrikan pesawat itu telah membuat kesalahan terkait dua kecelakaan pesawat jenis 737 MAX yang totalnya menewaskan 346 jiwa. Dua kecelakaan pesawat yang dimaksud adalah Lion Air JT 610 di Indonesia dan Ethiopian Airlines 302 dengan masing-masing jumlah korban tewas sebanyak 189 orang dan 157 orang.⁴ Hal ini menjadi menarik dikarenakan ada pihak lain yang menjadi penyebab secara tidak langsung dalam kecelakaan tersebut. Hal ini tentu saja menarik untuk dikaji mengenai sistem pertanggungjawaban yang dapat diterapkan dalam kasusu ini.

Berdasarkan aturan perundangan-undangan, pihak Lion Air selaku penyelenggara jasa transportasi udara atau pengangkut wajib memberikan kompensasi atau ganti kerugian pada setiap konsumen yang mengalami kerugian secara materiil. Dalam hal kerugian berupa hilangnya nyawa, kompensasi tersebut harus dibayarkan kepada ahli waris

kosumen yang meninggal. Adapun nilai kompensasi berdasar Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara, yaitu senilai Rp. 1.250.000.000 (Satu Milyar Dua Ratus Lima Puluh Juta Rupiah) untuk setiap jiwa yang meninggal. Kerugian berupa barang yang berada di bagasi tercatat, akan mendapatkan ganti kerugian sesuai dengan jumlah dan mekanisme dalam Peraturan Menteri tersebut.

Pada prakteknya pemberian kompensasi ini menghadapi kendala. Sebagian ahli waris konsumen penerbangan JT-610 belum menerima kompensasi dari Lion Air. PT. Lion Mentari Air Lines mensyaratkan ahli waris menandatangani sebuah kesepakatan dalam *release and discharge agreement*. Inti dari kesepakatan tersebut adalah ahli waris melepaskan hak untuk mengajukan gugatan pada Lion Air, Boeing dan beberapa rekanan Lion Air. Hal ini berlaku setelah ahli waris menerima kompensasi dari PT. Mentari Lion Airlines.⁵

Berdasarkan data proses penerimaan kompensasi kecelakaan lion air JT-610, sebanyak 68 ahli waris yang telah menerima kompensasi. 71 ahli waris membawa kasus ini ke

pengadilan. Sejumlah 27 ahli waris siap menandatangani *release and discharge agreement* dan 26 ahli waris belum menyerahkan dokumen lengkap untuk mendapatkan kompensasi.⁶ Ahli waris yang hingga kini belum menerima kompensasi, saat ini masih melakukan negosiasi pada pihak pengangkut dan rekanan terkait terkait permasalahan tersebut.

Penetapan persyaratan penandatanganan *release and discharge agreement* merupakan pelanggaran terdapat ketentuan tentang tanggung jawab mutlak pihak pengangkut. Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tidak menetapkan *release and discharge agreement* sebagai persyaratan pemberian kompensasi. Ketentuan yang diterapkan oleh Lion Air merupakan upaya untuk membatasi dan/atau meniadakan tanggung jawab pelaku usaha. Hal tersebut jelas sangat merugikan pihak penumpang selaku konsumen jasa transportasi udara.

Dari sisi hukum perlindungan konsumen, *release and discharge agreement* merupakan kegiatan yang dilarang dalam Pasal 18 Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Ketentuan tersebut pada dasarnya mengatur mengenai larangan bagi pelaku usaha. Pelaku usaha dalam

5

<https://www.jpnn.com/news/keluarga-korban-jt-610-tuntut-lion-air-segara-bayar-kompensasi>, diakses pada 24 Juni 2019 pukul 19.00 wib

⁶ c.c2. om/indonesia/indonesia-47664840, diakses pada 25 Juni 2019 pukul 12.30 wib

menawarkan barang dan/atau jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila salah satunya menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha. Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud larangan pada ketentuan tersebut dinyatakan batal demi hukum

Rumusan Masalah

Dengan mengacu pada latar belakang yang telah disampaikan, maka rumusan masalah penelitian ini adalah: Bagaimana keabsahan *realese and discharge agreement* dalam proses pembayaran kompensasi kecelakaan transportasi udara?

Tujuan Penelitian

1. Tujuan obyektif dari penelitian yang dilakukan:
Untuk menganalisis: Keabsahan *realese and discharge agreement* dalam proses pembayaran kompensasi kecelakaan transportasi udara.
2. Tujuan subyektif dari penelitian yang dilakukan:
Untuk memberikan sumbangan keilmuan pada hukum perdata secara umum dan hukum transportasi serta perlindungan konsumen pada khususnya.

A. METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Jenis dari penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis normatif yaitu suatu jenis penelitian hukum yang diperoleh dari studi kepustakaan, dengan menganalisis suatu permasalahan hukum melalui peraturan perundang-undangan, literatur-literatur dan bahan-bahan referensi lainnya yang berhubungan dengan hubungan dan perlindungan hukum terhadap konsumen transportasi udara

2. Pendekatan

Pendekatan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*) dan pendekatan konseptual (*concept approach*), hal ini karena akan meneliti peraturan perundang-undangan dan konsep-konsep yang terkait dengan obyek penelitian.

3. Bahan Hukum

Bahan hukum dalam penelitian ini adalah:

a. Bahan Hukum Primer

Merupakan bahan hukum yang bersifat mengikat yang berhubungan dengan obyek penelitian, diantaranya yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*),

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara Pengangkut Angkutan Udara.

b. Bahan Hukum Sekunder

Merupakan bahan hukum yang bersifat menjelaskan terhadap bahan hukum primer berupa penjelasan-penjelasan dan teori-teori dari buku atau literatur yang berkaitan dengan topik, judul maupun permasalahan yang diangkat dalam penelitian yang berupa buku, makalah, jurnal, laporan hasil penelitian, dan bahan ilmiah lain yang berkaitan dengan obyek penelitian serta bersifat memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer.

c. Bahan Hukum Tersier

Merupakan bahan yang masuk pada kategori data sekunder berupa petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, dalam hal ini digunakan Kamus Hukum dan Kamus Besar Bahasa Indonesia.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini bersumber dari kasus kecelakaan transportasi yang terjadi terhadap salah satu pesawat Lion Air JT-610. Adapun kasus kecelakaan angkutan udara tersebut didasarkan pada beberapa fakta di bawah ini:

1. *Federal Aviation Administration* (FAA) mengatakan bahwa jatuhnya pesawat Boeing 737 MAX 8 Ethiopian Airlines yang mengalami kecelakaan, memiliki beberapa kesamaan dengan kecelakaan pesawat Boeing MAX 8 JT-610. FAA.⁷ Persamaannya terkait dengan sistem augmentasi karakteristik manuver atau MCAS. Sistem ini dirancang untuk mendorong hidung pesawat ke bawah untuk mencegahnya berhenti saat diperlukan. Teknis operasionalnya secara otomatis, berdasarkan data *angle of attack* (AOA) pesawat, atau sudut sayap pesawat relatif terhadap jalur penerbangan. terjadi pembacaan AOA yang salah, akhirnya dapat menyebabkannya jatuh.

⁷<https://dunia.tempo.co/read/1185217/faa-ada-kesamaan-kecelakaan-ethiopian-airlines-dan-lion-air/full&view=ok>. Diakses pada tanggal 26 April 2019. Pukul 14.33 WIB.

2. Berdasar hasil investigasi di antaranya sensor pesawat yang tidak bekerja sebagaimana mestinya, tidak adanya informasi kepada pilot soal sistem komputer pesawat yang berbeda dengan tipe sebelumnya (sistem yang baru), terlebih pilot tidak tahu ada sistem komputer baru *Maneuvering Characteristics Augmentation System* (MCAS) yang diinstal di pesawat baru Boeing 737 MAX.⁸
3. Laporan awal kecelakaan JT-610 dari KNKT menyajikan data dari kotak hitam *Flight Data Recorder* (FDR). Data tersebut menunjukkan bahwa sebelum jatuh, hidung pesawat Lion Air JT610 turun secara otomatis hampir 24 kali dalam 11 menit. Pilot dan kopilot berulang kali berupaya untuk membawa pesawat naik kembali, sebelum akhirnya kehilangan kontrol. Pesawat kemudian menukik dengan kecepatan sekitar 700 kilometer per jam. Pada akhirnya JT-610 jatuh di laut.

Adanya hasil investigasi dari FAA dan KNKT telah menguraikan kronologis dan

⁸<https://www.jawapos.com/ekonomi/18/03/2019/kecelakaan-pesawat-boeing-herrmann-law-group-gugat-faa-as/>. Diakses pada tanggal 26 April 2019. Pukul 17.25 WIB.

penyebab jatuhnya JT-610, Pada kenyataannya tanggung jawab yang harus dilaksanakan oleh Lion Air selaku pengangkut, tidak sepenuhnya dijalankan. Lion Air menentukan bagi ahli waris korban JT-610 untuk menandatangani dokumen *realese and discharge agreement* sebagai syarat pencairan kompensasi. Ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara menyatakan mengenai syarat sahnya perjanjian meliputi unsur kesepakatan, kecakapan, hal tertentu dan kausa yang halal.⁹ Syarat kesepakatan dan kecakapan termasuk dalam syarat subjektif perjanjian. Pelanggaran terhadap kedua unsur ini menyebabkan perjanjian dapat dibatalkan. Adapun unsur hal tertentu dari kausa yang halal disebut sebagai syarat obyektif. Pelanggaran ketentuan syarat obyektif mengakibatkan perjanjian batal demi hukum.

1. Pengertian Perjanjian

KUHPerdara mengatur tentang *verbintenissenrecht* dalam buku ke tiga tentang perikatan. Dalam ketentuan tersebut mencakup istilah *overeenkomst*. Dikenal dari 3 terjemahan *Verbentenis*,

⁹ Riduan Syahrani, Loc. cit

yaitu perikatan, perutusan dan perjanjian, sedangkan *overeenkomst* ada 2 terjemahan, yaitu perjanjian dan persetujuan.¹⁰ Adapun pengertian dari perjanjian, diatur dalam Buku III dan Bab II KUHPerdota. Pasal 1313 KUHPerdota berbunyi : “Suatu perjanjian (persetujuan) adalah satu perbuatan dengan mana satu orang, atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.¹¹

Subekti sebagai ahli perikatan memberikan penjelasan mengenai pengertian perikatan sebagai suatu hubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut suatu hal dari pihak yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan tersebut. Sedangkan perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu

saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.¹²

Perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh lion air dan penumpang dan.atau pengirim barang merupakan salah satu bentuk perikatan yang bersumber dari perjanjian. Oleh sebab itu tunduk pada ketentuan dalam Pasal 1320 KUHPerdota mengenai syarat sahnya perjanjian. Adapun unsur perikatan meliputi adanya hubungan hukum, berada di lapangan hukum kekayaan, terdapat para pihak dan terdapat prestasi.¹³

2. Syarat Sahnya Perjanjian

Suatu perjanjian merupakan kesepakatan para pihak yang mana para pihak dapat memuat segala macam perikatan. Ketentuan ini berlaku sesuai dengan asas kebebasan berkontrak yang terkandung dalam Buku III KUHPerdota. Pada prakteknya pemberlakuan asas kebebasan berkontrak

¹⁰ Handri Raharjo, *Hukum Perjanjian di Indonesia*, Pustaka Yustitia, Yogyakarta, 2009, hlm. 41

¹¹ *Ibid.*

¹² Subekti, *Hukum Perjanjian, Op.cit.*, hlm 1

¹³ Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia dalam Perspektif Perbandingan (Bagian Pertama)*, Ctk. Kedua, FH UII Press, Yogyakarta, 2014, Hlm. 6

yang bukan berarti boleh memuat perjanjian secara bebas. Pada sisi lain pembuatan perjanjian harus memenuhi syarat-syarat tertentu untuk syahnya perjanjian. Adapun maksud kebebasan berkontrak bebas untuk menentukan isi dan macamnya perjanjian, sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan atau ketertiban umum. Ketentuan mana diatur dalam Pasal 1337 KUHPerduta.

Mengenai ketentuan syarat sah nya perjanjian, telah diatur dalam Pasal 1320 KUHPerduta. Pada ketentuan tersebut mengatur mengenai 4 hal yaitu sebagai berikut:

- a. Sepakat mereka yang mengikatkan;

Makna kata sepakat berlaku bagi para pihak yang mengikatkan dirinya. Hal ini mengandung maksud agar kontrak atau perjanjian menjadi sah, maka para pihak harus sepakat terhadap segala hal dalam perjanjian. Pada dasarnya kata sepakat adalah

pertemuan atau persesuaian kehendak antara para pihak di dalam perjanjian. Seseorang dikatakan memberikan persetujuannya atau kesepakatannya jika ia memang menghendaki apa yang disepakati.¹⁴

- b. Cakap untuk membuat suatu perjanjian;

Ketentuan mengenai kecakapan terdapat dalam Pasal 1329 KUHPerduta. Pasal tersebut menyebutkan bahwa setiap orang adalah cakap untuk membuat perikatan-perikatan, kecuali jika ia oleh Undang-Undang tidak dinyatakan tidak cakap. Tidak cakap untuk membuat suatu perjanjian berdasarkan Pasal 1330 KUHPerduta, adalah orang yang belum dewasa dan orang yang ditaruh di bawah pengampuan.

- c. Mengenai suatu hal tertentu;

Hal tertentu merupakan pokok dalam suatu perjanjian. Di dalamnya berisi objek perjanjian, dan prestasi yang wajib dipenuhi. Prestasi itu harus tertentu dan dapat ditentukan. Kejelasan mengenai pokok perjanjian

¹⁴ Ibid, hlm 168

atau objek perjanjian bermaksud untuk memungkinkan pelaksanaan hak dan kewajiban para pihak.¹⁵

d. Suatu sebab yang halal.

Sebab yang halal terdapat dalam ketentuan Pasal 1337 KUHPerduta. Sebab yang halal adalah sebab yang tidak dilarang oleh Undang-Undang, tidak bertentangan dengan kesusilaan dan ketertiban umum.

Ketentuan Pasal 1320 KUHPerduta menyatakan mengenai syarat sahnya perjanjian meliputi unsur kesepakatan, kecakapan, hal tertentu dan kausa yang halal.¹⁶ Syarat kesepakatan dan kecakapan termasuk dalam syarat subyektif perjanjian. Pelanggaran terhadap kedua unsur ini menyebabkan perjanjian dapat dibatalkan. Adapun unsur hal tertentu dari kausa yang halal disebut sebagai syarat obyektif. Pelanggaran ketentuan syarat obyektif mengakibatkan perjanjian batal demi hukum.

Pemberlakuan ketentuan tambahan yang berupa penandatanganan *release and discharge agreement* dalam proses pembayaran kompensasi kecelakaan transportasi udara dalam analisis peneliti bertentangan dengan ketentuan mengenai syarat sahnya perjanjian. Adapun unsur yang dilanggar adalah unsur kausa yang halal. Secara teoritik terdapat kausa yang halal dalam pengertian tujuan dan motif. Kajian mengenai tujuan dan motif menjadi penting bagi hakim dalam menentukan kuasa suatu perjanjian.¹⁷

Motif dipergunakan bagi hakim dalam menentukan apakah motivasi yang menggerakkan para pihak dalam melakukan perjanjian. Pada sisi tujuan harus didasarkan pada dasar yang pantas atau patut. Perjanjian harus mengandung syarat yang sah. Dalam kasus kompensasi Lion Air maka perlu dipertimbangkan motif si pembuat *realese and discharge agreement* dan mendasarkan tujuan apa. Jika pembuatan *realese and discharge agreement* sebagai syarat pemberian kompensasi hal tersebut merupakan hal yang tidak pantas dan tidak patut. Tidak patut dalam hal ini adalah *Realese and*

¹⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, Hlm.231.

¹⁶ Riduan Syahrani, *Loc. cit*

¹⁷ Ridwan Khairandy, *Op. Cit.*, Hlm. 189

discharge agreement dibuat untuk membatasi tanggung jawab bagi pelaku usaha,

3. Asas Umum Perjanjian

Hukum perjanjian menganut beberapa asas penting yang menjadi dasar kehendak dari para pihak untuk melakukan perjanjian. Beberapa asas tersebut meliputi hal-hal sebagai berikut:

a. Asas Kebebasan Berkontrak;

Asas kebebasan berkontrak yaitu, setiap orang bebas mengadakan perjanjian apa saja, baik yang sudah diatur atau yang belum diatur dalam Undang-Undang, selama tidak bertentangan dengan Undang-Undang, ketertiban umum dan kesusilaan.¹⁸ Pada hakikatnya para pihak yang membuat perjanjian diperbolehkan untuk menyusun dan membuat kesepakatan atau perjanjian dengan bebas sepanjang isinya bukanlah sesuatu yang terlarang.

b. Asas Konsensualisme;

Menurut ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara salah satu syarat sahnya perjanjian adalah adanya kesepakatan

antara para pihak. Kata sepakat merupakan pertemuan dua kehendak dimana kehendak pihak yang satu saling mengisi dengan apa yang dikehendaki pihak lain dan kehendak tersebut saling bertemu. Asas ini sangat erat hubungannya dengan asas kebebasan mengadakan perjanjian.¹⁹ Perjanjian yang telah terbentuk dengan tercapainya kata sepakat diantara para pihak. Apabila perjanjian tersebut dibuat dalam bentuk tertulis, maka itu perjanjian tersebut merupakan alat bukti dan bukan syarat untuk terjadinya perjanjian. Perjanjian tersebut dinamakan dengan perjanjian konsensual.²⁰

c. Asas Kekuatan Mengikatnya Perjanjian (*Pacta Sunt Servanda*);

Asas kekuatan mengikatnya perjanjian disebut dengan asas kepastian hukum, karena asas ini berhubungan dengan akibat perjanjian. Asas *Pacta Sunt*

¹⁹Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak Perencanaan Kontrak*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, Hlm. 4.

²⁰

<https://www.psychologymania.com/2013/01/asas-asas-perjanjian.html> , Diakses terakhir tanggal 6 Agustus 2018.

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, Hlm. 225.

Servanda dapat disimpulkan dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerduta. Pasal tersebut menyebutkan bahwa perjanjian yang dibuat secara sah mempunyai kekuatan mengikat seperti Undang-Undang bagi pihak yang membuatnya. Para pihak wajib mentaati dan melaksanakan perjanjian yang telah dibuat. Sebagai konsekuensinya pihak yang satu tidak dapat melepaskan diri secara sepihak dari pihak lain. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1338 ayat (2) KUHPerduta yang menyatakan bahwa, suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh Undang-Undang dinyatakan cukup untuk itu.

d. Asas Itikad Baik (*Good Faith*);

Perjanjian yang telah dibuat harus dilaksanakan dengan itikad baik, hal tersebut tercantum dalam Pasal 1338 ayat (3) KUHPerduta. Ketentuan tersebut berbunyi perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik. Asas ini merupakan asas bahwa para

pihak yaitu kreditur dan debitur harus melaksanakan isi kesepakatan berdasarkan kepercayaan atau keyakinan yang teguh maupun kemauan baik dari para pihak.²¹

Itikad baik dalam kontrak dibedakan antara itikad baik dalam tahap pra kontrak dan itikad baik dalam tahap pelaksanaan. Kedua macam itikad baik tersebut memiliki makna yang berbeda. Itikad baik di dalam fase pra kontrak disebut sebagai itikad baik subjektif. Itikad baik dalam fase pelaksanaan kontrak disebut itikad baik objektif. Itikad baik pra kontrak, adalah itikad yang harus ada pada saat para pihak melakukan negosiasi. Itikad baik pra kontrak ini bermakna kejujuran bagi para pihak. Itikad baik disebut itikad baik yang bersifat subjektif, karena didasarkan pada kejujuran para pihak yang melakukan negosiasi.²²

²¹ Syamsudin Qirom Meliala, *Pengertian Asas Iktikad Baik di Dalam Hukum Indonesia*, Mitra Ilmu, Surabaya, 2007, Hlm. 38.

²² Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia dalam Perspektif Perbandingan (Bagian Pertama)*, Ctk. Kedua, FH UII Press, Yogyakarta, 2014, Hlm. 92.

Itikad baik pelaksanaan kontrak yang disebut sebagai itikad baik objektif mengacu kepada isi perjanjian. Isi perjanjian harus mengikuti ketentuan yang rasional dan patut. Isi kontrak adalah kewajiban dan hak para pihak yang mengadakan kontrak. Selanjutnya isi perjanjian berisi kewajiban dan hak tersebut harus rasional dan patut. Itikad baik pelaksanaan kontrak juga dapat bermakna melaksanakan secara rasional dan patut.²³

Ditinjau dari asas kebebasan berkontrak, pembuatan *realese and discharge agreement* merupakan hal para pihak dalam perjanjian. Akan tetapi pada perkembangannya asas kebebasan berkontrak menimbulkan ketidakadilan. Dalam hal ini dikarenakan untuk mencapai asas kebebasan berkontrak harus di dasarkan pada posisi tawar para pihak yang seimbang. Posisi tawar yang tidak seimbang menimbulkan pihak lain yang posisinya lebih tinggi untuk memaksakan kehendak kepada pihak yang posisinya lebih rendah.

Pada kasus pada penelitian ini posisi tawar para pihak tidak seimbang. Pada satu sisi perusahaan Lion Air sebagai pelaku usaha, mempunyai posisi yang lebih tinggi dibandingkan dengan ahli waris sebagai konsumen. Oleh sebab itu muncul tindakan yang memaksa dari pelaku usaha agar menandatangani *realese and discharge agreement* sebagai syarat pemberian kompensasi. Konsumen dalam hal ini sangat dirugikan karena jika tidak meyepakati perjanjian tersebut maka tidak akan mendapat kompensasi kecelakaan tersebut.

Analisis di atas menunjukkan ada pelanggaran asas kebebasan berkontrak yang dilakukan oleh pelaku usaha dengan cara membuat syarat yang dibuat pihaknya sendiri atau perjanjian baku. Konsumen menjadi harus tunduk pada syarat tersebut jika akan mendapatkan haknya. Dalam hal ini harusnya pemerintah atau negara melakukan intervensi atau pembatasan asas kebebasan berkontrak. Hal ini dimaksudkan untuk melindungi kepentingan pihak yang lemah.

B. Teori Perlindungan Konsumen

1. Pengertian Perlindungan Konsumen

²³ Ibid.

Hukum perlindungan konsumen mengandung pengertian keseluruhan asas dan kaidah yang mengatur hubungan dan masalah penyediaan dan penggunaan produk barang dan/atau jasa antara penyedia dan pengguna dalam hubungan bermasyarakat.²⁴ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 1 menyebutkan definisi perlindungan konsumen sebagai “segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”.

2. Asas-asas Hukum Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa upaya perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum. Asas tersebut meliputi:

- a. Asas manfaat mengamanatkan bahwa segala upaya dalam menyelenggarakan perlindungan konsumen

harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan;

- b. Asas keadilan dimaksudkan partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil;
- c. Asas keseimbangan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materiil dan spiritual;
- d. Asas keamanan dan keselamatan konsumen dimaksudkan untuk memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan;
- e. Asas kepastian hukum dimaksudkan agar pelaku usaha maupun konsumen serta negara menjamin kepastian hukum.

Terdapat penjelasan mengenai keseimbangan

²⁴ N.H.T Siahaan, *Hukum Konsumen: Perlindungan dan Tanggung Jawab Produk*, Panta Rei, Jakarta, 2005, hlm. 30

perlindungan antara pelaku usaha dan konsumen menampakkan fungsi hukum sebagai sarana pengendalian hidup bermasyarakat dengan menyeimbangkan kepentingan-kepentingan yang ada dalam masyarakat atau dengan kata lain sebagai sarana kontrol sosial.²⁵ Pada dasarnya asas keamanan dan keselamatan konsumen yang dikelompokkan dalam asas manfaat oleh karena keamanan dan keselamatan konsumen merupakan bagian dari manfaat penyelenggaraan perlindungan yang diberikan kepada konsumen disamping kepentingan pelaku usaha secara keseluruhan.²⁶

3. Pihak-pihak dalam perlindungan konsumen

a. Konsumen

Pasal 1 butir 2 Undang-Undang Perlindungan Konsumen memberikan mendefinisikan konsumen sebagai setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain,

maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Definisi dari UUPK sendiri sesuai dengan pengertian bahwa konsumen adalah end user/pengguna terakhir, tanpa si konsumen harus merupakan pembeli dari barang dan/atau jasa tersebut.

b. Pelaku Usaha

Batasan mengenai apa yang dimaksud dengan pelaku usaha dapat dilihat pada Pasal 1 butir 3 Undang-Undang Perlindungan Konsumen yaitu :

“Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”.

²⁵ *Ibid.*,

²⁶ *Ibid.*, hlm. 30.

4. Perjanjian Baku

Latar belakang lahirnya perjanjian baku tidak disertai alasan hukum yang kuat untuk mendukung melainkan semata-mata untuk menghemat waktu dan uang atau alasan ekonomi dan menghindari negosiasi yang kurang efektif demi efisiensi bisnis.²⁷ Perjanjian Baku dibuat dalam rangka menjawab akan kebutuhan efisiensi serta efektivitas kerja, maka bentuk perjanjian baku ini pun memiliki karakteristik yang khas yang tidak dimiliki oleh perjanjian yang lain pada umumnya. Perjanjian baku dibuat salah satu pihak saja dan tidak melalui perundingan, isi perjanjian telah distandarisasi, klausula yang ada di dalamnya merupakan klausul yang telah menjadi kebiasaan secara luas dan berlaku secara terus menerus dalam waktu yang lama.²⁸

Istilah perjanjian baku berasal dari terjemahan dari bahasa Inggris, yaitu *standard*

contract.²⁹ Bentuk perjanjian baku, model, rumusan dan ukuran yang dijadikan patokan atau pedoman telah dibakukan sehingga tidak dapat diubah lagi. Secara umum isi perjanjian telah dicetak dalam bentuk formulir yang di dalamnya memuat syarat baku.

Klausula Baku telah diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Ketentuan pada Pasal 1 ayat (10) menyatakan bahwa klausula Baku adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen.

5. Ciri-ciri Perjanjian Baku

Perjanjian baku lahir dari perkembangan kebutuhan masyarakat yang menghendaki efisiensi dan efektivitas kerja. Adanya kebutuhan efisiensi serta efektivitas kerja, maka bentuk perjanjian baku memiliki karakteristik yang khas. Adapun cirinya perjanjian

²⁷ Janus Sidabalok, *Pengantar Hukum Ekonomi*, Bina Media, Bandung, 2000, hlm. 99

²⁸ Sriwati, *Perlindungan Hukum Bagi Para Pihak dalam Perjanjian Baku*, Jurnal Yustika Vol. 3, Desember 2000, hlm 176

²⁹ Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak di Luar KUH Perdata*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 145

baku dibuat salah satu pihak saja dan tidak melalui suatu bentuk perundingan, isi perjanjian telah distandarisasi, klausula yang ada di dalamnya biasanya merupakan klausul yang menjadi kebiasaan secara luas dan berlaku secara terus menerus dalam waktu yang lama.³⁰

Ahli hukum perdata, Mariam Darus Badruzaman mengemukakan ciri-ciri perjanjian baku. Adapun ciri perjanjian baku yaitu:³¹

- a. Isinya ditetapkan secara sepihak oleh pihak yang posisi ekonominya lebih kuat;
- b. Masyarakat atau debitur tidak terlibat dalam menentukan isi perjanjian;
- c. Adanya kebutuhannya, menyebabkan debitur terpaksa menerima perjanjian itu;
- d. Berbentuk tertulis;
- e. Dipersiapkan secara massal dan kolektif.

Pengguna jasa angkutan udara dapat di kategorikan sebagai konsumen pengguna jasa pengangkutan udara. Sebagai konsumen, penumpang mempunyai hak yang dilindungi

oleh Undang-Undang baik dalam Undang-Undang Penerbangan maupun Undang-Undang Perlindungan Konsumen.³² Hak-hak konsumen diatur dalam Pasal 19 ayat (1) Undang-undang Perlindungan Konsumen, yang menyatakan bahwa “Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan”.

Mengenai ganti rugi sebagai tanggung gugat pelaku usaha diatur pada Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Adapun aturan tersebut meliputi ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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.

Adapun isi dari *realese and discharge agreement* adalah kesepakatan dari pihak ahli waris

³⁰ Sriwati, *Op.Cit.*, hlm. 176

³¹ Salim HS, *Op.Cit.*, hlm. 146

³² Ridwan Khairandy, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Angkutan Udara*, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 25 No. 1 Tahun 2005

untuk melepaskan hak gugat pada perusahaan Boeing dan beberapa perusahaan rekanan yang terlaik degan perjanjian pengangkutan tersebut. Perjanjian ini terdiri dari 9 halaman mana setelah disetujui dan ditandatangani pihak ahli waris, maka ahli waris akan mendapatkan kompensasi dari Lion Air yang besarnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku, yaitu senilai 1.250.000.000 (satu milyar dua ratus lima puluh ribu rupiah). Konsekuensi hukum dari perjanjian ini adalah ahli waris yang telah menandatangani tidak dapat menggugat Boeing dan beberapa perusahaan rekanan di bawahnya.

Pembuatan *realese and discharge agreement* pada prinsipnya merupakan praktek yang memanfaatkan kondisi tidak seimbang pada kedua belah pihak. Pelaku usaha dalam hal ini Lion Air atas alasan dari pihak asuransi membuat perjanjian baku yang isinya merugikan bagi pihak ahli waris penumpang. Perjanjian tersebut di buat baku sebagai syarat pemberian kompensasi. Kondisi ini oleh hukum disebut kondisi yang tidak seimbang.³³

Maka Undang-Undang Konsumen sesungguhnya telah mengatur mengenai ketidakseimbangan posisi tersebut. Dalam hal pembuatan klausula baku yang bertentangan dengan pengaturan dalam Undang-Undang Perlindungan konsumen, maka perjanjian tersebut dinyatakan batal demi hukum.

Ganti kerugian secara umum juga diatur dalam Pasal 1243 KUHPerdara, yaitu ganti kerugian berupa penggantian biaya, rugi atau bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuat dalam senggang waktu yang telah dilampaukannya. Ganti kerugian terbagi menjadi dua yaitu ganti kerugian materiil dan ganti kerugian imateriil. Kerugian secara materiil adalah kerugian yang nyata-nyata di derita harus diganti bisa berupa uang, barang atau dikembalikan dalam keadaan semula. Kerugian secara immateriil adalah kerugian karena adanya pelanggaran integritas pribadi, misalnya luka-luka, cacat, kematian atau penghinaan.

³³ Abdul Halim Barkatullah, *Hak-Hak Konsumen*, Nusa Media, Bandung, 2010, Hlm.55

Pasal 1248 KUPerdata menyatakan bahkan jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan karena tipu daya si berutang, penggantian biaya, rugi dan bunga sekadar mengenai kerugian yang dideritanya oleh si berpiutang dan keuntungan yang terhilang baginya, hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung baginya dari tak dipenuhinya perikatan. Secara nyata adanya kasus-kasus kerugian yang dialami oleh penumpang, dapat dinyatakan bahwa pengangkut atau perusahaan penerbangan telah melanggar ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

Penumpang yang merasa telah dirugikan oleh pihak perusahaan pengangkut udara mempunyai hak untuk menuntut haknya sebagai penumpang atas peristiwa yang terjadi di dalam ruang lingkup tanggung gugat maskapai penerbangan yang sudah diatur di dalam Undang-Undang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Penumpang juga

mempunyai hak sebagai konsumen yang dilindungi oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Dari sisi hukum perlindungan konsumen, kewajiban memberikan ganti kerugian merupakan salah satu kewajiban bagi pelaku usaha. Ketentuan tersebut mengatur mengenai pemberian kompensasi, ganti rugi dan/atau jasa penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.³⁴

Secara hukum, adanya syarat tambahan yang diberikan pihak Lion Air dalam proses kompensasi, telah melanggar beberapa ketentuan di bawah ini:

1. KUHPerdata

Pada Ketentuan Pasal 1320 disebutkan bahwa kausa yang halal menjadi salah satu syarat obyektif yang harus dipenuhi. Arti kausa yang halal adalah tidak bertentangan dengan peraturan yang berlaku, ketertiban umum dan kesusilaan. Suatu kausa dinyatakan bertentangan dengan

³⁴ Pasal 7 Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang, jika kausa yang bersangkutan bertentangan dengan aturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Undang Undang Penerbangan

Pasal 186 Undang-Undang Penerbangan mengatur bahwa pengangkut sebagai pelaku usaha dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam Undang-Undang ini. Hal ini berarti bahwa formula *realese and discharge agreement* bertentangan dengan ketentuan mengenai hukum khusus yaitu Undang-Undang Penerbangan.

3. Undang-Undang Perlindungan Konsumen

Pada prinsipnya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen tidak melarang pelaku usaha membuat perjanjian baku yang memuat klausula baku.³⁵

³⁵ Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, Gramedia, Pustaka Utama, Jakarta, 2000, Hlm. 57.

Ketentuan tersebut berlaku selama perjanjian baku tersebut tidak mencantumkan mengenai klausula yang dilarang dalam Pasal 18 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Konsekuensi pelanggaran ketentuan diatas terdapat dalam ayat (3) yaitu perjanjian dinyatakan batal demi hukum.

Dalam kasus diangkat dalam penelitian ini, adanya *Realese and Discharge Agreement* merupakan salah satu bentuk perjanjian baku yang memuat klausula eksonerasi yaitu menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha. Konsekuensi hukum dari perjanjian yang batal demi hukum adalah hukum tidak pernah menganggap perjanjian tersebut pernah ada.

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasar hasil pembahasan dan analisis, maka dapat diperoleh beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut: *Realese and discharge*

agreement melanggar beberapa ketentuan perundang-undangan antara lain sebagai berikut: Pertama, Pasal 1320 KUHPerdara mengenai syarat obyek yang halal. Yaitu melanggar aturan perundang-undangan. Kedua, Pasal 186 ayat (1) Undang-Undang Penerbangan yang menyatakan pihak pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas kerugian yang diatur dalam ketentuan yang berlaku. Ketiga, Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Perlindungan Konsumen mengatur larangan bagi pelaku usaha membuat perjanjian baku yang isinya menyatakan pengalihan tanggung jawab bagi pelaku usaha. Selanjutnya dalam ayat (3) pelaku usaha yang membuat perjanjian baku sebagaimana yang telah dilarang dalam ayat (1) dan (2) maka dinyatakan batal demi hukum. Konsekuensi hukumnya pihak pengangkut tetap berkewajiban membayar kompensasi sebesar ketentuan dalam Perundang-undangan.

B. Saran

Berdasar kesimpulan dalam penelitian ini, maka peneliti dapat

memberikan saran dan rekomendasi sebagai berikut:

1. Pemerintah dalam rangka menjalankan perannya sebagai regulator, wajib menyempurnakan aturan Perundang-undangan terkait kewajiban pengangkut berupa kompensasi pada kasus kecelakaan angkutan udara. Hal ini meliputi penguatan kedudukan dan hak penumpang dalam kedudukannya sebagai konsumen pengangkutan udara;
2. Pemerintah dalam rangka menjalankan perannya sebagai pengawas dapat melakukan upaya represif pada pihak-pihak terkait dalam proses pembayaran kompensasi. Upaya ini bertujuan mendorong pihak Lion Air mentaati aturan hukum terkait tanggung jawab pengangkut. Perlu adanya kebijakan yang bersifat *reward and punishment*. Melalui kebijakan ini ketaatan dan ketepatan pembayaran kompensasi kepada korban lebih terjamin.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU:

Abdul Halim Barkatullah, *Hak-Hak Konsumen*, Nusa Media, Bandung, 2010.

- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990.
- Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak Perencanaan Kontrak*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007
- E. Saefullah Wiradipraja, *Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan nasional*, Ctk Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1989.
- Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, Gramedia, Pustaka Utama, Jakarta, 2000.
- Inosentius Samsul, *Perlindungan Konsumen: Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Ctk. Pertama, Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2004.
- Janus Sidabalok, *Pengantar Hukum Ekonomi*, Bina Media, Bandung, 2000.
- K Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Buku Kedua, Mandar Maju, Bandung, 1995.
- K. Martono dan Usman Melayu, *Perjanjian Angkutan Udara di Indonesia*, Ctk Pertama, CV. Mandar Maju, Bandung, 1996.
- K Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasar UUR I No. 1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010.
- N.H.T Siahaan, *Hukum Konsumen: Perlindungan dan Tanggung Jawab Produk*, Panta Rei, Jakarta, 2005.
- Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia Sebuah Studi tentang Prinsip-prinsipnya, Penanganannya oleh Pengadilan dalam Lingkungan Peradilan Umum dan Pembentukan Peradilan Administrasi Negara*, Bina Ilmu, Surabaya, 1987.
- Riduan Syahrani, *Seluk-Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung, 2013.
- Ridwan Khairandy, *Hukum Kontrak Indonesia dalam Prespektif Perbandingan* (Bagian

Pertama), FH UII Pers,
Yogyakarta, 2014.

Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak di Luar KUHPerdara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006.

Syamsudin Qirom Meliala, *Pengertian Asas Iktikad Baik di Dalam Hukum Indonesia*, Mitra Ilmu, Surabaya, 2007.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*)

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara Pengangkut Angkutan Udara.

MEDIA CETAK DAN ELEKTORNIK

Jurnal:

Ridwan Khairandy, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi*

Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Angkutan Udara, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 25 No. 1 Tahun 2005.

Sriwati, *Perlindungan Hukum Bagi Para Pihak dalam Perjanjian Baku*, Jurnal Yustika Vol. 3, Desember 2000.

Artikel Elektronik:

<https://megapolitan.kompas.com/read/2018/10/29/14522031/berikut-daftar-181-penumpang-dan-7-kru-lion-air-jt-610-yang-jatuh?page=all>

<https://www.jpnn.com/news/keluarga-korban-jt-610-tuntut-lion-air-segara-bayar-kompensasi>

<https://bisnis.tempo.co/read/1265748/boeing-akui-bersalah-atas-kecelakaan-pesawat-lion-air-jt-610>

[c.com/indonesia/indonesia-47664840](https://www.kompas.com/indonesia/indonesia-47664840)

<https://tekno.kompas.com/read/2018/11/08/13360007/dokumen-boeing-beri-petunjuk-kerusakan-pesawat-lion-air-jt-610>

<https://www.wsj.com/articles/boeing-names-muilenburg-as-new-ceo-1435091848>.

<https://www.liputan6.com/global/read/3687792/faa-keluarkan-arahan-darurat-terkait-kecelakaan-lion-air-pk-lpq-ini-isinya>.

<https://www.jawapos.com/ekonomi/18/03/2019/kecelakaan-pesawat-boeing-herrmann-law-group-gugat-faa-as/>.

<https://news.detik.com/berita/d-4477927/knkt-ungkap-hasil-investigasi-final-kecelakaan-lion-air-pk-lqp-agustus>.

<https://www.boeing.com/company/general-info/>