

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi umum saat ini semakin berkembang dan menjadikan dunia seolah tanpa batas. Saat ini, transportasi udara menjadi pilihan transportasi umum andalan yang banyak digunakan dan menjadi kebutuhan utama bagi masyarakat dalam mendukung mobilitasnya. Menurut data yang dapat dilihat dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penumpang pesawat di Bandara Utama Soekarno Hatta untuk penerbangan domestik menempati urutan teratas dalam kurun waktu 4 (empat) tahun sejak tahun 2018 sampai dengan tahun 2021.¹

Tabel 1.1 Jumlah Penumpang Pesawat di Bandara Utama Di Indonesia

Bandara	2018	2019	2020	2021
Soekarno Hatta	22.609.828	19.265.062	8.621.796	7.945.377
Juanda	8.167.118	6.288.591	2.747.248	2.471.367
Ngurah Rai	5.577.535	4.955.803	1.775.528	1.825.064
Hasanudin	4.321.057	3.353.765	1.797.572	1.763.972
Polonia	3.721.611	2.630.867	1.313.501	1.358.551

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2022

Di zaman modern seperti sekarang ini segala perubahan terjadi dengan sangat cepat sehingga berdampak pula pada perubahan mobilitas masyarakat pada umumnya. Hampir setiap orang melakukan aktifitas perjalanan dari satu daerah ke daerah lain baik dalam rangka pekerjaan maupun keperluan pribadi. Jarak ratusan bahkan ribuan kilometer yang dahulu harus ditempuh sehari-hari, namun kini dapat dicapai hanya dalam waktu hitungan jam saja. Sebagai salah satu sarana transportasi umum, pesawat banyak menawarkan berbagai keunggulan jika dibandingkan dengan transportasi lain diantaranya yaitu efisiensi waktu, kenyamanan pelayanan, tarif yang cukup terjangkau, jangkauan destinasi yang luas dan dinilai paling aman dari potensi terjadinya

¹<https://www.bps.go.id/indicator/17/66/2/jumlah-penumpang-pesawat-di-bandara-utama.html>, diakses pada tanggal 07 April 2022

kecelakaan. Itulah sebagian dari kelebihan dari transportasi udara yang dinilai dapat mendukung proses mobilitas masyarakat saat ini yang sangat tinggi

Meskipun memiliki keunggulan yang dinilai paling aman dari kecelakaan, namun risiko terjadinya kecelakaan pun dapat menjadi suatu hal yang tidak dapat dihindari disetiap kegiatan pengangkutan. Dalam setiap kegiatan pengangkutan, keselamatan menjadi faktor utama yang wajib menjadi perhatian bagi setiap kegiatan pengangkutan, termasuk transportasi udara. Karena selain berbagai keunggulan yang ditawarkan, konsumen berhak atas keselamatan dan keamanan selama dalam perjalanan. Oleh karenanya diperlukan pengaturan mengenai hal tersebut. Perusahaan transportasi berkewajiban untuk memenuhi hal tersebut sesuai dengan ketentuan yang telah diamanatkan dalam peraturan perundang-undangan.

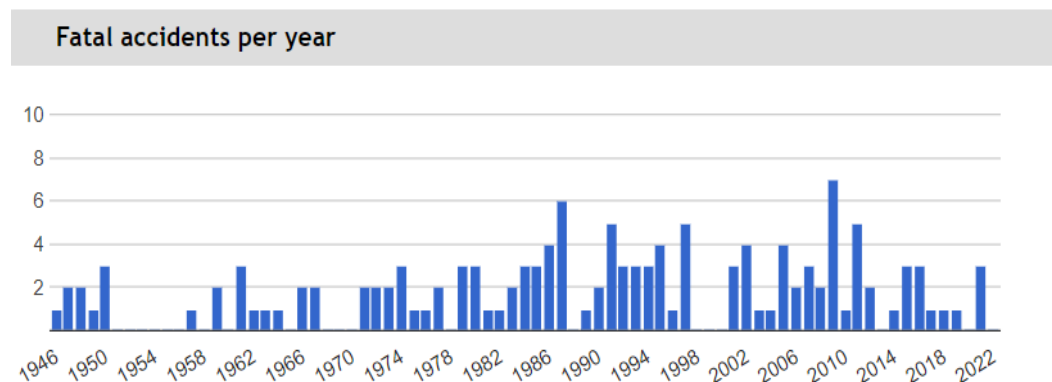
Semakin meningkatnya jumlah pengguna jasa transportasi udara tentunya akan meningkatkan kompetensi antar perusahaan transportasi udara sehingga akan memunculkan kekhawatiran pada pengguna jasanya, salah satunya pada aspek kualitas pelayanan. Dan yang lebih buruk adalah kekhawatiran terhadap *maintenance* yang dilakukan oleh perusahaan transportasi udara, apakah sudah dilakukan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan dalam dunia penerbangan.

Aviation Safety Network (ASN) mencatat ada 156 kejadian fatal kecelakaan pesawat di Indonesia dari tahun 1919 hingga tahun 2021, baik penerbangan komersial atau transportasi militer, dengan jumlah korban terbanyak pada kasus kecelakaan pesawat *Lion Air* kode penerbangan JT610 rute Jakarta – Pangkal Pinang pada tanggal 29 Oktober 2018 yang jatuh di Tanjung Pakis, Perairan Karawang setelah 13 menit mengudara dengan jumlah korban sebanyak 189 penumpang yang terdiri dari 178 orang dewasa, 3 orang anak serta 6 orang awak kabin dan 2 orang pilot. Kejadian terakhir yaitu kecelakaan pesawat Sriwijaya Air kode penerbangan SJ182 rute Jakarta – Pontianak pada tanggal 9 Januari 2021 setelah dinyatakan hilang kontak pada pukul 14.40 WIB, sekitar 4 menit setelah

lepas landas dari Bandara Soekarno Hatta. Jumlah tersebut merupakan kecelakaan penerbangan terbanyak di Asia.²

Gambar 1.1 Jumlah Kecelakaan Pesawat di Indonesia

 Indonesia	
Capital:	Jakarta
Continent:	Asia
Fatal accidents in Indonesia: since 1919	156
Accidents fatalities in Indonesia: since 1919	3105



Sumber : *Aviation Safety Network* tahun 2022

Begitu seringnya terjadi kecelakaan pesawat memberikan dampak buruk ada citra kedirgantaraan Indonesia dan tentunya merugikan pengguna jasa angkutan udara bahkan bisa berdampak pada menurunnya rasa percaya pengguna jasa untuk menggunakan jasa angkutan udara. Oleh karena itu diperlukan aturan yang dapat memberikan perlindungan hukum dan kepastian hukum baik kepada pengangkut maupun pengguna jasa angkutan.

Untuk penerbangan dalam negeri sendiri, Hukum Nasional Indonesia mengaturnya melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 (Permenhub Nomor 77 Tahun 2011). Untuk penerbangan internasional acuan yang digunakan adalah Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999.

²<https://aviation-safety.net/database/dblist.php?Country=PK&lang=&page=5>, diakses pada tanggal 16 April 2022

Hingga tahun 2016, Indonesia tidak menjadi peserta Konvensi internasional yaitu Konvensi Montreal 1999. Namun kendati telah diadakannya perubahan pengaturan ganti rugi untuk penerbangan internasional melalui Konvensi Montreal 1999, Indonesia adalah peserta dari Konvensi Warsawa 1929 yang telah diratifikasi melalui *Staatsblad* 100 pada tahun 1939 dan dinyatakan masih berlaku.³ Hal tersebut menimbulkan permasalahan pada perbedaan besaran ganti rugi antara penumpang Indonesia dan non Indonesia.

Ketentuan ganti rugi terhadap kerugian yang dialami oleh pengguna jasa penerbangan sudah diatur UU Penerbangan di Bagian Kedelapan Tanggungjawab Pengangkut Pasal 140 – 186. Hanya saja ketentuan tersebut hanya bersifat umum tanpa memberikan rincian besaran ganti rugi. Terkait dengan besaran ganti rugi, pemerintah mengatur lebih rinci dalam Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara.

Tanggungjawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan pengangkut untuk mengganti setiap kerugian yang diakibatkan oleh pengangkut sehingga menyebabkan kerugian kepada penumpang atau pengirim barang serta pihak ketiga. Konsep tanggungjawabnya adalah tanggungjawab mutlak (*strict liability*), yang artinya bahwa pengangkut bertanggungjawab mutlak tanpa harus dibuktikan kesalahannya. Berdasarkan Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 Pasal 3 huruf a, dinyatakan bahwa pengangkut yang dalam hal ini adalah Maskapai Penerbangan *Lion Air* selaku penyelenggara jasa angkutan penerbangan wajib memberikan ganti rugi kepada keluarga korban yaitu sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang.

Pada kasus jatuhnya pesawat udara *Lion Air* JT610 pada tanggal 29 Oktober 2018 yang menewaskan 189 penumpang beserta awaknya dalam perjalanan dari Jakarta menuju Pangkal Pinang adalah jenis pesawat *Boeing 737-8 Max* pabrikan *Boeing Company* yang berkapasitas 210 penumpang. Dengan demikian perusahaan pengangkut berkewajiban memenuhi kewajiban memberikan ganti rugi sesuai dengan aturan perundang-undangan yang berlaku.

³Adhy Riadhy Arifah dan Sarah Amalia Nursani, *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*, Edisi Pertama, Prenadamedia Group, September 2019, hal.3

Kemudian muncul permasalahan, dalam praktiknya pemberian ganti rugi mengalami kendala, karena untuk dapat menerima ganti rugi ahli waris keluarga korban diwajibkan untuk menandatangani *Release and Discharge Agreement* yang kemudian dilegalisasi oleh Notaris. Hal ini berarti bahwa ahli waris keluarga korban akan kehilangan seluruh yang menjadi haknya selain dari pemberian ganti rugi oleh maskapai.

Kejadian yang serupa terjadi kembali pada kasus kecelakaan pesawat Sriwijaya Air kode penerbangan SJ182 pada tanggal 9 Januari 2021 yang membawa 62 orang termasuk penumpang dan awak kabin dalam perjalanan dari Jakarta menuju Pontianak. Pesawat yang digunakan pun masih pabrikan *Boeing Company* dengan jenis *Boeing 737-500*. Seperti halnya *Lion Air* dalam kasus kecelakaan *Lion Air JT610*, Sriwijaya Air selaku penyelenggara angkutan pun wajib memberikan ganti rugi kepada keluarga korban berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Pasal 3 huruf a.

Permasalahan yang sama muncul kembali dengan adanya klausul *release and discharge* yang dituangkan dalam *Release and Discharge Agreement* yang kemudian dilegalisasi oleh Notaris. Sehingga tidak semua ahli waris korban mau menandatangani pernyataan tersebut yang berakibat pada tidak cairnya ganti rugi yang sudah seharusnya menjadi tanggungjawab pengangkut dan hak mutlak dari ahli waris keluarga korban. Adapun yang menjadi pertanyaan besar apakah klausul *release and discharge* dapat diterapkan di Indonesia yang menggunakan undang-undang sebagai sumber hukumnya.

Terkait dengan penggunaan klausul *release and discharge* ini tidak secara jelas dan rinci diatur dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. *Release and discharge* umum digunakan di Negara penganut *common law system* yang menggunakan yurisprudensi hakim menjadi sistem hukum utamanya.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdota) mengatur mengenai syarat sahnya perjanjian pada Pasal 1320 sebagai berikut :⁴

1. Sepakat. Adanya kata sepakat antara para pihak yang membuat perikatan.

⁴Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

2. Kecakapan.
3. Pokok persoalan tertentu
4. Kausa yang halal atau sebab yang tidak terlarang

Kemudian pada pasal 1335 KUHPerdara dinyatakan bahwa suatu persetujuan tanpa sebab, atau dibuat berdasarkan suatu sebab yang palsu atau yang terlarang tidaklah mempunyai kekuatan, dengan kata lain batal demi hukum.⁵

Dalam perjanjian berlaku asas kebebasan berkontrak yang artinya para pihak dapat membuat perjanjian menurut kehendaknya secara bebas, baik dalam hal isi maupun dengan siapa ia akan mengikatkan diri dalam perjanjian. Tetapi perlu diperhatikan bahwa isi perjanjian tersebut tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan.⁶

Dari sudut pandang teori harus dibedakan antara kausa yang halal didalam pengertian “tujuan” dan kausa yang halal dalam kaitannya dengan “motif”. Sebelum hakim mengambil keputusan untuk dapat menentukan apakah suatu perjanjian memiliki kausa yang halal atau tidak, ia mau tidak mau akan melihat kembali motivasi para pihak dalam membuat perjanjian. Apakah dibuatnya perjanjian ada motif obyektif yang tidak halal. Demikian pula untuk Notaris, sebaiknya mencari tahu apa yang menjadi motivasi para penghadap tatkala ingin dibuatkan akta.⁷ Hal ini dilakukan agar notaris dapat melaksanakan tugasnya sebagai pejabat umum berwenang yang dapat dipercaya oleh masyarakat yang membutuhkan bantuannya sesuai dengan aturan-aturan jabatannya yang telah ditetapkan melalui undang-undang dan kode etik notaris.

Notaris sebagai pejabat umum yang memiliki kewenangan dalam membuat akta, rentan mendapat gugatan dari para pihak yang merasa dirugikan dalam pembuatan suatu akta. Ini disebabkan kurangnya pengetahuan, pengalaman dan pengertian mengenai permasalahan hukum yang melandasi dalam pembuatan suatu akta. Bila terbukti Notaris melakukan kelalaian atau kesalahan dalam pelaksanaan tugasnya, maka Notaris dapat dikenakan hukuman berupa sanksi

⁵Pasal 1335 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

⁶Herlien Budiono, *Ajaran Umum Hukum Perjanjian dan Penerapannya dibidang Kenotariatan*, Cetakan kelima, PT Citra Aditya Bakti, 2019. hal 31 – 32

⁷*Ibid.* hal 114

pidana, sanksi perdata dan sanksi administratif seperti dijelaskan dalam Pasal 16 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Jabatan Notaris (UUJN) yang menyebutkan bahwa dalam melaksanakan jabatannya, Notaris wajib bertindak jujur, seksama, mandiri, tidak berpihak dan menjaga kepentingan para pihak.

Bagi Notaris yang melanggar ketentuan Pasal 16 ayat (1) tersebut diberikan sanksi sesuai dengan Pasal 85 UUJN yang berbunyi:

“Pelanggaran ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7, Pasal 16 ayat (1) huruf a, Pasal 16 ayat (1) huruf b, Pasal 16 ayat (1) huruf c, Pasal 16 ayat (1) huruf d, Pasal 16 ayat (1) huruf e, Pasal 16 ayat (1) huruf f, Pasal 16 ayat (1) huruf g, Pasal 16 ayat (1) huruf h, Pasal 16 ayat (1) huruf i, Pasal 16 ayat (1) huruf j, Pasal 16 ayat (1) huruf k, Pasal 17, Pasal 20, Pasal 27, Pasal 32, Pasal 37, Pasal 54, Pasal 58, Pasal 59, dan/atau Pasal 63, dapat dikenai sanksi berupa:

- a. Teguran lisan;
- b. Teguran tertulis;
- c. Pemberhentian sementara;
- d. Pemberhentian dengan hormat; atau
- e. Pemberhentian dengan tidak hormat.

Notaris sebagai pejabat umum berwenang dalam membuat akta autentik berwenang juga mengesahkan tandatangan (legalisasi) dan menetapkan kepastian tanggal surat di bawah tangan dengan mendaftarkannya dalam buku khusus. Namun dalam pelaksanaannya notaris hendaknya melaksanakan tugasnya dengan seksama dalam mengesahkan akta di bawah tangan dengan cara memberikan penyuluhan kepada para pihak sebelum memutuskan untuk membuat akta, sebagaimana diatur dalam UU Jabatan Notaris Pasal 15 ayat 2 (e). Agar para pihak memahami dan bersepakat dalam perjanjian yang mereka buat. Karena notaris tidak dibebankan tanggungjawab terhadap isi akta bawah tangan yang dibuat para pihak.

Release and Discharge Agreement adalah perjanjian bawah tangan yang dibuat secara baku oleh pihak maskapai penerbangan agar ditandatangani oleh keluarga korban atau ahli waris guna proses pemberian ganti kerugian akibat kecelakaan pesawat *Lion Air JT610*, yang kemudian dilegalisasi oleh notaris.

Disinilah notaris diharapkan dapat memberikan penyuluhan terkait perjanjian bawah tangan tersebut sebelum akhirnya dilegalisasi.

Tidak dapat dipungkiri dalam praktiknya terdapat beberapa Notaris yang melakukan kelalaian dalam melaksanakan tugasnya baik dalam membuat akta autentik ataupun kewenangan lain yang diamanatkan dalam UUJN. Salah satu contohnya adalah kasus pembayaran ganti rugi kecelakaan pesawat *Lion Air* antara PT *Lion Mentari Airlines (Lion Air)* dengan keluarga korban. *Lion Air* mensyaratkan keluarga korban untuk menandatangani *Release and Discharge Agreement* sebagai syarat pencairan dana ganti rugi.

Dalam hal proses legalisasi perjanjian bawah tangan tersebut, Notaris sudah melaksanakan tugasnya melegalisasi sesuai dengan prosedur dalam aturan Undang-Undang Jabatan Notaris dengan memastikan kebenaran identitas para pihak dan tandatangannya. Hanya saja jika lebih diperhatikan, Notaris juga dituntut melaksanakan tugasnya wajib bertindak amanah, jujur, seksama, mandiri, tidak berpihak dan menjaga kepentingan pihak yang terkait dalam perbuatan hukum.

Disinilah saatnya Notaris lebih menggunakan hati nuraninya dan memperhatikan situasi serta kondisi yang terjadi pada saat proses tandatangan yang kemudian akan dilegalisasi olehnya. Apakah proses penandatanganan dilaksanakan sudah sesuai dengan aturan perundang-undangan yang berlaku, tanpa ada tekanan dan paksaan. Jadi tidak hanya sebatas tugas mengesahkan perjanjian akta bawah tangan kemudian mendaftarkannya dalam buku khusus saja. Namun lebih kepada sensitifitas terhadap hal yang terjadi pada saat itu yang didukung dengan kompetensi pengetahuan dari Notaris dalam melihat persoalan hukum yang sedang dihadapi. Ada baiknya Notaris senantiasa memperbaharui pengetahuannya dari segala aspek hukum, bukan hanya yang diatur dalam UUJN.

Kejadian serupa terjadi kembali pada kasus jatuhnya pesawat Sriwijaya Air kode penerbangan SJ182 yang hilang kontak pada sabtu tanggal 9 Januari 2021 pukul 14.40 WIB. Pesawat mengangkut 62 orang yang terdiri dari 40 penumpang dewasa, 7 penumpang anak-anak dan 3 bayi.

Sama halnya dengan kasus *Lion Air JT610*, pihak maskapai Sriwijaya Air memberlakukan juga *Release and Discharge Agreement* sebagai syarat pemberian

ganti kerugian. Pada kasus pesawat *Lion Air* menyisakan ketidakjelasan penyelesaian pembayaran ganti rugi oleh *Lion Air* sesuai dengan PM Nomor 77 Tahun 2011 kepada keluarga korban atau ahli warisnya yang tidak bersedia menandatangani *Release and Discharge Agreement*. Sampai pada akhirnya keluarga mengajukan tuntutan langsung kepada *Boeing Company* di Amerika Serikat melalui pengacara yang ditunjuk.

Topik mengenai *Release and Discharge Agreement* yang dilegalisasi oleh Notaris menjadi penting untuk dibahas karena penggunaan klausul *release and discharge* dalam perjanjian sehingga menghilangkan hak keluarga korban yang sedang dalam kondisi berduka yang membuat kondisi psikologisnya tidak stabil, adanya keterbatasan pengetahuan, dan membutuhkan bantuan finansial bagi kelangsungan hidup keluarganya.

Penelitian penulis adalah penelitian yang dapat dipertanggungjawabkan. Penulis telah membandingkan dengan beberapa penelitian sebelumnya. Adapun penelitian yang mirip dengan penelitian ini antara lain:

1. Penelitian yang berjudul “Fungsi Notaris Dalam Memberikan Legalisasi Atas Akta Di bawah Tangan” oleh Ari Arfinanto, Tesis Universitas Islam Indonesia 2019, yang berisi tentang fungsi notaris terhadap akta dibawah tangan yang dilegalisasi dihadapan Notaris dan bagaimana kekuatan pembuktian akta dibawah tangan yang dilegalisasi dihadapan Notaris. Hasil pembahasannya adalah notaris mempunyai fungsi sebagai pejabat umum yang mengesahkan dan mendaftarkan akta dibawah tangan yang dibuat sendiri oleh para pihak sepanjang tidak ada tekanan dan paksaan.
2. Jurnal Ilmiah yang berjudul “*Release and Discharge* Sebagai Bentuk Tanggung Jawab Pribadi Pemegang Saham Utang BLBI” oleh Devi Andani, Jurnal Ilmiah Universitas Islam Indonesia, 2018, hasil pembahasannya yaitu Klausula *release and discharge* dalam MSAA dan MRNIA secara formal telah memenuhi syarat perjanjian dalam Pasal 1320 KUHPdata yaitu kata sepakat, kecakapan, suatu hal tertentu, dan kausa yang halal. Namun dalam pelaksanaannya, atau secara material perjanjian MSAA dan MRNIA yang mengandung klausula *release and discharge* tidak memenuhi syarat sah

perjanjiana itu kata sepakat dan kausa yang halal. Hal tersebut mengakibatkan perjanjian dapat dibatalkan serta batal demi hukum. Dengan demikian, maka *release and discharge* dalam MSAA dan MRNIA tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat perjanjian karena sejak pertama kali dibuat telah tidak sah, sehingga hukum menganggap bahwa perjanjian tersebut tidak pernah ada sebelumnya.

3. Jurnal Ilmiah yang berjudul “Keabsahan *Release and Discharge Agreement* dalam Proses Pembayaran Kompensasi Kecelakaan Transportasi Udara oleh Retno Wulansari, Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, 2019, hasil pembahasannya yaitu *Release and Discharge Agreement* melanggar beberapa ketentuan perundang-undangan antara lain Pasal 1320 KUHPerdara mengenai syarat obyek yang halal. Pasal 186 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang 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. Pasal 18 ayat (1) Undang - Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatur larangan bagi pelaku usaha membuat perjanjian baku yang isinya menyatakan pengalihan tanggungjawab pelaku usaha.

Dengan demikian, berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penulisan tesis ini bertujuan untuk menganalisis aspek hukum dari *Release and Discharge Agreement* sebagai syarat pemberian ganti kerugian dan keadilan bagi pihak korban dalam *Release and Discharge Agreement* pada kasus kecelakaan pesawat *Lion Air JT610*, dengan mengangkat judul penelitian **“Keadilan Bagi Pihak Korban Dalam *Release And Discharge Agreement* Transportasi Udara Yang Dilegalisasi Oleh Notaris Dalam Kasus Kecelakaan Pesawat *Lion Air JT610*”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latarbelakang yang telah diuraikan di atas, penulis membatasi cakupan penelitian dengan merumuskan sebagai berikut:

- 1.2.1. Bagaimanakah aspek hukum *Release and Discharge Agreement* transportasi udara yang dilegalisasi oleh Notaris pada kasus kecelakaan pesawat *Lion Air JT610*?
- 1.2.2. Bagaimanakah bentuk keadilan bagi pihak korban dalam *Release and Discharge Agreement* transportasi udara yang dilegalisasi oleh Notaris pada kasus kecelakaan pesawat *Lion Air JT610*?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1.3.1. Untuk menganalisis aspek hukum *Release and Discharge Agreement* transportasi udara yang dilegalisasi oleh Notaris pada kasus kecelakaan pesawat *Lion Air JT610*.
- 1.3.2. Untuk menganalisis bentuk keadilan bagi pihak korban dalam *Release and Discharge Agreement* transportasi udara yang dilegalisasi oleh Notaris pada kasus kecelakaan pesawat *Lion Air JT610*.

1.4. Manfaat Penelitian

Penulisan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1.4.1. Aspek Teori:

Penelitian ini diharapkan dapat menambah bahan pustaka atau literatur mengenai aspek hukum *Release and Discharge Agreement* transportasi udara yang dilegalisasi oleh Notaris pada kasus kecelakaan pesawat.

1.4.2. Aspek Praktis:

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pihak-pihak terkait dengan penggunaan klausul *release and discharge* dalam perjanjian sebagai syarat pemberian ganti rugi bagi keluarga korban kecelakaan pesawat dan sebagai acuan dalam penerapan prinsip kehati-hatian bagi Notaris dalam proses legalisasi akta dibawah tangan dan bagi

maskapai serta pihak asuransi dalam melaksanakan tanggungjawabnya berdasarkan aturan perundang-undangan.

1.5. Kerangka Konsep

1.5.1. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual berisi atau pendapat atau teori yang sistematis dan relevan. Berbagai keterangan tersebut diperoleh dari kepustakaan yang jadi rujukan (Pustaka Acuan) dan relevan dengan masalah yang diteliti sehingga sangat berguna untuk menyusun landasan teori dalam penelitian.⁸

Kerangka konseptual merupakan suatu hubungan antara konsep - konsep yang akan diteliti dengan menjelaskan lebih rinci dan lengkap dari konsep-konsep tersebut. Dilakukan dengan cara membuat definisi operasional agar tidak terjadi perbedaan pengertian. Maka dalam penelitian ini disusun beberapa definisi operasional dari konsep-konsep yang akan digunakan.

1.5.1.1. Keadilan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, keadilan berasal dari kata adil yang berarti sama berat, tidak berat sebelah, tidak memihak, memihak kepada yang benar. Keadilan merupakan sifat atau perbuatan, perlakuan yang adil.⁹

1.5.1.2. Pihak

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, pihak adalah sisi yang sebelah, bagian.¹⁰

1.5.1.3. Korban

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang dimaksud korban adalah orang dan sebagainya yang menjadi menderita akibat suatu kejadian atau perbuatan jahat dan sebagainya.¹¹

1.5.1.4. Release and Discharge

Dalam *Black Law Dictinonary*, *release* diartikan sebagai berikut : “*to lease again or grant new lease, the relinquishment, concession or giving up of a right,*

⁸E.Saefullah Wiradipradja, *Penuntun Praktis Metode Penelitian Dan Penulisan Karya Ilmah Hukum*, Cetakan kedua, CV. Keni Media, 2016, hal. 41

⁹<https://kbbi.web.id/adil>

¹⁰<https://kbbi.web.id/pihak>

¹¹<https://kbbi.web.id/korban>

claim or privilege by the person in whom it might have been demanded or enforced".¹² Dan *discharge* diartikan sebagai berikut: *to release, to cancel or unloose obligation of a contract, to make an agreement or contract null and inoperative*".¹³

1.5.1.5. Agreement

Black Law Dictionary mendefinisikan *Agreement* sebagai berikut : "*The act of two or more persons who unite in expressing a mutual and common purpose with the view of altering their rights and obligations*".¹⁴

1.5.1.6. Perjanjian dan Pernyataan

Perjanjian adalah suatu perbuatan hukum atau tindakan hukum yang berbentuk dengan tercapainya kata sepakat yang merupakan pernyataan kehendak bebas dari dua orang pihak atau lebih. Tercapainya kata sepakat tergantung dari para pihaknya sendiri sehingga menimbulkan akibat hukum untuk pihak yang satu dan beban untuk pihak yang lain atau sebaliknya dengan tetap memperhatikan ketentuan dalam Undang-Undang.¹⁵

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, perjanjian diartikan sebagai persetujuan tertulis dengan lisan atau tulisan yang dibuat oleh 2 (dua) pihak atau lebih yang masing-masing bersepakat akan menaati apa yang disebut dalam persetujuan itu. Sedangkan pernyataan dapat diartikan hal menyatakan atau tindakan menyatakan.¹⁶

1.5.1.7. Legalisasi

Legalisasi adalah proses pengesahan tandatangan dihadapan Notaris. Dokumen tersebut biasanya dibuat dibawah tangan. Pasal 15 ayat (2) Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Jabatan Notaris menyebutkan bahwa selain kewenangan Notaris seperti membuat akta autentik, notaris juga berwenang untuk

¹²Henry Campbell Black's. *Black Law Dictionary. Fourth Edition. St.Paul Minn: West Publishing Co, 1990, hal.1453*

¹³*Ibid*, hal 549

¹⁴*Ibid*, hal 89

¹⁵Herlien Budiono, *op,cit*, hal. 3.

¹⁶<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pernyataan>

mengesahkan tandatangan dan menetapkan kepastian tanggal surat dibawah tangan dengan mendaftar dalam buku khusus.¹⁷

1.5.1.8. Notaris

Pengertian Notaris yang dirumuskan dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Jabatan Notaris. Notaris adalah pejabat umum yang memiliki kewenangan untuk membuat akta autentik dan kewenangan lainnya sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Jabatan Notaris.¹⁸

1.6. Metode Penelitian

Metode Penelitian merupakan prosedur atau cara atau proses penyelidikan dalam mendapatkan ilmu pengetahuan atau sains. Metode penelitian ilmiah dari suatu ilmu adalah cara penalaran dan berpikir logis berdasarkan dalil-dalil dan teori-teori suatu ilmu untuk menguji kebenaran suatu teori atau hipotesis tentang gejala-gejala atau peristiwa alamiah, peristiwa sosial dan peristiwa hukum tertentu.¹⁹

Pada penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1.6.1. Uraian tipe penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum normatif yang menggambarkan, menjelaskan, menganalisis keadilan bagi pihak korban dalam *Release and Discharge Agreement* yang dilegalisasi oleh Notaris sebagai syarat pemberian ganti rugi. Produk penelitian hukum normatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah kegiatan yang dilakukan untuk menemukan aturan hukum, prinsip hukum, doktrin hukum dengan menggunakan metode hukum normatif untuk menjawab isu hukum yang diteliti.

1.6.2. Pendekatan yang digunakan

Pendekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Dilakukan untuk meneliti aturan hukum yang menjadi fokus penelitian, untuk membuka

¹⁷Pasal 15 ayat (2) Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Jabatan Notaris

¹⁸Pasal 1 ayat 1 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Jabatan Notaris

¹⁹E. Saefullah, *op.cit.* hal.13

konsistensi dan kesesuaian antara satu undang-undang dengan undang-undang lainnya dan untuk mempelajari penerapan kaidah hukum yang dilakukan dalam praktiknya.

1.6.3. Sumber-sumber bahan penelitian

Pengumpulan sumber-sumber bahan penelitian adalah bagian penting dalam suatu penelitian karena dengan pengumpulan bahan akan diperoleh bahan yang diperlukan untuk selanjutnya dianalisis sesuai kehendak yang diterapkan. Dalam penelitian ini dilakukan menggunakan metode pengumpulan data kepustakaan yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data dengan melakukan penelaahan bahan kepustakaan atau data sekunder yang meliputi bahan hukum primer, sekunder dan tersier.²⁰

Data sekunder diperoleh melalui studi pustaka atau literatur, data sekunder tersebut meliputi:

1. Bahan Hukum Primer berupa peraturan perundang-undangan yaitu :
 - a. Pancasila;
 - b. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - c. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata);
 - d. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;
 - e. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia;
 - f. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
 - g. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
 - h. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Jabatan Notaris;
 - i. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
 - j. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara.

²⁰Soejono Soekanto dan Sri Manudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tingkatan Singkat*, Jakarta: Raja Grafindo Indonesia, 1995, hal. 38.

2. Bahan Hukum Sekunder yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk serta penjelasan terhadap bahan hukum primer, yang terdiri dari buku-buku, literatur, makalah, artikel, hasil penelitian, dan karya ilmiah lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini.
3. Bahan Hukum Tersier yang terdiri dari kamus besar yang digunakan dalam penelitian ini.

1.6.4. Prosedur pengumpulan sumber-sumber

Prosedur pengumpulan sumber-sumber ini menggunakan analisis kualitatif yaitu dengan cara menjelaskan dan menguraikan bahan penelitian secara bermutu dalam bentuk kalimat yang tersusun dan teratur sehingga mudah untuk dipahami.

1.7. Sistematika Penelitian

Dalam menyusun tesis ini, penulis membahas dan menguraikan masalah dalam 5 (lima) bab dan sub bab. Pembagian dalam 5 (lima) bab dan sub bab dimaksudkan untuk menjelaskan dan menguraikan setiap masalah dengan baik.

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini adalah bab pendahuluan yang berisi Latar Belakang Masalah yang akan dibahas, Rumusan Masalah yang menjadi topik utama dalam penelitian ini. Tujuan Penelitian yang dilakukan dalam penelitian, Manfaat Penelitian bagi pembacanya, Kerangka Konseptual yang mendukung dalam penelitian, Metode Penelitian yang digunakan dan Sistematika Penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini akan membahas landasan teori tentang Keadilan dan Kemanfaatan Hukum, Perjanjian sebagai landasan ikatan hukum para pihak.

BAB III : ASPEK HUKUM DARI *RELEASE AND DISCHARGE AGREEMENT* YANG DILEGALISASI OLEH NOTARIS DALAM KECELAKAAN PESAWAT *LION AIR JT610*

Bab ini menguraikan secara rinci hasil dari penelitian yang dilakukan yang relevan dengan rumusan masalah dan pembahasannya yaitu fungsi dan tanggungjawab Notaris dalam

legalisasi akta di bawah tangan, aspek hukum akta bawah tangan yang memuat klausul *release and discharge* dalam kecelakaan pesawat *Lion Air JT610*.

**BAB IV : BENTUK KEADILAN BAGI PIHAK KORBAN DALAM
RELEASE AND DISCHARGE AGREEMENT YANG
DILEGALISASI OLEH NOTARIS DALAM KECELAKAAN
PESAWAT *LION AIR JT610* BERDASARKAN PRINSIP
KEADILAN**

Bab ini akan menguraikan secara rinci hasil penelitian yang relevan dengan rumusan masalah dan pembahasannya yaitu Persoalan Hukum *Release and Discharge Agreement* pada kasus kecelakaan pesawat *Lion Air JT610*, bentuk keadilan bagi pihak korban dalam *Release and Discharge Agreement* yang dilegalisasi oleh Notaris dalam kecelakaan pesawat *Lion Air JT610*.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari penelitian yang dilakukan dan diakhiri dilengkapi dengan lampiran yang mendukung penelitian sehingga dapat digunakan sebagai pembahasan untuk menjawab masalah yang telah dirumuskan.