

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG MILIK PENUMPANG DALAM JASA PENGANGKUTAN UDARA

Mangara Pasaribu
Wirasawasta
m.pasaribu66@yahoo.com

ABSTRAK

Pengaturan mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang dan barang pada pengangkutan udara, diatur dalam Undang-undang, perjanjian, dan kebiasaan. Hukum pengangkutan udara adalah bersifat keperdataan, ketentuan pengangkutan udara yang dijumpai dalam hukum udara positif di Indonesia adalah : Ordonansi Pengangkutan Udara Stbl. 1939 No. 100, Undang-undang No. 1 Tahun 2009, dan Undang-undang No.8 Tahun 1999. Tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan penumpang dan barang dalam pelaksanaan pengangkutan udara berdasarkan *Prinsip presumption of liability/ presumption of fault/ presumption of negligence* pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang diderita oleh penumpang atau seorang pengirim barang karena penumpang terluka, tewas, bagasinya rusak atau hilang, atau rusaknya barang kiriman dan keterlambatan datang. Sedangkan *Prinsip limitation of liability* tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah tertentu, Prinsip ini mendorong pengangkut untuk menyelesaikan masalahnya dengan jalan damai. Dan *Prinsip absolute liability* atau *strict liability* Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri kecuali kalau yang dirugikan bersalah atau turut bersalah dalam timbulnya kerugian pada dirinya. Ganti rugi yang diberikan oleh pengangkut udara adalah sejumlah nominal uang sebagai bentuk tanggung jawab atas terjadinya kecelakaan yang menimbulkan kematian maupun luka, kehilangan bagasi dan keterlambatan penerbangan. Upaya hukum bagi penumpang pengangkutan udara yang merasa atau mengalami kerugian dapat mengajukan gugatan atau klaim kepada perusahaan penerbangan, penyelesaian gugatan atau sengketa dapat ditempuh melalui dua jalur yaitu jalur pengadilan dan jalur di luar pengadilan.

Kata kunci : Perlindungan Hukum, Tanggung Jawab Pengangkutan Udara, Upaya Hukum.

ABSTRACT

The arrangements regarding the legal protection of passengers and goods on the transport of air, is set out in legislation, agreements, and habits. The air transport law is keperdataan, the provision of air transport to be found in the laws of positive air in Indonesia are: Air Transportation Ordinance Stbl. 1939 No. 100, law No. 1 of 2009, and the Statute No. 8 1999. The responsibility of carrying on the safety of passengers and goods in the implementation of air transportation The principle of presumption of liability /presumption of/ presumption fault of negligence. The carrier is responsible for loss suffered by passengers or goods because the sender of a passenger wounded or killed, his baggage or damaged or lost, or damage to goods transfers and the delay in coming, while the principle of limitation of liability. The responsibility of the carrier is limited to a certain amount, this principle which encourages the carrier to resolve the problem by peaceful means. And the principle of absolute liability or strict liability. The carrier is considered to be always responsible without any possibility of freeing themselves unless the aggrieved innocent or were responsible for the losses on him. Compensation given by air carriers is a number of nominal value of money as a form of responsibility for accidents that caused deaths or injuries, lost baggage and flight delays. Legal efforts for passenger who feel or losses can file a lawsuit or claim to the airline, lawsuit or dispute settlement can be reached through two channels, namely the courts and lanes outside the court.

Keywords: ProtectionLaw, Responsibility Air Transport, Legal Efforts

I. Pendahuluan

Perkembangan transportasi udara dewasa ini mengalami pertumbuhan yang sangat pesat. Indonesia sebagai negara kepulauan dan negara yang sedang berkembang dalam menjalin hubungan dengan luar negeri maka Indonesia sangat membutuhkan jasa pengangkutan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain dan negara lain. Kondisi dan keadaan seperti itulah yang mengakibatkan jasa pengangkutan menjadi sangat penting.¹

Disebutkan bahwa pertumbuhan penumpang angkutan udara di Indonesia secara rata-rata dari tahun 2009 sampai dengan 2012 sebesar 18,31%. Pada tahun 2013 lalu, penerbangan Indonesia telah mengangkut lebih dari 85 juta penumpang ke berbagai daerah. Kualitas pelayanan bandara harus *comply* dengan Standar Internasional Keselamatan Penerbangan. Kementerian perhubungan targetkan tahun 2015 sistem penerbangan sudah terintegrasi target 2025 sistem keamanan di semua bandara sudah terintegrasi.² Dari hal tersebut dapat diketahui bahwa pengangkutan memegang peranan penting dalam pembangunan. Maka dari itu peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya, yaitu memindahkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.³ Semakin bertambahnya maskapai penerbangan dalam kurun waktu kurang lebih 15 (lima belas) tahun terakhir ini di satu sisi memberikan dampak positif bagi masyarakat pengguna jasa penerbangan, yaitu banyak pilihan penerbangan dengan berbagai ragam pelayanannya, dengan semakin banyaknya maskapai penerbangan telah menciptakan kompetisi antara maskapai penerbangan

yang satu dengan maskapai penerbangan lainnya yang pada akhirnya muncullah persaingan dengan mengeluarkan tiket murah yang diburu masyarakat secara antusias, tanpa memperhatikan keselamatan, kenyamanan. Kewajiban utama pengangkut adalah "menyelenggarakan" pengangkutan dari tempat asal ketempat tujuan. Pengangkut juga berkewajiban menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai di tempat tujuan yang diperjanjikan. Sebaliknya pengangkut juga berhak atas ongkos angkutan yang telah ia selenggarakan.

Menurut Prof. Subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁴

Secara historis, dasar hukum tuntutan ke maskapai bila terjadi kecelakaan ialah Konvensi Chicago 1944, yang merupakan hasil penggabungan Konvensi Paris 1919 (*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*) yang ditandatangani 27 negara, Konvensi Pan Amerika 1927 yang berlaku di negara-negara bagian Amerika, dan Konvensi Liberia Amerika 1929 yang merupakan perjanjian penerbangan di negara-negara Amerika Latin. Ketentuan hukum penerbangan lain yang tidak kalah pentingnya ialah Konvensi Warsawa 1929, yang mengatur pertanggungjawaban maskapai dalam penerbangan Internasional. Konvensi Warsawa ini menjadi tonggak sejarah munculnya prinsip *presumption of liability* dan *limitation of liability*. Kedua prinsip itu pada intinya menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian (kecelakaan) tersebut bukan karena kesalahannya. Bila tidak, maskapai harus memberikan ganti rugi dengan sejumlah uang pengganti. Meskipun barang bawaan penumpang bukan termasuk dalam obyek suatu perjanjian pengangkutan orang dengan

¹ Soekardono R, 1981, *Hukum Dagang Indonesia jilid 11*, (Rajawali Press, Jakarta), halaman 4

² *Kemenhub Targetkan Tahun 2015 Sistem Penerbangan* <http://hubud.dephub.go.id/?id=/news/detail/2260>: diakses tanggal 9 Mei 2014.

³ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Djambatan, 1991), halaman 1

⁴ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (PT Internasional, Jakarta, 1985), halaman 1

pihak pengangkut, tetapi pada kenyataannya banyak penumpang yang membawa barang angkutan, baik yang dibawa sendiri ataupun yang dimasukkan dalam bagasi pesawat, yang kemudian menjadi suatu permasalahan. Tanggung jawab pengangkut udara diatur dalam beberapa pasal di Ordonansi Pesawat Udara Stb.1939-100 yaitu yang secara khusus mengatur tentang kegiatan penerbangan komersial domestik adalah *Luchtvervoer ordonantie* (Stbl. 1939:100) atau ordonansi 1939 yang biasa disingkat OPU 1939.

Secara teoritis perjanjian pengangkutan merupakan suatu perikatan dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain sedangkan pihak lainnya, menyanggupi untuk membayar ongkosnya.⁵ Kewajiban penumpang adalah membayar ongkos pengangkutan yang telah ditetapkan besarnya, dan menjaga barang-barang yang berada dibawah pengawasannya, melaporkan jenis-jenis barang yang dibawa terutama barang-barang yang berkategori berbahaya. Ketentuan tersebut juga berlaku di dalam kegiatan pengangkutan atau transportasi udara, dalam hal ini pengangkut atau maskapai penerbangan berkewajiban untuk mengangkut penumpang dengan aman dan selamat sampai di tempat tujuan secara tepat waktu, dan sebagai konpensasi dari pelaksanaan kewajibannya tersebut maka perusahaan penerbangan mendapatkan bayaran sebagai ongkos penyelenggaraan pengangkutan dari penumpang.⁶

Terkait dengan keterlambatan angkutan udara, maka Undang-undang No. 1 Tahun 2009 mengatur tentang Penerbangan menjelaskan definisi keterlambatan yaitu sebagai “terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu

keberangkatan atau kedatangan”⁷ Jenis-jenis keterlambatan kemudian diperjelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, keterlambatan terdiri dari:⁸

- a. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*); dan
- c. Pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan (*flight delayed*), ganti rugi yang wajib diberikan oleh maskapai penerbangan kepada penumpang, sebelumnya telah diatur dalam Pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.⁹ Kemudian pemerintah melengkapi ketentuan ganti rugi dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 dengan ketentuan yang diatur dalam Pasal 10 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011. Memang dalam beberapa kondisi sebagaimana tersebut di atas, penumpang berhak dipindahkan ke penerbangan lain (mendapat tiket penerbangan lain), selain mendapatkan makanan dan minuman. Namun demikian, pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf (a), dan pasal 13 ayat 2 dan ayat 3 yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional.¹⁰ Yang dimaksud faktor cuaca dan teknis operasional dijelaskan dalam penjelasan Pasal 146 Undang-undang Penerbangan.¹¹

⁷Republik Indonesia, Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka 30

⁸Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, Pasal 9 ayat (2)

⁹Republik Indonesia, Undang- Undang Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggara Angkutan Udara, Pasal 36

¹⁰Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, Pasal 13 ayat (1)

¹¹. Republik Indonesia, Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal146

⁵R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung: PT Citra Aditya, 1995), halaman 69

⁶Ahmad Zazili, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional*, (2008)halaman 11

Selain persoalan keterlambatan pelaksanaan pengangkutan udara yang terkadang melebihi batas toleransi, kecelakaan penerbangan juga selalu menimbulkan kerugian bagi penumpang, khususnya berkenaan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkut (*carrier*) terhadap penumpang dan pemilik barang baik sebagai para pihak dalam perjanjian pengangkutan maupun sebagai penumpang. Tidak ada upaya hukum yang dapat dilakukan terhadap permasalahan tersebut.¹²

Pada prinsipnya kegiatan pengangkutan udara merupakan hubungan hukum yang bersifat perdata, namun dalam hal ini diperlukan campur tangan pemerintah dalam kegiatan pengangkutan udara yaitu menentukan kebijakan-kebijakan atau regulasi yang berhubungan dengan kegiatan pengangkutan udara sehingga kepentingan penumpang sebagai pengguna jasa transportasi udara dapat terlindungi. Walaupun perjanjian pengangkutan harus tunduk pada pasal-pasal dari bagian umum dari hukum perjanjian *Burgerlijk Wetboek* (KUH Perdata), akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan-peraturan khusus yang bertujuan untuk melindungi kepentingan umum dan membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan, yaitu meletakkan berbagai kewajiban khusus kepada pihaknya pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian.¹³ Berkenaan dengan hal tersebut menurut Sri Redjeki Hartono¹⁴ bahwa negara mempunyai kewajiban untuk mengatur agar kepentingan-kepentingan yang berhadapan harus dapat dipertemukan dalam keselarasan dan harmonisasi yang ideal.

Dalam menyelenggarakan pengangkutan udara pengangkut udara

harus mengangkut penumpang dan barang yang diangkutnya akan selamat sampai di tempat tujuan, dengan demikian pengangkut udara bertanggung jawab atas kerugian sebagai akibat dari pengangkutan udara yang menimpa penumpang manapun.

II. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas, maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang dan barang pada pengangkutan udara?
2. Bagaimana tanggung jawab pengangkutan udara terhadap keselamatan penumpang dan barang dalam pelaksanaan pengangkutan udara?
3. Bagaimana upaya hukum yang dapat ditempuh oleh penumpang yang mengalami kerugian dalam kegiatan pengangkutan udara, baik mengenai jumlah ganti rugi yang diberikan maupun tata cara penyelesaian tuntutan ganti rugi, serta hubungannya dengan asuransi pengangkutan udara ?

III. Metode Penelitian

A. Jenis dan Sifat Penelitian

Penelitian hukum merupakan upaya untuk mencari dan menemukan pengetahuan yang benar mengenai hukum. Mencari dan menemukan itu tentu saja ada caranya, yaitu melalui metode.¹⁵ Dalam penelitian ini menggunakan penelitian normatif, yaitu melakukan kajian terhadap berbagai peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang pada transportasi udara. Penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder belaka.¹⁶ Di dalam penelitian

¹²Ridwan Khairandy, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, (Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis Vol 25, 2006) halaman 20-21.

¹³R. Subekti, Op cit halaman 71

¹⁴Sri Redjeki Hartono, *Hukum Ekonomi Indonesia*, (Malang: Bayu Media, 2007), halaman 132

¹⁵ M. Syamsudin, *Operasionilisasi Penelitian Hukum*, (Jakarta:Rajawali Pers), halaman 21

¹⁶Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan*

hukum normatif, maka penelitian terhadap asas-asas hukum dilakukan terhadap kaidah-kaidah hukum, yang merupakan patokan-patokan berperilaku atau bersikap tidak pantas.¹⁷

B. Metode Pendekatan

Pendekatan masalah dalam penelitian ini mempergunakan beberapa pendekatan dalam memecahkan masalah, yaitu dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*the statute approach*). Disamping itu digunakan pendekatan analisis konsep hukum yaitu mengutip pandangan-pandangan atau pendapat para ahli yang terdapat pada buku-buku atau literatur yang relevan dengan permasalahan yang diteliti (*analytical and conceptual approach*) atau bahan hukum sekunder. Pendekatan ini juga mencari pembenaran atas suatu teori hukum atau azas-azas yang dapat digunakan dalam penelitian ini.

C. Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini, adalah data sekunder. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan menggunakan metode kepustakaan (*library studies*) atau dikenal juga dengan nama studi dokumen. Data sekunder berupa bahan hukum primer yang akan dikaji berupa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang dalam pengangkutan udara.

D. Prosedur pengambilan dan pengumpulan data

Penelitian ini mempergunakan teknik pengumpul data, berupa studi dokumen untuk memperoleh data sekunder yang terdiri atas :

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, seperti peraturan perundang-undangan yang berkenaan dengan masalah pengangkutan udara dan

- perlindungan hukum terhadap penumpang dan barang;
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer (buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum, media cetak atau elektronik. dan hasil-hasil penelitian yang berkaitan dengan masalah yang diteliti;
- c. Bahan hukum tertier, yaitu bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan-bahan hukum sekunder dan primer seperti kamus dan ensiklopedia.

Teknik pengumpulan bahan hukum yang dipergunakan dalam penulisan ini dilakukan dengan cara menggali kerangka normatif menggunakan bahan hukum. Bahan hukum sekunder dikumpulkan berdasarkan topik permasalahan yang telah dirumuskan dan diklasifikasikan menurut sumber dan hirarkinya untuk dikaji secara komprehensif.

E. Analisis Data

Teknik analisis terhadap bahan hukum dilakukan dengan metode analisis dan kualitatif yaitu penelitian dilakukan dengan menganalisa data berdasarkan peraturan perundang-undangan, disusun secara berurutan dan sistematis selanjutnya dianalisis dengan metode kualitatif sehingga dapat diperoleh gambaran secara menyeluruh tentang akibat dan fakta yang terdapat dalam masalah hukum pengangkutan udara sebagai bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang dan barang dalam pengangkutan udara. Selanjutnya dengan menggunakan metode berpikir deduktif dan induktif, maka dimulai dari hal-hal yang umum, dan selanjutnya beralih ke hal-hal yang khusus, dengan menggunakan ketentuan berdasarkan pengetahuan umum seperti teori-teori, dalil-dalil atau prinsip-prinsip dalam bentuk proposisi-proposisi untuk menarik kesimpulan terhadap fakta-fakta yang bersifat khusus,¹⁸ untuk mendapat jawaban

Singkat, (PT RajaGrafindo Persada, 2001), Jakarta, halaman 14

¹⁷Nomensen Sinamo, *Metode Penelitian Hukum*, (PT.Bumi Intitama Sejahtera, Jakarta, 2009), halaman 107

¹⁸ Mukti Fajar, dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*,

terhadap permasalahan yang telah dirumuskan.

IV. Hasil dan Pembahasan

A. Pengaturan Perlindungan Hukum Pada Pengangkutan Udara.

Dalam tata hukum positif nasional terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang dan barang pada pengangkutan udara. Peraturan perundang-undangan tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan; (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1) Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.¹⁹
2. Ordonansi Penerbangan 1939 atau OPU 1939;²⁰
3. Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab Pengangkutan Angkutan Udara, Peraturan Pemerintah Nomor 92 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab Pengangkutan Angkutan Udara;²¹
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam Negeri;²²

(Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), halaman 109

¹⁹Republik Indonesia, Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

²⁰ Ordonansi Pengangkutan Udara (*Luchtvervoer-ordonnantie*).Ketentuan - ketentuan tentang pengangkutan udara dalam negeri. (Ord. 9 Maret 1939) S. 1939-101 pada tanggal 1 Mei 1939.

²¹ Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, jo Peraturan Pemerintah Nomor 92 Tahun 2011

²² Peraturan Pemerintah Nomor 49 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

5. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2013 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;²³

6. Undang- undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;²⁴

Sebagai tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara sebagai pengangkut Pada perkembangan industri penerbangan komersial di Indonesia dewasa ini, harus diperhitungkan. Hal terpenting adalah penyediaan sarana keselamatan dalam penerbangan yang bermanfaat untuk melindungi pemakai jasa angkutan dan juga menghindari terjadinya hal-hal yang berdampak negatif atau hal-hal yang tidak diharapkan oleh perusahaan itu sendiri kemudian menimbulkan kerugian yang besar baginya.²⁵

Berikut ini disajikan instrumen-instrumen hukum tersebut di atas sebagai berikut:

a. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Lahirnya Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dilatar belakangi oleh karena Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi sebagaimana dinyatakan dalam mukadimah penjelasannya yang menyatakan: “Di dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih memantapkanperwujudan kepastian hukum, Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, perlu diganti dengan Undang-undang ini, karena tidak

²³Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang keamanan dan keselamatan Penerbangan, jo Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2013 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional

²⁴Republik Indonesia, Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

²⁵ Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggungjawaban Dan Perkembangannya*, (Seksi Hukum Dagang Fak. Hukum UGM, Yogyakarta, 1990), halaman 151

sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini”.²⁶ Dengan lahirnya undang-undang ini maka Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku lagi.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 terdiri dari 24 Bab, 466 Pasal. Dari 24 bab tersebut yang langsung berkaitan dengan perlindungan terhadap penumpang dan barang terdapat pada Bab X, tentang keamanan dan keselamatan penerbangan dan Bab XIII dan XIV tentang angkutan udara.

b. Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 (*Luchtvervoer-ordonnantie Stb 1939*)

Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 yang biasa disingkat OPU 1939 merupakan produk hukum yang mengatur tentang pengangkutan udara yang dibuat pada masa kolonial Belanda. Ordonansi ini diundangkan setelah pemerintahan Belanda meratifikasi Konvensi Warsawa 1929 beserta *Protocol* Tambahannya pada tanggal 1 Juli 1933. Konvensi tersebut mulai berlaku bagi negeri Belanda, Hindia Belanda (Indonesia), Suriname, Curacalo pada tanggal 29 September 1933.²⁷ Ordonansi Pengangkutan Udara merupakan ketentuan-ketentuan tentang Pengangkutan Udara Dalam negeri, namun sebagian besar dari pasal-pasalnya diambil dari pasal-pasal yang terdapat di dalam Konvensi Warsawa 1929 setelah dilakukan beberapa tambahan atau modifikasi. Prinsip-prinsip tanggung jawab dalam Ordonansi Pengangkutan Udara ini dibuat berdasarkan prinsip-prinsip yang dipakai dalam Konvensi Warsawa Tahun 1929, sehingga untuk pengangkutan udara Internasional berlaku prinsip-prinsip tanggung jawab yang sama, hubungan kedua peraturan tersebut dinyatakan secara tegas dalam pasal 1 OPU. Dari ketentuan pasal 1 tersebut pada prinsipnya menyatakan

memberlakukan Konvensi Warsawa untuk pengangkutan udara dalam negeri dengan atau tanpa perubahan Ordonansi Pengangkutan Udara ini sampai sekarang masih berlaku lagi meskipun ada bagian-bagian yang sudah tidak memadai lagi untuk kebutuhan sekarang ini, sebagai contoh dalam pasal 30 OPU,²⁸ masalah ganti rugi terhadap penumpang dan barang sudah tidak berlaku lagi sebab terlalu rendah.

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

Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara diundangkan pada tanggal 10 Agustus 2011 dalam Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 486. Latar belakang diikeluarkannya produk hukum ini adalah untuk menindaklanjuti ketentuan yang terdapat di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, Sebagaimana dinyatakan dalam konsiderannya bahwa kelahiran Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011 adalah untuk melaksanakan ketentuan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Menurut teori perundang-undangan produk hukum ini adalah bersifat peraturan teknis. Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 terdiri dari 10 Bab 29 Pasal.

d. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam Negeri;

Peraturan ini diundangkan pada tanggal 28 September 2012 dalam Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 954. Latar belakang dikeluarkannya produk hukum ini adalah untuk menindaklanjuti ketentuan yang terdapat di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, sebagaimana dinyatakan dalam konsiderannya bahwa kelahiran Peraturan Menteri No. 49 Tahun 2012, yang memuat

²⁶Republik Indonesia, Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

²⁷E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, (Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis Vol 25, 2006), halaman 150

²⁸ Ordo nansi Pengangkutan Udara (*Luchtvervoer-ordonnantie*).Ketentuan - ketentuan tentang pengangkutan udara dalam negeri. (Ord. 9 Maret 1939) S. 1939-100 pada tanggal 1 Mei 1939, pasal 30 ayat 1 dan 2

tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, adalah untuk melaksanakan ketentuan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 yang telah mengalami perubahan dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 92 tahun 2011. Menurut teori perundang-undangan produk hukum ini adalah bersifat peraturan teknis. Peraturan Menteri Nomor 49 Tahun 2011 terdiri dari 10 Bab 29 Pasal. Ketentuan yang berkaitan erat dengan perlindungan terhadap penumpang terdapat pada Bab III Pasal 31 sampai dengan Pasal 35 tentang Penanganan Keterlambatan, Pembatalan Penerbangan dan ditolak (*Denied*).

e. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 dikeluarkan untuk melaksanakan ketentuan dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Penjelasannya penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbanganyang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum²⁹ secara jelas dikemukakan kegiatan penerbangan penuh dengan risiko yang sangat tinggi, sekecil apapun kesalahan yang dilakukan oleh pengangkut dapat berakibat fatal, yaitu terjadinya kecelakaan pesawat yang dapat mengakibatkan kerugian bagi penumpang. Peraturan Pemerintah ini secara sistematika terdiri dari 14 Bab 104 Pasal.

f. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-undang tentang Perlindungan Konsumen, diundangkan di Jakarta pada tanggal 20 April 1999 dalam Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 42. Perlindungan terhadap konsumen dari kegiatan perdagangan para pelaku usaha, dengan suatu anggapan bahwa dengan dikeluarkannya peraturan perundang-

undangan akan dapat memberikan perlindungan hukum yang optimal terhadap konsumen, pembentuk undang-undang juga menyadari bahwa hukum yang ada belum memadai untuk melindungi konsumen.

Pengaturan perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan udara menurut peraturan perundang-undangan nasional setelah dilakukan pengkajian terhadap peraturan perundang-undangan maka dapat dinyatakan materi hukum yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang adalah menyangkut penentuan tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terhadap penumpang, penentuan ganti kerugian, dan upaya hukum bagi penumpang yang mengalami kerugian.

B. Tanggung Jawab Pengangkut pada Pengangkutan Udara terhadap Keselamatan Penumpang dan Barang.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara sebagai pengangkut adalah penyediaan sarana keselamatan dalam penerbangan yang bermanfaat untuk melindungi pemakai jasa angkutan dan juga menghindari terjadinya hal-hal yang berdampak negatif atau hal-hal yang tidak diharapkan oleh perusahaan itu sendiri kemudian menimbulkan kerugian yang besar baginya.³⁰ Dalam pengangkutan ada beberapa hal yang bukan tanggung jawab pengangkut. Artinya apabila timbul kerugian, pengangkut bebas dari pembayaran ganti kerugian. Beberapa hal itu adalah:

1. Keadaan memaksa (*Overmacht*).
2. Cacat pada barang atau penumpang itu sendiri.
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang.

Ketiga hal tersebut diakui oleh Undang-undang maupun dalam doktrin ilmu hukum. Di luar ketiga hal tersebut pengangkut bertanggung jawab.³¹ Dalam hukum pengangkut terdapat tiga prinsip

³⁰Emmy Pangaribuan Simanjuntak, Op. Cit, halaman 151

³¹Abdulkadir Muhammad, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, (Yogyakarta: Penerbit Genta Press, 2007), halaman 22

²⁹Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Pasal 1

atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut:³²

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*); Prinsip ini sudah cukup lama berlaku, baik dalam hukum pidana maupun hukum perdata. Dalam sistem hukum perdata kita misalnya, ada prinsip perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1365. Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
2. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*); Seseorang atau tergugat dianggap bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah. Dengan demikian beban pembuktian ada padanya. Asas ini lazim pula disebut sebagai pembuktian ada padanya. Asas ini lazim pula disebut sebagai pembuktian terbalik (*omkering van bewijslast*). Undang-undang Perlindungan Konsumen menganut teori ini berdasarkan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.³³
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*); Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip pertama. Dengan prinsip ini tergugat harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang tanpa harus membuktikan ada tidaknya kesalahan

Tanggung jawab pengangkut terhadap keamanan dan keselamatan sesuai dengan ketentuan Pasal 3 UU No 1 Tahun

³²K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), halaman 146

³³Republik Indonesia, Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 19 angka 5

2009 tujuan terselenggaranya penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.³⁴ Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan. Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum.³⁵

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terhadap penumpang Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, pengangkut memiliki beberapa tanggung jawab terhadap penumpang, sebagaimana diatur dalam Pasal 141 yang menyatakan:³⁶

1. Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara bertanggung jawab atas :
 - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.
2. Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab

³⁴ Republik Indonesia, Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 3.

³⁵Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan, Pasal 1 angka 1 dan 2.

³⁶Republik Indonesia *Undang -Undang Nomor 1 Tahun 2009*. tentang Penerbangan, Bab X Pasal 141

pengangkut sebagaimana dimaksud, jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Menteri.

Ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 di atas hanya menentukan bentuk-bentuk tanggung jawab pengangkut sedangkan persyaratan untuk dapat dipertanggungjawabkan, cara penerapannya dan besaran ganti ruginya tidak diatur. Bentuk tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terdiri dari tanggung jawab terhadap kematian atau luka-luka penumpang.

Dalam hukum pengangkutan tanggung jawab ini dikenal dengan tanggung jawab terhadap penumpang, tanggung jawab berikutnya adalah tanggung jawab terhadap barang.

Barang dalam kegiatan pengangkutan udara terdiri dari barang kiriman (*cargo*), barang yang di bawah pengawasan penumpang atau yang dikenal bagasi tangan yang diletakkan di kabin pesawat, dan barang bawaan penumpang yang dititipkan atau di bawah pengawasan pengangkut atau yang dikenal bagasi tercatat. Selanjutnya adalah tanggung jawab pengangkut terhadap keterlambatan.

Mengingat di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 ketentuan tentang tanggung jawab pengangkut hanya bersifat pokok atau umum maka diperlukan aturan-aturan yang lebih jelas dan terinci, dengan demikian diperlukan pengaturan yang bersifat operasional atau secara lebih teknis. Sehubungan dengan itu maka di keluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara. Pada Pasal 2 sampai dengan pasal 12 PP No 77 Tahun 2011 tersebut, dinyatakan Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara bertanggung jawab atas :³⁷

- a. kematian cacat tetap atau luka-lukanya penumpang yang diangkut;
- b. hilang atau rusaknya barang, bagasi kabin yang diangkut;
- c. hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
- d. hilang, musnah, atau rusaknya kargo yang diangkut;
- e. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut;
- f. kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Berdasarkan ketentuan yang terdapat di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 di atas dapat disimpulkan bahwa ada tiga bentuk tanggung jawab perusahaan angkutan udara, yaitu: Tanggung jawab terhadap penumpang; Tanggung jawab pengangkut terhadap barang dan Tanggung jawab terhadap keterlambatan.

Dalam menentukan tanggung jawab pengangkut diperlukan beberapa persyaratan, dengan demikian tidak semua kerugian penumpang dapat dimintakan ganti rugi, hanya kerugian-kerugian yang memenuhi persyaratan saja yang akan diganti rugi. Persyaratan-persyaratan tersebut sebagai berikut:

1. Adanya kecelakaan pesawat terbang
2. Tentang persyaratan ada hubungan dengan pengangkutan udara
3. Tentang persyaratan kecelakaan terjadi dalam pesawat

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terhadap barang Pengangkutan barang merupakan salah satu bentuk produk atau layanan perusahaan penerbangan. Hampir setiap penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara membawa barang baik barang keperluan sehari-hari atau barang untuk dijual kembali. Barang-barang yang dibawa tersebut beraneka ragam jenis antara lain pakaian, perhiasan, alat elektronik dan lain-lain. Kesemuanya itu bernilai ekonomis. Dalam kegiatan penerbangan, barang biasanya disebut bagasi. Bagasi dibedakan menjadi dua yaitu bagasi tangan dan bagasi tercatat:

³⁷Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, Pasal 2

- a. Bagasi tercatat: Bagasi tercatat adalah barang-barang yang oleh penumpang diserahkan dibawah pengawasan pengangkut, untuk diangkut bersama-sama dalam pesawat terbang.³⁸
- b. Bagasi tangan: Bagasi tangan adalah benda-benda keperluan pribadi yang berada dalam pengawasan penumpang sendiri dan benda itu tidak melekat pada atau berada dalam pakaian penumpang.³⁹

Kerugian yang dialami oleh penumpang tersebut dalam perspektif hukum merupakan salah satu bentuk pelanggaran hukum, menurut hukum salah satu tanggung jawab pengangkut adalah bertanggung jawab terhadap barang penumpang sebagaimana dinyatakan dalam UU No 1 Tahun 2009 (yang menyatakan perusahaan angkutan udara bertanggung jawab atas kerusakan, hilang atau musnahnya barang).⁴⁰

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terhadap keterlambatan penerbangan, maka dapat dikemukakan bahwa keterlambatan penerbangan (*delay*) tidak sesuai dengan waktu keberangkatan pesawat dari Bandar udara menuju Bandar udara tujuan. Keterlambatan penerbangan akan menimbulkan konsekuensi bagi penumpang antara lain: akan terlambat tiba di tempat tujuan, harus menunggu hingga diberangkatkan. Keterlambatan penerbangan bersifat seolah-olah bertentangan (*paradoks*) dengan tujuan penerbangan yaitu cepat tiba ditujuan. Pada ketentuan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, yang menyatakan salah satu tanggung jawab pengangkut adalah tanggung jawab terhadap keterlambatan, yang menyatakan: ⁴¹ Pengangkut bertanggung

jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Sedangkan untuk batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam pasal 170 Jumlah ganti kerugian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.⁴²

Selanjutnya dalam Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Pada Pasal 2 huruf e Pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap keterlambatan angkutan udara kepada setiap calon pengguna jasa angkutan udara. Pada Pasal 9 dinyatakan Keterlambatan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf e terdiri dari:⁴³

- a. Keterlambatan penerbangan (*Flight delayed*);
- b. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*Denied boarding passenger*);
- c. Pembatalan penerbangan (*Cancellation offlight*).

Ketentuan pembatasan tanggung jawab pengangkut terhadap keterlambatan yang dicantumkan oleh maskapai penerbangan di dalam tiket penumpang dan bagasi bertentangan dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, sebab pencantuman Klausul baku dalam perjanjian yang bersifat membebaskan tanggung jawab pelaku usaha dilarang, sebagaimana tercantum: ⁴⁴

1. Pelaku usaha dalam menawarkan barang/jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila: menyatakan

³⁸E. Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, (Bandung. Offset Alumni, 1979),halaman 148

³⁹Ibid 150

⁴⁰Republik Indonesia, Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 144

⁴¹ Ibid, Pasal 146

⁴²Ibid, Pasal 170

⁴³ Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan. Nomor 77 Tahun 2011, Pasal 9

⁴⁴Republik Indonesia Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 18

- pengalihan tanggung jawab pelaku usaha;
2. Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausula baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas, atau yang pengungkapannya sulit dimengerti.
 3. Setiap klausula baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dinyatakan batal demi hukum.
 4. Pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan Undang-undang ini.

1. Ganti rugi terhadap kerugian penumpang

Menurut hukum nasional, mengenai besarnya ganti rugi sehubungan dengan luka-luka atau meninggalnya penumpang di atur dalam Pasal 30 OPU 1939 yang menyatakan (1) Pada pengangkutan penumpang tanggung jawab pengangkut terhadap tiap-tiap penumpang atau terhadap keluarganya seluruhnya yang disebut dalam Pasal 24 ayat (2), dibatasi sampai jumlah 12.500 gulden.⁴⁵ Dalam perkembangan kegiatan transportasi udara niaga ketentuan Pasal 30 Ordonansi Pengangkutan Udara Stbl. No. 100 Tahun 1939 tersebut telah diubah dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang diatur pada Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011.⁴⁶

Ganti rugi terhadap kehilangan, kerusakan dan musnahnya barang, besaran ganti rugi untuk kehilangan, musnah atau rusaknya barang penumpang ditentukan

⁴⁵ Ordonansi Pengangkutan Udara (*Luchtvervoer-ordonnantie*).Ketentuan - ketentuan tentang pengangkutan udara dalam negeri. (Ord. 9 Maret 1939) S. 1939-100 pada tanggal 1 Mei 1939, pasal 30 ayat 1 dan 2

⁴⁶ Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang diatur pada Pasal 3

dalam Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2011.⁴⁷

Berdasarkan ketentuan di atas maka dapat dinyatakan bahwa perusahaan pengangkutan udara memiliki tanggung jawab untuk mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang jika barang yang dibawanya hilang atau musnah, atau mengalami keterlambatan barang khusus barang kargo atau kiriman.

Ganti rugi terhadap keterlambatan penerbangan, tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terhadap keterlambatan telah ditentukan secara limitatif besarnya nilai ganti rugi. Pada Peraturan Pemerintah Nomor 77 tahun 2011 pasal 10 Jumlah ganti kerugian untuk penumpang atas keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a.⁴⁸

2. Alat dan Prosedur yang Digunakan Untuk Menjaga Keselamatan pada Saat Penerbangan:

1. Sabuk Pengaman atau *Safety Belt* Sabuk Pengaman harus selalu terpasang sewaktu *take-off* dan *landing* dianjurkan untuk selalu memasang *seat belt* selama penerbangan.⁴⁹
2. Masker Oksigen atau *Oxygen Mask* Jika terjadi tekanan di dalam kabin atau *cabin altitude* lebih dari batasan yang telah ditentukan maka masker oksigen akan keluar secara otomatis dari atas tempat duduk.
3. Baju Pelampung atau *Life Vest*⁵⁰ Lokasi baju pelampung, biasanya terletak di bawah tempat duduk dan mudah diambil, bagaimana cara menggunakan dan mengikatnya, dan bagaimana cara mengembungkannya.
4. Kartu Keselamatan atau *Safety Information Card or Safety Leaflet*, kartu keselamatan

⁴⁷Ibid, Pasal 5

⁴⁸Ibid, Pasal 10,11 dan 12

⁴⁹Majalah bulanan lion air edisi bulan April 2015

⁵⁰Ibid

- terletak di kantung kursi di hadapan penumpang.
5. Jalur Pintu Evakuasi, dan Rakit Keselamatan Keluar dari pesawat, pintu mana saja yang dapat digunakan.
 6. Aturan selama dalam penerbangan :
 - a. Meletakkan barang bawaan di ruang penyimpanan di atas atau di bawah tempat duduk di hadapan anda, sewaktu-waktu terjadi evakuasi maka barang bawaan tidak akan menghalangi jalur evakuasi;
 - b. Menegakkan sandaran kursi saat lepas landas dan sesaat sebelum mendarat;
 - c. Melipat meja yang terbuka pada saat lepas landas, mendarat, dan jika tidak digunakan pada saat penerbangan;
 - d. Menurunkan sandaran tangan;
 - e. Membuka penutup jendela pada saat lepas landas dan mendarat;
 - f. Menon-aktifkan alat-alat elektronik seperti MP3, laptop, CD, handphone, dan lain-lainnya, tidak merokok selama penerbangan;

C. Upaya Hukum bagi Penumpang yang Mengalami Kerugian dalam Kegiatan Pengangkutan Udara.

Upaya hukum yang dapat dilakukan oleh penumpang apabila maskapai yang bersangkutan tidak memberikan ganti kerugian, yaitu dengan gugatan, mengenai tanggung jawab pengangkut harus diajukan dalam jangka waktu dua minggu, terhitung dari saat tibanya pesawat udara di tempat tujuan, atau mulai dari hari seharusnya tiba, atau mulai dari pengangkutan udara diputuskan. Bila tidak, maka hak untuk menuntut terhapus.⁵¹ Penumpang yang

merasa telah dirugikan oleh pihak maskapai penerbangan mempunyai hak untuk menuntut haknya sebagai penumpang atas kejadian-kejadian selama di dalam ruang lingkup tanggung jawab maskapai penerbangan yang sudah diatur di dalam Undang-undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 Ordonansi Pengangkutan Udara statblat No. 100 tahun 1939 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. Upaya-upaya hukum yang bisa dilakukan masing-masing pihak untuk tidak sampai ke jalur pengadilan biasanya melalui upaya hukum non litigasi atau upaya hukum diluar pengadilan untuk mendapatkan hasil “win-win solution” bukan dengan “win-lost solution” yang biasa diperoleh setelah melalui proses litigasi atau melalui pengadilan, dengan kesepakatan yang di dapat dari proses non litigasi maka tidak perlu sampai melakukan tuntutan ke pengadilan.⁵² Pada prinsipnya proses negosiasi dengan melibatkan dua orang atau lebih yaitu para pihak yang saling membutuhkan keterlibatan satu sama lain untuk mencapai hasil bersama, para pihak yang bersangkutan menganggap proses negosiasi adalah cara terbaik untuk menyelesaikan sengketa karena itu para pihak harus mempunyai harapan akan sebuah hasil akhir yang diterima oleh kedua belah pihak yang bersengketa.⁵³

Kewajiban perusahaan penerbangan adalah memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian kepada penumpang. Pasal 144 Undang-Undang Penerbangan menyebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak

⁵¹ .Ordonansi Pengangkutan Udara (*Luchtvervoer-ordonnantie*).Ketentuan - ketentuan tentang pengangkutan udara dalam negeri. (Ord. 9 Maret 1939) S. 1939-100 pada tanggal 1 Mei 1939, pasal 36

⁵² R. Benny Riyanto, *Alternatif Penyelesaian Sengketa* (Jakarta: Rajawali Pers, 2000), Halaman 1

⁵³Felix Oentoeng Soebagjo. *1995 Arbitrase di Indonesia, Seri Dasar Hukum Ekonomi 2*. (Jakarta:Ghalia Indonesia), Halaman 3

yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.⁵⁴ Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi kabin merupakan suatu bentuk tanggung jawab bersyarat,⁵⁵ karena syaratnya apabila pihak penumpang dapat membuktikan kesalahan pihak pengangkut, maka maskapai penerbangan (orang yang dipekerjakannya) akan bertanggung jawab terhadap kehilangan atau kerusakan bagasi kabin seperti yang diatur dalam Pasal 143.⁵⁶ Apabila penumpang tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka pihak pengangkut tidak memberikan ganti terhadap bagasi kabin.

1. Penyelesaian sengketa melalui pengadilan

Upaya hukum bagi pihak yang melanggar hukum, yaitu Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.⁵⁷

Gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang bersengketa.⁵⁸

Apabila penumpang pengangkutan udara yang ingin melakukan gugatan terhadap perusahaan penerbangan melalui jalur pengadilan. Berkenaan dengan ketidakpuasan pihak yang mengajukan klaim

ganti rugi, maka tuntutan ganti kerugian dapat diajukan pada:⁵⁹

- a. Pengadilan negeri di wilayah kantor pusat penerbangan berada;
- b. Pengadilan negeri di wilayah tiket dibeli.
- c. Pengadilan negeri di wilayah tempat tujuan perjalanan atau;
- d. Pengadilan negeri di wilayah perwakilan perusahaan penerbangan berada

Adapun proses pengajuan gugatan ganti kerugian penumpang kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkut melalui pengadilan negeri sebagai berikut:⁶⁰

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

⁵⁴Republik Indonesia, Undang- Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal144.

⁵⁵. Ibid, pasal 1 Angka 25.

⁵⁶. Ibid, Pasal 143

⁵⁷ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 45

⁵⁸. Usman Adji, Sution, dkk.,*Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 1991), halaman 25-26

⁵⁹. H.K Martono dan Ahmad Sudiro *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang RI No.1 tahun 2009* (Jakarta : Raya Grafindo Persada, 2010) halaman 315

⁶⁰. Yahya Harahap, *Hukum Acara Perdata: Gugatan, Persidangan, penyitaan, Pembuktian & putusan Pengadilan* (Jakarta: Sinar Grafika, 2013) halaman 99

3. Surat gugatan oleh panitera pengadilan negeri dimasukkan dalam daftar urutan perkara;
4. Hakim yang mengadili gugatan tersebut menentukan hari dan tanggal pemeriksaan perkara;

Alat bukti surat yang diperlukan untuk pengajuan gugatan ganti kerugian sebagai berikut: ⁶¹

1. Surat bukti pembayaran pengangkutan yaitu tiket penumpang yang membuktikan telah ada hubungan hukum antara penggugat dan tergugat;
2. Surat keterangan dokter yang menerangkan bahwa benar penggugat sedang dalam perawatan atau pengobatan akibat kecelakaan pengangkutan udara;
3. Surat kwitansi obat-obatan atau resep dokter atau bukti pembayaran operasi;
4. Akte perkawinan(surat nikah);
5. Akte kelahiran;
6. Kartu keluarga

2. Perlindungan asuransi bagi penumpang

Asuransi tanggung jawab, terdiri dari tiga jenis yaitu: ⁶²

1. *Passengers Liability Insurance* adalah tanggung jawab untuk penumpang yang luka atau tewas.
2. *Cargo Liability Insurance* adalah asuransi tanggung jawab untuk barang.
3. *Third Party Liability Insurance* adalah asuransi tanggung jawab terhadap pihak ketiga yang meliputi *bodily injury* (kematian) dan *property damage* yang diakibatkan oleh kecelakaan.

Secara operasional, risiko diartikan sebagai *uncertainty of financial loss* (kerugian yang tidak pasti). Jadi risiko mempunyai dua unsur, yaitu ketidakpastian dan kerugian (*uncertainty* dan *loss*) Apabila

⁶¹. Ibid, halaman 101

⁶². R.Ali Ridho, *Hukum Dagang Tentang Aspek-aspek Hukum dalam asuransi Udara dan perkembangan*, (Remaja Karya Bandung, 1986),halaman 71.

dalam definisi itu dibicarakan tentang ketidakpastian, dapat diartikan bisa menderita suatu kerugian. Namun hal ini tidak berarti akan terdapat kerugian dalam asuransi. Disini ada unsur keragu-raguan atau ketidakpastian.⁶³

Di Indonesia, asuransi penerbangan secara yuridis pertama kali diatur dalam Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, disusul dengan Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang sudah mengalami perubahan menjadi Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1965.⁶⁴ Yang ditunjuk mengelola dananya adalah PT (Persero) Asuransi Jasa Raharja, sehingga asuransi wajib ini sering dinamakan dengan "Asuransi Jasa Raharja".

Penumpang angkutan udara membayar premi asuransi ketika mereka membeli tiket, yang fungsinya untuk menjamin keselamatan setiap penumpang angkutan udara selama satu kali perjalanan termasuk transit. ⁶⁵ Tentang penetapan jumlah pembayaran santunan dan iuran dana pertanggung jawaban kecelakaan sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan NOMOR : 37/PMK.010/2008 Tentang Besaran santunan dan iuran wajib dana pertanggung jawaban kecelakaan penumpang alat angkut penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, laut, dan udara, pada Pasal 3 dinyatakan:

1. Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam angkutan penumpang umum di udara atau ahli

⁶³.Agus Prawoto, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Risk Base Capital (RBC)*,(BPFE, Yogyakarta, 2003), halaman 11

⁶⁴. H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Op. Cit.*, halaman 202

⁶⁵ Radiks Purba, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*,(Djambatan, Jakarta, 2009), halaman 242

- warisnya berhak memperoleh santunan;
2. Besar santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditentukan sebagai berikut:
 - a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).
 - b. Penumpang yang mengalami cacat tetap berhak memperoleh santunan yang dihitung berdasarkan angka presentase sebagaimana ditetapkan dalam pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam huruf a.
 - c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter paling besar Rp. 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah).

Berdasarkan ketentuan di atas Jumlah santunan yang meninggal karena kecelakaan pesawat adalah sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) dari PT Asuransi Jasa Raharja), Sedangkan yang mengalami luka-luka yang memerlukan perawatan dokter, diberikan biaya perawatan maksimal sebesar Rp. 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah), dasarnya adalah setiap penumpang telah membayar iuran kepada Jasa Raharja yang melekat pada harga tiket pesawat.

Seorang penumpang jika mengalami kerugian akibat kecelakaan (*accident*) maka ia harus menerima ganti rugi dari pihak asuransi, ini wajib diberikan sebagai

kelanjutan tanggung jawab dari pihak pengangkut.⁶⁶

V. Penutup

A. Kesimpulan

1. Pengaturan mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang dan barang pada pengangkutan udara, diatur dalam Undang-undang, perjanjian, dan kebiasaan. Hukum pengangkutan udara adalah bersifat keperdataan, ketentuan pengangkutan udara yang dijumpai dalam hukum udara positif di Indonesia adalah : Ordonansi Pengangkutan Udara Stbl. 1939 No. 100, Undang-Undang No.1 Tahun 2009, dan Undang-Undang No.8 Tahun 1999. Hukum pengangkutan udara harus memperhatikan pengaruh dari konvensi-konvensi Internasional, konvensi Warsawa yaitu perjanjian untuk menyamakan beberapa ketentuan dalam hal pengangkutan udara Internasional.
2. Tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan penumpang dan barang dalam pelaksanaan pengangkutan udara termasuk dalam bentuk tanggung jawab berdasarkan *Prinsip presumption of liability/ presumption of fault/ presumption of negligence*. Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang diderita oleh penumpang atau seorang pengirim barang karena penumpang terluka atau tewas, atau bagasinya rusak atau hilang, atau rusaknya barang kiriman dan keterlambatan datang. Pihak yang dirugikan tidak perlu membuktikan haknya atas ganti rugi. Sedangkan *Prinsip limitation of liability* tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah tertentu, prinsip ini yang mendorong pengangkut untuk menyelesaikan masalahnya dengan jalan damai. Dan *Prinsip absolute liability atau strict liability* pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab, tetapi

⁶⁶.Tohir Suriatmadja, *Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Nasional*, (CV. Mandar Maju, Bandung, 2006), halaman 33

pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri kecuali kalau yang dirugikan bersalah atau turut bersalah dalam timbulnya kerugian pada dirinya.

3. Upaya hukum bagi penumpang pengangkutan udara yang merasa atau mengalami kerugian dapat mengajukan gugatan atau klaim kepada perusahaan penerbangan, penyelesaian gugatan atau sengketa dapat ditempuh melalui dua jalur yaitu jalur pengadilan dan jalur di luar pengadilan. Penumpang transportasi udara dapat melakukan tuntutan ganti terhadap perusahaan penerbangan melalui jalur Badan Penyelesaian sengketa Konsumen, dan atau Pengadilan Negeri, dengan mengajukan gugatan, baik oleh penumpang atau oleh ahli warisnya, melengkapi alat bukti surat-surat, dan yang menjadi dasar hukumnya adalah Ordonansi Pengangkutan Udara Stbl No. 100 Tahun 1939, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor: 37/PMK.010/2008 tentang Besaran Santunan dan Iuran Wajib Dana maka santunan kepada penumpang pesawat udara yang meninggal dunia diperoleh dari PT. Asuransi Jasa Raharja.

B. Saran

1. Kepada Kementerian Perhubungan Republik Indonesia sebagai lembaga negara yang berwenang di dalam urusan transportasi nasional khususnya Direktorat Jendral Perhubungan Udara sebagai Pembina yang mengatur, mengendalikan dan mengawasi pengangkutan udara terhadap maskapai penerbangan yang memberikan pelayanan buruk bagi pengguna jasa angkutan udara yang mengalami keterlambatan, menderita kehilangan barang atau kecelakaan pesawat diberikan ganti

kerugian yang wajar dan memadai, serta adanya pengaturan yang memberikan sanksi tegas kepada maskapai penerbangan jika tidak memberikan kompensasi atau ganti rugi kepada penumpang pesawat.

2. Kepada para penumpang agar lebih berhati-hati dan lebih bijak dalam memilih model transportasi, mempertimbangkan dari segi keamanan dan kenyamanan untuk sampai ke tujuan dengan selamat, selama dalam penerbangan penumpang wajib mematuhi petunjuk atau aturan- aturan tentang keamanan dan keselamatan bersama.
3. Perusahaan penerbangan di Indonesia agar lebih memperhatikan dan mengutamakan keselamatan penumpang sebagai bentuk komitmen dan prioritas dalam memajukan transportasi serta melaksanakan tanggung jawabnya, apabila terjadi hal-hal seperti mengalami keterlambatan, kecelakaan atau kehilangan barang bagasi milik penumpang yang disebabkan kesalahan pihak maskapai penerbangan yang sudah diatur di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, sepatutnya dilaksanakan agar Penyelesaian melalui pengadilan adalah upaya terakhir. Penerapan sanksi yang tegas dari setiap kerugian yang dialami oleh penumpang dapat terselesaikan tanpa harus melalui jalur hukum. Pihak Asuransi dapat memberikan pengetahuan umum kepada masyarakat seputar kecelakaan penumpang angkutan udara, atau hal-hal apa saja yang dapat dan yang tidak dapat dipenuhi untuk pemberian ganti rugi, serta apa yang seharusnya dilakukan penumpang atau ahli warisnya dan bagaimana cara untuk mendapatkan ganti rugi.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku

- Abdulkadir, Muhammad. Fajar Mukti, dan Achmad Yulianto, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- Hartono, Sri Redjeki, 2007, *Hukum Ekonomi Indonesia*, Bayu Media, Malang
- Harahap, Yahya, 2013, *Hukum Acara Perdata: Gugatan, Persidangan, penyitaan, Pembuktian & putusan Pengadilan* Sinar Grafika, Jakarta
- Khairandy, Ridwan, 2006, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, Jurnal Hukum Bisnis Vol 25, Jakarta
- Marlina, dan Elvi Z., (2008), *Perlindungan Hukum Terhadap Anak Yang Melakukan Perkawinan Anak di Bawah Umur*, *Mercatoria*, 1 (2): 163-175
- Martono. K, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, (Jakarta: PT Raja Grafindo),
- Martono H.K dan Sudiro Ahmad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang RI No.1 tahun 2009* , Raya Grafindo Persada, Jakarta
- Purwosutjipto, HMN, 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta
- Purba Radiks, 2009, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, Djambatan, Jakarta
- Prawoto Agus, *Hukum Asuransi dan Kesehatan Perusahaan Asuransi Berdasarkan Risk Base Capital (RBC)*, (BPFE, Yogyakarta), 2003
- Rendra Yozar Dharmaputra, dan Januari S., (2010), *Pelaksanaan Perjanjian Kredit Modal Kerja di Bank Mandiri (PERSERO) Tbk. Cabang Binjai di Tinjau dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*, *Mercatoria*, 3 (2): 71-87
- Rido, Ali, 1986, *Hukum Dagang Tentang Aspek-aspek Hukum dalam asuransi Udara dan perkembangan*, Remaja Karya, Bandung
- Safrina, R., Iman J., dan Arif, (2010), *Perlindungan Hukum terhadap Anak Korban Kekerasan dalam Rumah Tangga*, *Mercatoria*, 3 (1): 34 – 44
- Riyanto, Benny R., 2000, *Alternatif Penyelesaian Sengketa*, Rajawali Pers, Jakarta
- Simanjutak, Emy Pangaribuan, 1990, *Hukum Pertanggungungan Dan Perkembangannya*, seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum univesitas Gajah Mada, Jogjakarta
- Sinamo, Nomensen, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Bumi Intitama Sejahtera, Jakarta
- Soekardono. R, 1981, *Hukum Dagang Indonesia jilid 11*, Rajawali Press, Jakarta
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, 2001, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Soebagio Felix Oentoeng. 1995, *Arbitrase di Indonesia, Seri Dasar Hukum Ekonomi 2.*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Suriatmadja Thohir, 2006, *Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Nasional*, CV. Mandar Maju, Bandung
- Subekti, R., 1985. *Hukum Perjanjian*, PT Internasional, Jakarta
- , 1995, *Aneka Perjanjian*, PT Citra Aditya, Bandung:
- Suherman, E, 1979, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesaawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, Offset Alumni, Bandung
- , 1984, *Wilayah Udara Dan Wilayah Dirgantara*, Penerbit Alumni, Bandung
- , 2000, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, Mandar Maju, Bandung
- Syamsudin, M., 2007, *Operasionalisasi Penelitian Hukum*, PT Rajawali Pers, Jakarta:
- Usman Adji, Sution, Dkk., 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, PT Rineka Cipta, Jakarta
- Zazili, Ahmad, 2008, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional*

A. Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000
Tentang Penerbangan
- Peraturan Pemerintah Nomor 77 tahun 2011
Tentang Tanggung Jawab
Pengangkutan Angkutan Udara,
- Peraturan Pemerintah Nomor 92 tahun 2011
tentang Perubahan atas peraturan
Menteri Perhubungan No. 77 Tahun
2011 Tentang Tanggung Jawab
Pengangkutan Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik
Indonesia Nomor 49 Tahun 2012
Tentang Standar Pelayanan
Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan
Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001
Tentang keamanan dan keselamatan
Penerbangan. Peraturan Menteri
Perhubungan Republik Indonesia
Nomor 31 Tahun 2013 Tentang
Program Keamanan Penerbangan
Nasional.
- Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999
Tentang Perlindungan Konsumen.
- Ordonansi Penerbangan Udara Stbl No 100
tahun 1939 Tentang Pengangkutan
Udara.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW).
Kitab Undang-Undang Hukum Dagang(WvK).
Konvensi Warsawa 1929.
Konvensi Guandalajara 1961.
- Peraturan Menteri Keuangan NOMOR : 37
/PMK.010 /2008 Tentang Besaran
Santunan dan Iuran Wajib Dana
Pertanggunganaan Kecelakaan
Penumpang Alat Angkut Penumpang
Umum di darat, sungai/danau,
ferry/penyeberangan, laut, dan udara.

B. Websites

- <http://www.dephub.go.id>
<http://www.dirhubud.go.id>