
**PENGATURAN HUKUM MENGENAI JANGKA WAKTU
PEMBATALAN PENERBANGAN MELALUI
PENGANGKUTAN UDARA**

Sahrul

PENGATURAN HUKUM MENGENAI JANGKA WAKTU PEMBATALAN PENERBANGAN MELALUI PENGANGKUTAN UDARA

Sahrul

Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Hukum (STIH) Sultan Adam Banjarmasin

Abstract : *This research is entitled Legal Arrangements Regarding the Period of Flight Cancellation via Air Freight. The research method used in this study is a normative research method, that is, research which in essence is carried out by researching, exploring and examining various laws and regulations relating to the issues to be examined. Some conclusions that can be presented in this study are the first period of flight cancellations via air transport through Law number 1 of 2009 concerning flights and the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number 89 of 2015 concerning Handling of Flight Delay in Scheduled Commercial Air Transport Business Entities in Indonesia . Does not explain in detail about the time limit so that it causes unclear norms in the legislation. Secondly, the responsibility of air transportation for passengers who experience loss of goods by means of baggage search for 14 calendar days, for 14 calendar days the goods are found, the goods are returned to the owner, if the goods are not found, then the passenger will get compensation. The carrier is obliged to give money waiting accordance with article 5 paragraph (3) of the Regulation of the Minister of Communications No. 77 of 2011.*

Keywords: *Term Cancellation of Flights, Air Freight*

Abstrak : *Penelitian ini berjudul Pengaturan Hukum Mengenai Jangka Waktu Pembatalan Penerbangan Melalui Pengangkutan Udara. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian normatif, yaitu penelitian yang pada hakikatnya dilakukan dengan cara meneliti, menggali dan menelaah berbagai peraturan perundangan yang berkaitan dengan permasalahan*

yang hendak diteliti. Beberapa kesimpulan yang dapat dikemukakan dalam penelitian ini adalah pertama Jangka Waktu Pembatalan penerbangan melalui angkutan udara melalui Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia. Tidak menjelaskan secara rinci mengenai batasan jangka waktunya sehingga menimbulkan ketidakjelasan norma pada undang-undang tersebut. Kedua tanggung jawab angkutan udara terhadap penumpang yang mengalami kerugian barang dengan cara pencarian bagasi selama 14 hari kalender, selama 14 hari kalender barang ditemukan, barang dikembalikan kepada pemilik, jika barang tidak ditemukan, maka penumpang akan mendapatkan ganti kerugian. Pengangkut wajib memberi uang tunggu sesuai dengan pasal 5 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011.

Kata Kunci : *Jangka Waktu Pembatalan Penerbangan, Pengangkutan Udara*

PENDAHULUAN

Saat ini kehidupan manusia tidak terlepas dari kebutuhan tersier, yakni adalah kendaraan. Fasilitas penyokong bagi kesuksesan perekonomian suatu negara yang ada diseluruh dunia yang direaksikan mesin dan dikontrol oleh manusia adalah alat transportasi.¹ aktivitas manusia yang tidak lepas dari transportasi merupakan suatu keperluan bahkan kewajiban dalam kehidupan kita sehari-hari. Transportasi dikhususkan menjadi tiga macam yaitu angkutan udara, darat, laut dan.

“Pemindahan manusia dan barang dari tempat asal ketempat tujuan atau usaha memindahkan mengangkut menggerakkan mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat yang lain merupakan Pengertian dari transportasi.”² Orang akan memakai transportasi darat pada zaman dulu, untuk berpindah dari kota asal ke kota

¹ Ahmad Munawar, *Dasar-dasar Teknik Transportasi*, Beta Offset, Yogyakarta, 2005, Hal 45.

² Ismayanti, *Pengantar pariwisata*, Grasindo, Jakarta, 2010, Hal. 123.

lainnya yang masih berada satu pulau. kereta api, angkutan yang difungsikan pada jaman itu untuk berpergian ke luar kota yang cukup jauh seperti Jakarta ke Bandung, atau Jakarta ke Ciamis.

Pengangkutan udara umumnya memerlukan alat angkut yang sering disebut dengan pesawat. Pesawat dapat mengangkut penumpang dari satu negara ke tempat lainnya. Sedangkan untuk berpergian dari satu pulau ke pulau lain yang melintasi laut seperti dari pulau Jawa menuju pulau Sumatera, masyarakat dapat menggunakan angkutan laut seperti kapal.

Transportasi darat dianggap masih lambat bagi transportasi antar pulau dan antar daerah terpencil di pulau besar jika dibandingkan dengan transportasi udara yang merupakan satu-satunya alternatif yang cepat dibandingkan dengan angkutan lain. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan, terdapat dua jenis aktifitas penerbangan yaitu penerbangan tidak komersil dan penerbangan komersil. Transportasi udara yang mengenakan biaya bagi penggunaanya merupakan Penerbangan komersil. Macam penerbangan dari aspek operasionalnya terdiri atas angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan udara non komersil baik internasional maupun dalam negeri. Di dalam ketentuan umum UU Penerbangan tidak dilihat pengertian dari angkutann berjadwal, lalu demikian melihat kepada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK 13/S/1971 tentang ketentuan mengenai penggunaan pesawat terbang secara komersial di Indonesia. Berdasarkan dilihat itu penerbangan yang berencana menurut suatu jadwal perjalanan pesawat udara yang tetap dan teratur melalui rute yang telah ditetapkan yakni angkutan udara niaga berjadwal, lalu penerbangan dengan via udara secara tidak berjanjian ternyata itu dia adalah angkutan udara niaga tidak berjadwal.

Pada nyatanya angkutan udara niaga berjadwal diberikan untuk penumpang yang berpikir bahwa waktu lebih berharga dibandingkan dengan uang. Penumpang yang berasal dari angkutan udara ini umumnya diisi oleh manusia yang mempunyai urusan penting (*business people*).³ Oleh karena itu Pesawat udara akan tinggal landas

³ H.K. Martono, *Hukum Angkutan Udara*, Rajawali, Pers Jakarta, 2011, Hal. 54-55.

sesuai dengan jadwal penerbangan yang ditetapkan meskipun pesawat udara itu belum penuh.

Sedangkan bagi angkutan udara non komersil hanya dapat dilaksanakan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah bersertifikat izin usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal dan dilaksanakan berdasarkan persetujuan terbang. Aktivitas via udara non komersil dapat berupa berikut ini:⁴

- a. tujuan yang sama bukan untuk tujuan wisata yaitu rombongan tertentu yang mempunyai maksud dan (*affinity group*).
- b. untuk melakukan paket perjalanan, termasuk pengaturan akomodasi dan transportasi lokal (*inlusive tour charter*) adalah Kelompok penumpang yang membeli seluruh atau sebagian kapasitas pesawat
- c. Seseorang yang menukar semua kapasitas pesawat udara untuk kepentingan sendiri.
- d. Taksi udara (*air taxi*)
- e. Aktivitas angkutan udara tidak komersil lain-lainnya.

PT.Garuda, Merpati air lines, Sriwijaya air, Citilink, Lion Air dan lain-lainnya adalah Perusahaan-perusahaan yang melayani jasa penerbangan niaga Sedangkan penerbangan bukan komersil dapat dilakukan oleh orang perseorangan, dan atau badan usaha Indonesia, lembaga tertentu pemda lainnya. Kegiatan udara bukan niaga yaitu, pelatihan personel pesawat udara, kendaraan udara untuk kegiatan pendidikan dan aktivitas pokoknya bukan usaha angkutan udara niaga.⁵

Banyaknya perusahaan maskapai penerbangan yang ada di negara kita membuat persaingan yang ketat untuk mendapatkan penumpang sehingga mereka berpikir dengan berbagai macam cara untuk menarik minat penumpang. Salah satu cara untuk menarik minat penumpang yaitu dengan menawarkan diskon yang lebih

⁴ Agus Pramono, *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia, Bogor 2011, hal 43.

⁵ *Ibid*, Hal 44.

murah. Disisi lain, dengan diskon yang murah dikhawatirkan akan mengurangi pelayanan kualitas, bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah berkurangnya pemeliharaan kualitas pesawat sehingga banyak kejadian yang tidak diinginkan terhadap keselamatan penerbangan sehingga akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan konsumen.⁶

Keterlambatan atau penundaan pada kegiatan transportasi udara menunjukkan bahwa pengangkut tidak melaksanakan kewajibannya dengan baik dan benar, sehingga dapat diduga telah melakukan wanprestasi. Beberapa hal wanprestasi pada kegiatan transportasi udara adalah :

- 1 penumpang meninggal dunia atau cacat disebabkan karena Kecelakaan pesawat.
- 2 Penundaan penerbangan atau *delay*;
- 3 Keterlambatan;
- 4 Tidak ditemukan atau kerusakan barang milik bagasi penumpang;
- 5 Pelayanan yang kurang memuaskan;
- 6 Informasi tentang bentuk jasa yang ditawarkan dan lain-lain;

Jasa penerbangan sering sekali terjadi penundaan waktu selanjutnya disebut “*delay*” yang cukup menguras waktu dan merugikan penumpang pesawat tersebut. Menurut Pasal 1 angka 30 UU Penerbangan menyebutkan “Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan”.

Suatu kejadian dimana terdapat perbedaan 5-10 menit waktu keberangkatan/kedatangan dengan yang dijadwalkan di tiket pesawat maka kejadian tersebut merupakan suatu kejadian keterlambatan. Ada banyak konsekuensi yang harus maskapai penerbangan lakukan terhadap terjadinya keterlambatan diantaranya denda yang diberikan oleh pemerintah. Penerbangan yang terlambat merupakan hal

⁶E.Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, Jurnal Hukum Bisnis Vol 25, Jakarta, 2006, Hal 5-6.

yang sangat merugikan baik sebagai penumpang maupun sebagai maskapai penerbangan. angkutan penerbangan memiliki tanggung jawab untuk mengantisipasi dan mengendalikan terjadinya keterlambatan penerbangan.

Terjadi beberapa kali Kasus sebagai bentuk keterlambatan penerbangan yaitu, Ratusan penumpang pesawat Lion Air JT 130 mengalami keterlambatan selama 7 jam di Bandara Internasional Minangkabau, Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat, Kamis, 1 November 2018. Ratusan penumpang yang terdaftar dalam penerbangan JT 130 dari Bandara Minangkabau tujuan Kualanamu, Medan mengamuk kepada petugas di Padang Pariaman akibat penundaan tersebut.⁷

Kemudian kasus bentuk lainnya, David Tobing salah satu seorang penumpang berjuang menuntut ganti rugi karena penundaan jadwal yang dialaminya ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam perkara No. 309/PDT.G/2007/PN.Jkt.Pst. (maskapai penerbangan PT. Wings Air, anak perusahaan PT Lion Mentari Airlines)

Perjalanan ke Surabaya karena menghadiri persidangan menggunakan Wings Air IW 8985 keberangkatan pukul 08.35 WIB. David diberitahu petugas bahwa keberangkatan pesawatnya akan terlambat selama 90 menit karena pesawatnya masih berada di Yogyakarta. Yang disesalkan adalah pegawai kantor tidak dapat memastikan jadwal tersebut. Dia hanya meminta maaf dan mengatakan karna keterlambatan merupakan hal yang lumrah dan harus diterima semua penumpang. Merasa pelayanannya kurang memuaskan, David langsung mencari penerbangan lain menuju Surabaya. Dalam persidangannya “Mengabulkan gugatan penggugat untuk seluruhnya, (david menang)” sebut hakim dalam putusannya. Hakim menghukum Lion Air membayar ganti rugi sebesar Rp718,500 dan biaya perkara Rp234,000. Hakim juga menyatakan klausula baku mengenai pengalihan tanggung jawab atas

⁷<https://bisnis.tempo.co/read/1142168/penumpang-lion-air-mengamuk-pesawat-delay-tujuh-jam/full&view=ok> diakses tanggal 22 desember 2018.

kerugian yang ditimbulkan karena pembatalan dan/atau keterlambatan pengangkutan, batal demi hukum dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.⁸

PEMBAHASAN

A. Perjanjian Angkutan Udara

Untuk pengangkutan udara, berdasarkan Pasal 1 Ayat 26 UU Penerbangan, Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Pasal 1 Ayat 29 UU Penerbangan, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

Pasal 1 Ayat 13 UU Penerbangan, angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Dalam kondisi sekarang ini, macam pengangkutan dapat di golongankan meliputi tiga aspek, yaitu:

- 1) Pengangkutan sebagai bisnis (usaha)
- 2) Pengangkutan sebagai kesepakatan/perjanjian
- 3) Pengangkutan sebagai proses penerapan.⁹

⁸<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt54d046d9261ac/lima-kasusmaskapai-penerbangan-yang-dibawa-ke-pengadilan/> diakses tanggal 22 desember 2018.

⁹ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cipta Aditya Bakti, Bandung, 2008, Hal 1.

Pengangkutan sebagai perjanjian kerap didahului oleh kemufakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan itu pada dasarnya mempunyai hak dan kewajiban, baik pembawa dan penumpang maupun pengantar. Perjanjian pengangkutan ialah kesepakatan dimana pihak pembawa mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan benda dari tempat asal ketempat arah tertentu dengan aman dan penumpang atau penerima barang mengikatkan diri untuk melunasi biaya pengangkutan.¹⁰ Perjanjian pengangkutan pada biasanya bersifat tidak tertulis (lisan), tetapi selalu dibantu oleh dokumen/arsip pengangkut. Dokumen/arsip pengangkutan berguna sebagai bukti, sudah berjalan perjanjian pengangkutan dan harus dilaksanakan untuk para pihak yang mengadakan perjanjian. Dokumen/arsip pengangkutan barang lumrah diucap surat muatan, sedangkan dokumen/arsip pengangkutan penumpang disebut tiket pengangkutan. Perjanjian pengangkutan juga bisa dilakukan tertulis yang diucap perjanjian carter, sebagaimana carter pesawat udara buat mengangkut jemaah haji dan carter kapal untuk membawa barang dagangan.¹¹

B. Subjek dan Objek Perjanjian Pengangkutan Udara

Subjek perjanjian pengangkutan pada peristiwa hukum pengangkutan udara yaitu:

1. Pihak Pengangkut

Pihak pengangkut pada saat ini adalah industri maskapai penerbangan. Subjek hukum pengangkut memperoleh kedudukan badan hukum, persekutuan non badan hukum, atau perseorangan. perusahaan penerbangan adalah sebuah badan yang menyediakan jasa penerbangan demi penumpang dan barang. Mereka mengontrak atau mempunyai pesawat terbang untuk menyediakan servis tersebut dan dapat membentuk mitra atau aliansi dengan

¹⁰ Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Penerbit ITB, Bandung, 1990, Hal. 46

¹¹ *Ibid.*, Hal 3

maskapai lainnya untuk profit bersama. Perseroan penerbangan nasional adalah sebuah perusahaan transportasi udara yang didaftarkan secara lokal di dalam suatu negara. mereka bisa berbentuk perusahaan punya negara, di operasikan atau dirancang pemerintah sebagai perusahaan yang mewakili negara.

2. Pihak Penumpang

Pihak penumpang maupun konsumen ialah bagian yang menggunakan servis maskapai penerbangan. Pihak penumpang selalu berkedudukan perseorangan. Objek hukum pengangkutan sama dengan segala sesuatu yang difungsikan untuk mencapai sasaran hukum pengangkutan. Tujuan hukum pengangkutan adalah terwujudnya kewajiban dan hak para pihak-pihak dalam pengangkutan, maka selaku yang menjadi objek hukum pengangkutan adalah:

- a. Muatan barang.
- b. Muatan penumpang.
- c. Alat pengangkutan.
- d. Biaya pengantaran.¹²

Pengangkut bertanggung jawab demi mengangkut barang dengan selamat atau mengantarkan penumpang dengan aman sampai ke tempat tujuan. sebaliknya hak pengangkut adalah mendapatkan honorarium atau ongkos dari penumpang atau pengantaran barang. keharusan penumpang adalah membayar upah kirim kepada pengangkut sedangkan haknya diangkut dari tempat asal ke tempat tertentu dengan selamat. Manfaat terjadinya pengangkutan ini yaitu meningkatkan nilai dan daya guna dari orang atau barang nan diangkut.

¹² Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994. Hal.61

C. Dokumen pengangkutan udara

Dokumen pengangkutan udara dengan pesawat udara menurut Pasal 150 UU penerbangan terdiri atas:

1. Tiket Penumpang

Menurut Pasal 1 Ayat 27 UU penerbangan, Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara. Pengangkut harus memberikan tiket kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif.

Pasal 150 Ayat 2 UU yang berbunyi penerbangan mengatakan bahwa tiket pesawat harus memuat:

- 1) Nomor, tempat, dan tanggal penerbitan;
- 2) identitas penumpang dan identitas pengangkut;
- 3) lokasi, agenda, waktu pemberangkatan, dan sasaran pendaratan;
- 4) Nomor penerbangan;
- 5) Area pendaratan yang dijadwalkan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada; dan
- 6) Pernyataan bahwa pengirim menuruti pada ketentuan dalam undang-undang.

Konsumen seperti pengguna servis angkutan udara yang berhak memfungsikan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercatat dalam tiket dan dibuktikan dengan akta identitas diri yang sah.

2. Tiket Hadir Pesawat Udara (Boarding Pass)

Boarding Pass adalah sebuah arsip yang diberikan oleh perusahaan penerbangan kepada para penumpangnya pada saat *ceck in* di bandara. *Bording Pass* ini berfungsi sebagai izin masuk kedalam pesawat untuk penerbangan tertentu. Menurut Pasal 152 Ayat 2 UU penerbangan, *Boarding Pass* pesawat udara paling sedikit memuat:

- 1) Nama penumpang;
- 2) Rute penerbangan;

- 3) Nomor penerbangan;
- 4) Tanggal dan jam keberangkatan;
- 5) Nomor tempat duduk;
- 6) Pintu masuk ke ruang tunggu menuju pesawat udara (*boarding gate*); dan
- 7) Waktu diterima maskapai udara (*boarding time*).

Secara kebanyakan, penumpang yang memiliki karcis elektronik (*etiket*) cuma membutuhkan *Boarding Pass* buat masuk kedalam pesawat. Lain keadaannya dengan penumpang yang memiliki tiket manual, kupon penerbangan pada karcis manual tersebut dibutuhkan bersamaan dengan *Boarding Pass* untuk dapat masuk kedalam pesawat. *Boarding Pass* ini digabungkan oleh pihak bandara untuk melakukan pendataan jumlah penumpang yang akan pergi. *Boarding Pass* ini biasanya memiliki kode bar (*barcode*).

3. Tanda identitas Bagasi (Baggage Identification/ Claim Tag)

Tanda identitas bagasi adalah arsip yang diberikan pada penumpang saat memberikan barang bagasinya kepada perusahaan penerbangan saat melaksanakan *check-in*. Mengenali barang bawaan masing-masing penumpang lalu pengangkut wajib memberikan tanda identitas bagasi kepada penumpang. Tanda identitas bagasi ini diserahkan pada saat penumpang *check-in*. Menurut Pasal 153 Ayat (2) Permenhub 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Tanda Pengenal bagasi paling sedikit harus memuat:

- 1) Nomor tanda pengenal bagasi;
- 2) Kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan; dan
- 3) Berat bagasi.

4. Surat Muatan Udara

Pasal 1 Angka 28 UU penerbangan menyatakan bahwa: Surat Muatan Udara (*Airway Bill*) adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian

pengangkutan udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak dimana penerima kargo untuk mengambil kargo.

Pasal 155 Ayat (2) UU penerbangan mengatur bahwa Surat muatan udara sebagaimana dimaksud paling sedikit memuat:

- 1) Tanggal dan tempat surat muatan udara dibuat;
- 2) Tempat pemberangkatan dan tujuan;
- 3) Nama dan alamat pengangkut pertama;
- 4) Nama dan alamat pengirim kargo;
- 5) Nama dan alamat penerima kargo;
- 6) Jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa, atau nomor kargo yang ada;
- 7) Jumlah, berat, ukuran, atau besarnya kargo;
- 8) Jenis atau macam kargo yang dikirim; dan
- 9) Pernyataan bahwa pengangkutan kargo ini tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.

Pemberian dokumen muatan udara oleh pengirim kepada pengangkut memperlihatkan kargo telah diterima oleh pengangkut dalam keadaan sebagaimana tercantum dalam surat muatan udara.

5. Bagasi Penumpang

Penjelasan bagasi secara ringkas adalah barang yang diangkut penumpang di dalam penerbangan. Pengertian bagasi disini adalah barang angkut, tulisan, harta benda, dan baran-barang milik perseorangan penumpang, baik bagasi terdaftar, bagasi kabin, maupun bagasi tak tercantum yang diperbolehkan oleh perusahaan penerbangan untuk diangkut di pesawat udara buat keperluan pribadi untuk dipakai atau digunakan oleh penumpang selama melakukan perjalanan atau di tempat tujuan penumpang beraktifitas.¹³

¹³Suharto Abdul Majid dan Eko Probo D,W, *Ground Handling Manajemen Pelayaran Darat Perusahaan Penerbangan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, Hal 68.

Pasal 1 angka 24 UU penerbangan yang di maksud dengan Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama. Sedangkan menurut Pasal 1 angka 24 UU penerbangan yang dimaksud dengan Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri. Berdasarkan definisi tersebut di atas, dapat diartikan bahwa barang milik pribadi untuk keperluan sehari-hari yang diperlukan penumpang selama perjalanan harus dibedakan antara bagasi yang diangkat penumpang dengan barang yang dikirim. Barang bawaan yang angkat sendiri oleh penumpang disebut bagasi. selagi itu, barang kiriman yang tak dibawa sendiri oleh penumpang disebut *unaccompanied*.¹⁴ Menurut penjelasan di atas maka kita dapat menggolongkan bagasi penumpang ke dalam tiga golongan utama, yaitu:¹⁵

- a. *Chacked Baggage* adalah bagasi teridentitas dan termuat di area khusus barang di dalam pesawat yang disebut *cargo compartement*.
- b. *Unchecked Baggage* menurut pasal 1 UU Penerbangan adalah barang bawaan yang dibawa sendiri oleh penumpang kedalam kabin pesawat. Barang bawaan tersebut berada dibawah monitor dan tanggung jawab penumpang sendiri. *Unchecked baggage* umumnya ditaruh dibawah kursi penumpang atau di dalam tempat yang biasanya posisinya diatas penumpang. Bagasi penumpang wajib diukur beratnya. total bagasi penumpang yang bisa dibawa ke dalam penerbangan dihalangi jumlahnya sesuai dengan tingkatan pelayanan dan sesuai dengan aturan pada masing-masing perusahaan penerbangan. Melihat bagasi masing-masing penumpang maka pengangkut/pengirim harus menyerahkan tanda identitas bagasi kepada penumpang. Tanda pengenal bagasi ini diberikan di saat penumpang *ceck in*. Menurut Pasal 153 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Tanda Pengenal bagasi paling sedikit harus memuat:

- 1) Nomor idnetitas bagasi;

¹⁴ *Ibid.* Hal 69.

¹⁵ *Ibid.* Hal 70.

- 2) Kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan; dan
- 3) Berat bagasi.

D. Tanggung jawab Pengangkutan Udara

Tanggung jawab perusahaan penerbangan dalam barang yang rusak maupun tidak ada sudah rinci diatur dalam UU Penerbangan Pasal 144 yaitu Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut. Pasal 168 Undang- UU Penerbangan ayat (1) yaitu Jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 dan Pasal 145 ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2009. Pasal 1 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara juga memberikan definisi tanggung jawab pengangkut, yaitu Kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Mr. E. Suherman mengemukakan tanggung jawab pengangkutan adalah suatu perbuatan yang dibebankan kepada kedua belah pihak yang bersifat mengikat atas dasar perjanjian pengangkutan.¹⁶

Ajaran hukum yang berperan di *Common Law System* maupun *Continental System*, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut yang menyediakan jasa transportasi udara untuk biasanya bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang atau pengiriman barang. berdasarkan ajaran hukum tersebut, untuk kegunaan tanggung jawab majikan dengan karyawan, pegawai, atau perwakilannya atau orang yang ditugaskan untuk dan atas nama perusahaan maskapai penerbangan tersebut dianggap seseorang, sebab itu berdasarkan ajaran hukum *doctrine* tersebut,

¹⁶ E. Suherman, *Tanggung Jawab Pengangkutan Dalam Hukum Udara Indonesia*, N.V.Eresco I, Bandung 1962, Hal 12.

perseroan penerbangan wajib bertanggung jawab terhadap penumpang, pengiriman barang, maupun pihak ketiga.¹⁷

E. Pengaturan Hukum Jangka Waktu Mengenai Pembatalan Penerbangan Melalui Pengangkutan Udara

1. Pengaturan jangka waktu mengenai pembatalan penerbangan melalui angkutan udara

Moda transportasi udara memiliki peranan yang penting dan strategis baik dalam perspektif kegiatan bisnis maupun dalam perspektif wawasan nusantara yaitu sebagai sarana penghubung antar daerah. Transportasi udara selain sebagai sarana migrasi atau perpindahan baik manusia maupun barang-barang, juga sebagai sarana penunjang mobilitas para pelaku bisnis dan perdagangan baik dari di tingkat domestik ataupun bisnis internasional. Dipilihnya modal transportasi udara karena jenis moda ini memiliki karakteristik, yaitu mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, dan memiliki tingkat keselamatan yang tinggi. Akan tetapi dalam kurun waktu beberapa tahun terakhir banyak terdapat peristiwa keterlambatan penerbangan pada transportasi udara yang memakan atau menimbulkan banyak kerugian baik waktu, biaya, dan tenaga. Setiap terjadinya peristiwa keterlambatan penerbangan tentunya akan berdampak secara hukum, karena selalu membawa dampak kerugian terhadap konsumen sehingga melahirkan perlindungan konsumen serta tanggung jawab hukum. Dalam hal ini terutama bagi perseroan penerbangan (*carrier*) terhadap penumpang dan pemilik barang, baik seperti para pihak dalam perjanjian ataupun sebagai konsumen. Selain banyaknya kelambatan penerbangan yang berakibat kerugian waktu dan biaya dan tenaga, ternyata dalam praktik penyelenggaraan transportasi udara niaga banyak pelanggaran hak-hak penumpang oleh maskapai penerbangan, sehubungan dengan itu perlu adanya upaya hukum.

- a. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

¹⁷ H.K Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Raja Grafindo Persada, Jakarta 2013, Hal 10.

UU tentang penerbangan memberikan perlindungan terhadap konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi dan memberikan kesempatan yang lebih banyak kepada daerah untuk memajukan usaha-usaha tertentu di bandar udara yang tidak terkait langsung dengan keselamatan penerbangan.

- 1) Pembatalan penerbangan merupakan bagian dari keterlambatan angkutan udara, Pasal 1 angka 30 Undang-Undang Penerbangan, definisi keterlambatan adalah sebagai berikut:

Terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

Berdasarkan penelitian pada pasal tersebut, maka diketahui hanya mendefinisikan tentang keterlambatan pada penerbangan bahwa didalamnya tidak ada pengaturan mengenai jangka waktu mengenai pembatalan penerbangan melalui angkutan udara.

- b. Permenhub Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia yang selanjutnya disingkat menjadi Permenhub 89/2015.

- 1) Berdasarkan Pasal 1 angka 7 Permenhub 89/2015 yang dimaksud dengan pembatalan penerbangan (*cancellation of flight*) adalah tidak beroperasinya suatu penerbangan sesuai rencana penerbangan yang telah ditentukan.

- 2) Jenis-jenis keterlambatan kemudian diperjelas dalam Permenhub 89/2015. Menurut Pasal 2, yang berbunyi keterlambatan terdiri dari: a. keterlambatan penerbangan (*flight delayed*); b. tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*); dan c. pembatalan penerbangan (*cancellation of flight*).

Berdasarkan penelitian pada pasal tersebut, maka diketahui hanya menjelaskan jenis-jenis keterlambatan pada penerbangan bahwa didalamnya tidak ada pengaturan mengenai jangka waktu mengenai pembatalan penerbangan melalui angkutan udara.

- 3) Berdasarkan Peraturan dalam hal ruang lingkup keterlambatan penerbangan menyebutkan beberapa katagori keterlambatan dimaksud Pasal 3 tentang diantaranya:
- a. Katagori 1 keterlambatan lebih dari 30 menit sampai dengan 60 menit;
 - b. Katagori 2 keterlambatan lebih dari 61 menit sampai dengan 120 menit;
 - c. Katagori 3 keterlambatan lebih dari 121 menit sampai dengan 180 menit;
 - d. Katagori 4,keterlambatan lebih dari 181 menit sampai dengan 240 menit;
 - e. Katagori 5 keterlambatan lebih dari 240 menit; dan
 - f. Katagori 6,pembatalan penerbangan (*cancellation of flight*).

Berdasarkan penelitian pada pasal tersebut, maka diketahui untuk keterlambatan penerbangan secara jelas sudah disebutkan aturan jangka waktunya sedangkan pada pembatalan penerbangan tidak menyebutkan jangka waktu batasannya sehingga menimbulkan ketidakjelasan norma mengenai jangka waktu pembatalan penerbangan melalui angkutan udara.

Dari pengkajian beberapa peraturan perundang-undangan yang telah dirinci diatas, dipahami bahwa dalam peraturan yang berkaitan tentang jangka waktu pembatalan penerbangan melalui angkutan udara ada beberapa peraturan yang mengatur tapi belum jelas dan tegas sebagaimana termuat dalam UU tentang penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia.

a. Tanggung jawab hukum pengangkutan udara terhadap penumpang yang mengalami kerugian

Menurut Abdul Kadir Muhammad Hukum pengangkutan udara mengenal tiga konsep dasar tanggung jawab hukum, yaitu tanggung jawab atas dasar kesalahan

(*based on fault liability*), tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*presumption of liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*).¹⁸

1. Tanggung Jawab karena Kesalahan (*Fault of Liability*)

Prinsip tanggung jawab karena kesalahan, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahan itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini dianut dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia tentang Perbuatan Melawan Hukum (*onrechtmatigdaad*) sebagai aturan umum (*general rule*).¹⁹ Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada dalam pengawasannya. Menurut H.K Martono dan Agus Pramono Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi tiga (tiga) unsur yaitu :²⁰

a. Ada kesalahan (*fault*) dan kerugian (*damages*)

Kerugian tersebut harus ada hubungannya dengan kesalahan, maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab, demikian pula ada kesalahan tetapi tidak menimbulkan kerugian, maka perusahaan penerbangan juga tidak bertanggung jawab. Dalam konsep ini yang harus membuktikan adalah korban.

b. Beban pembuktian dan besaran ganti rugi

Apabila penumpang dan/atau pengirim barang sebagai korban yang menderita kerugian mampu membuktikan adanya kesalahan perusahaan penerbangan, ada kerugian dan kerugian tersebut akibat dari kesalahan, maka perusahaan

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Op.Cit., Hal 49.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ H.K Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Op.Cit., Hal 12.

penerbangan harus membayar seluruh kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

c. Kedudukan para pihak

Konsep tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan kedudukan para pihak adalah sama dalam arti mempunyai kemampuan saling membuktikan kesalahan pihak yang lain.

1) Jenis tanggung jawab angkutan udara

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap:

- a) Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b) Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c) Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat
- d) Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e) Keterlambatan angkutan udara; dan
- f) Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

2) Tanggung jawab terhadap hilang atau rusaknya kabin

Tanggung jawab terhadap hilang atau rusaknya bagasi kabin diatur dalam Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yaitu:

- a) Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.
- b) Apabila pembuktian penumpang sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap (*inkracht*) dinyatakan

bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

3) Tanggung jawab terhadap penumpang penumpang yang mengalami kehilangan barang, musnah dan rusak

Tanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami hilang, musnah atau rusaknya bagasi tercatat selanjutnya diatur dalam Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yaitu :

a) Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut:

(1) kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp.4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan

(2) kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.

b) Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan.

c) Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan, belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.

2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Menurut H.K Martono dan Agus Pramono konsep hukum praduga bersalah perusahaan dinggap bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan/atau pngirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan dapat membuktikan tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab

membayar ganti kerugian itu.²¹ Unsur-Unsur konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) adalah:²²

a. Beban Pembuktian Terbalik

Konsep tanggung jawab bersalah yang harus membuktikan adanya kesalahan adalah perusahaan penerbangan yang disebut dengan beban pembuktian terbalik atau pembuktian negatif. Apabila perusahaan penerbangan, termasuk karyawan, pegawai, agen, atau perwakilannya bisa menunjukkan tak bersalah, maka perusahaan penerbangan bebas tidak bertanggung jawab dalam arti tidak akan membayar ganti rugi yang dialami akibat penumpang dan/atau pengirim barang sedikitpun juga.

b. Tanggung Jawab Terbatas

Sebagai konsekuensi konsep kewajiban hukum praduga bersalah maka perseroan penerbangan demi hukum bertanggung jawab tanpa dibuktikan lebih dahulu secara hukum, namun demikian kewajiban perusahaan penerbangan terbatas jumlah kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang tidak akan memperoleh ganti rugi seluruhnya.

c. Perlindungan Hukum

Tanggung jawab praduga bersalah menganggap perusahaan bersalah tanpa dibuktikan terlebih dahulu, namun demikian perusahaan penerbangan juga berhak untuk melindungi diri.

d. Ikut Bersalah

Perusahaan penerbangan tidak hanya dapat melindungi diri tetapi perusahaan penerbangan juga dapat membuktikan bahwa penumpang dan/atau pengirim barang juga ikut melakukan kesalahan. Konsep tanggung jawab bersalah dapat kita lihat pada Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 yang berbunyi: ayat (1) Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian

²¹ H.K Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Op.Cit., Hal 13.

²² *Ibid*, Hal 14.

terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (*check-in*), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya. Ayat (2) Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga atau barang yang berharga di dalam bagasi tercatat diangkut sebagaimana dimaksud pada Ayat (1), pengangkut dapat meminta kepada penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut.

3. Tanggung Jawab Multak (*Absolute Liability*)

Menurut Abdul Kadir Prinsip pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut.²³ Berdasarkan konsep tanggung jawab ini korban tidak perlu membuktikan kesalahan dari maskapai penerbangan, tetapi otomatis memperoleh ganti rugi. Para korban cukup menginformasikan yang dialami berupa menderita kerugian akibat jatuhnya pesawat udara atau orang dan barang-barang dari pesawat udara. Konsep tanggung jawab multak terdapat dalam Pasal 144 UU Penerbangan yang berbunyi: Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

Dalam pasal 18 Ayat (2) Permenhub No. 77 Tahun 2007 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara yang berbunyi Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.

PENUTUP

²³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Op.Cit., hlm 56

1. Jangka Waktu Pembatalan penerbangan melalui angkutan udara melalui Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia. Tidak menjelaskan secara rinci mengenai batasan jangka waktunya sehingga menimbulkan ketidakjelasan norma pada pada perundang-undangan tersebut.
2. Tanggung jawab angkutan udara terhadap penumpang yang mengalami kerugian barang dengan cara pencarian bagasi selama 14 hari kalender, selama 14 hari kalender barang ditemukan, barang dikembalikan kepada pemilik, jika barang tidak ditemukan, maka penumpang akan mendapatkan ganti kerugian. Pengangkut wajib memberi uang tunggu sesuai dengan pasal 5 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung
- Ahmad Munawar, 2005 *Dasar-dasar Teknik Transportasi*, Beta Offset, Yogyakarta
- C.S.T. Kansil, 2006, *Modul Hukum Perdata Termasuk Asas-Asas Hukum Perdata*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta
- E.Saefullah Wiradipradja, 2006, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, *Jurnal Hukum Bisnis Vol 25*, Jakarta
- Suherman, 1962, *Tanggung Jawab Pengangkutan Dalam Hukum Udara Indonesia*, N.V.Eresco I, Bandung
- Hasim Purba, 2005 *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan
- H.K Martono dan Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Raja Grafindo Persada, Jakarta
- H.M.N Purwosutjipto, 2001, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta
- H. Riduan Syahrani, 2010, *Seluk-Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*, PT. Alumni,

Bandung

Ismayanti, 2010, *Pengantar pariwisata*, Grasindo, Jakarta

M. Yahya Harahap, 1986*Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Penerbit Alumni, Bandung

R. Soekardono, 1981*Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta

R. Subekti, 1987, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Bandung

Soegijatno Tjakranegara, 2005, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta

Suharnoko, 2004, *Hukum Perjanjian*, Prenada Media, Jakarta

Suharto Abdul Majid dan Eko Probo D,W, 2010, *Ground Handling Manajemen Pelayaran Darat Perusahaan Penerbangan*, Rajawali Pers, Jakarta

Suwardjoko Warpani, 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Penerbit ITB, Bandung

Umar Said Sugiarto, 2014, *Pengantar Hukum Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta