**ANALISIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENERBANGAN
TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG AKIBAT HILANGNYA BAGASI
TERCATAT YANG MEMUAT BARANG BERHARGA TANPA
SEPENGETAHUAN PENGANGKUT BERDASARKAN KONVENSI
WARSAWA 1929 SEBAGAI LEX SPECIALIS**

Hendra Winata

(Mahasiswa Program S1 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)

(E-mail: hendrawinata21@gmail.com)

Prof. Dr. H. K. Martono, S.H., LL.M.

(Corresponding Author)

(Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Meraih Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum
Universitas Indonesia, Magister Hukum pada Fakultas Hukum Mc Gill University, Doktor (Dr.) pada
Fakultas Hukum Universitas Diponegoro)

(E-mail: martono@fh.untar.ac.id)

Abstract

Aircraft as air carrier of persons, luggage or goods which receive any amount of payment from the passengers to carry any passengers from the place of departure to the place of destination. The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of the passenger or other bodily injury, of the destruction or lost of, or of damage to registered luggage if the accident which caused the damage took place during the carriage by aircraft. In the carriage of registered luggage, the liability of the carrier is limited to the amount regulated both at international conventions or national regulation. Unless at the time when the luggage was handed over to the carrier, the passengers or the consignor has declared the contents and the value of the registered luggage and the carrier agreed to carry the registered luggage and the passengers or the consignor has paid a supplementary sum. If the passengers or the consignor at the time when the luggage was handed over to the carrier has declared the contents and the value of the registered luggage, in terms of any destruction, lost of, or of damage to registered luggage, the passengers or the consignor entitled to receive compensation of the amount regulated both at international conventions or national regulation and the sum of the actual value of the registered luggage.

Keywords: *air carrier's liability, damage, registered luggage*

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan dengan luas lautan melebihi daratan. Oleh karena Indonesia terdiri atas banyaknya pulau sehingga setiap orang yang ingin berpindah dari satu pulau ke pulau yang lainnya membutuhkan bantuan alat transportasi baik transportasi laut maupun transportasi udara. Transportasi Udara mempermudah setiap orang yang ingin pergi ke suatu tempat yang tidak dimungkinkan dapat menggunakan transportasi darat, hal ini tentunya membuat tingkat permintaan akan jasa pengangkutan di bidang transportasi udara meningkat. Menyadari pentingnya peran transportasi udara dalam memudahkan perpindahan seseorang dari suatu pulau atau tempat ke pulau lainnya maka tidak dapat disangkal bahwa perkembangan transportasi udara di Indonesia juga meningkat sangat signifikan.

Hadirnya hukum pengangkutan udara sebagai bentuk kesadaran masyarakat dan pihak maskapai penyedia jasa pengangkutan (“pengangkut”) bahwa jasa pengangkutan sudah menjadi hal yang sangat memudahkan setiap orang dalam melakukan aktifitas setiap harinya. Hukum Pengangkutan merupakan perjanjian timbal-balik antara pengangkut dan penumpang, di satu sisi pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan penumpang berkewajiban untuk membayar sejumlah biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.¹⁾

Penumpang dalam menggunakan jasa pengangkutan yang disediakan oleh pengangkut terikat dalam suatu hubungan hukum yaitu suatu hubungan antara subjek hukum yang diatur oleh hukum yang pada umumnya berisikan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak.²⁾ Dalam industri penerbangan, penumpang

¹⁾ Sution Usman, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Rinka Cipta, 1990), hal. 6-7.

²⁾ J.B. Daliyo, *Pengantar Ilmu Hukum Buku Panduan Mahasiswa*, Cetakan ke-5, (Jakarta: Prenhallindo, 2001), hal. 104.

adalah aset paling penting yang harus bagi setiap maskapai penerbangan agar dapat mencapai suatu keuntungan materil. Sehingga, setiap penumpang yang menggunakan jasa pengangkutan menggunakan pesawat terbang harus mendapat suatu perlindungan hak terutama perlindungan terhadap hak untuk memperoleh ganti kerugian jika penumpang mengalami kecelakaan (baik kecelakaan yang mengakibatkan kematian, luka-luka ataupun cacat tetap), kerusakan atau kehilangan bagasi, dan keterlambatan. Oleh karenanya di dalam Pasal 1 Ayat (22) UU Penerbangan dikenal Tanggung Jawab Pengangkut, yang memiliki pengertian bahwa setiap perusahaan penerbangan berkewajiban memberikan ganti kerugian kepada penumpang dan/ atau pengirim barang dan juga pihak ketiga dalam hal timbulnya suatu kerugian yang dideritanya. Pengangkut berkewajiban bertanggung jawab untuk beberapa hal seperti kecelakaan pesawat yang mengakibatkan meninggalnya penumpang atau mengalami luka-luka, hilang atau musnahnya bagasi tercatat, bagasi kabin atau kargo milik penumpang. Penumpang yang merasa haknya dilanggar oleh pengangkut sehingga menderita suatu kerugian mendapatkan hak untuk memperoleh ganti kerugian.

Salah satu kelalaian pengangkut yang menimbulkan kerugian bagi penumpang adalah hilangnya bagasi tercatat milik penumpang, yang menurut Pasal 144 UU Penerbangan *jo* Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan bahwa Pengangkut bertanggung jawab memberikan ganti kerugian sebesar Rp 200.000,- (dua ratus ribu rupiah) per kilogram dan paling banyak Rp 4.000.000,- (empat juta rupiah) per penumpang. Pasal 144 UU Penerbangan *jo* Pasal 5 Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 berlaku terhadap bagasi tercatat milik penumpang yang tidak memuat barang berharga dan jika bagasi tercatat tersebut memuat barang berharga maka berdasarkan pada Pasal 169 UU Penerbangan suatu persetujuan khusus untuk menetapkan jumlah ganti kerugian yang lebih tinggi dapat dibuat antara pengangkut dan penumpang. Apabila pada saat pelaporan keberangkatan,

penumpang tidak membuat persetujuan dengan pengangkut untuk menetapkan jumlah ganti kerugian secara khusus (lebih tinggi) maka dalam hal terjadinya kerusakan atau kehilangan bagasi tercatat tersebut Pengangkut hanya bertanggung jawab memberi ganti kerugian sebagaimana diatur di dalam Pasal 144 UU Penerbangan *jo* Pasal 5 Permenhub Nomor 77 Tahun 2011. Akan tetapi Undang-Undang Penerbangan dan Permenhub 77 Tahun 2011 hanya berlaku terhadap penerbangan domestik atau angkutan udara dalam negeri sehingga untuk penerbangan internasional atau angkutan udara luar negeri tidak dapat diberlakukan kedua peraturan perundang-undangan tersebut. Penerbangan Internasional tunduk terhadap Konvensi Warsawa 1929 yang berlaku di Indonesia berdasarkan Staatsblad 1933 Nomor 344. Oleh karena itu, penumpang yang mengalami kerugian akibat hilangnya bagasi tercatat pada saat melakukan penerbangan internasional mendapat penggantian ganti rugi sebagaimana tercantum di dalam Pasal 22 Ayat (2) dengan terjemahan sebagai berikut yang dikutip dari Putusan Pengadilan Negeri Kota Medan Nomor 125/Pdt-Sus-BPSK/2017/PN Mdn halaman 16 - 17 :

“Dalam pengangkutan bagasi tercatat dan barang-barang, tanggung jawab pengangkut adalah terbatas hingga jumlah 250 francs per kilogram, kecuali pengirim barang telah membuat, pada saat pake telah diserahkan kepada pengangkut, pernyataan khusus tentang jumlah pada saat pengiriman dan membayar jumlah tambahan sesuai dengan keperluan. Dalam hal tersebut pengangkut bertanggung jawab untuk membayar jumlah yang tidak lebih dari jumlah yang dinyatakan, kecuali dia membuktikan kepada pengirim barang bahwa jumlah tersebut lebih besar dari jumlah yang sebenarnya pada saat pengiriman.”

Pada prakteknya, adanya putusan pengadilan di bidang hukum pengangkutan udara yang diputus tidak mengacu pada peraturan penyelenggaraan penerbangan yang berlaku baik konvensi internasional ataupun

peraturan perundang-undangan nasional yang sudah secara khusus mengatur mengenai penyelenggaraan penerbangan dan penyelesaian ganti kerugian. Berdasarkan putusan Arbitrase BPSK Kota Medan No. 145/ARB/XII/2016/BPSK-MDN tanggal 9 Februari 2017, majelis hakim menghukum PT Garuda Indonesia (PERSERO) Tbk membayar ganti kerugian kehilangan barang-barang penumpang sejumlah Rp 23.124.000,00 (dua puluh tiga juta seratus dua puluh empat ribu rupiah). Adanya putusan pengadilan yang menghukum perusahaan penerbangan (pengangkut) membayar ganti kerugian terhadap hilangnya bagasi tercatat penumpang yang memuat barang berharga tanpa sepengetahuan pengangkut dan hukuman yang diberikan tidak mengacu pada ketentuan baik Konvensi Internasional maupun peraturan perundang-undangan nasional di bidang penerbangan yaitu melebihi jumlah sebagaimana ditetapkan di dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan nasional merupakan putusan yang kurang tepat dari aspek regulasi dan tidak mencerminkan adanya kepastian hukum bagi perusahaan penerbangan. Oleh karena itu, guna mengkaji permasalahan mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap bagasi tercatat penumpang yang memuat barang berharga secara komprehensif, diangkatlah penelitian ini dengan judul “Analisi Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Kerugian Penumpang Akibat Hilangnya Bagasi Tercatat yang Memuat Barang Berharga tanpa Sepengetahuan Pengangkut berdasarkan Konvensi Warsawa 1929 sebagai *Lex Specialis* (Studi Putusan Nomor 1317 K/Pdt-Sus-Bpsk/2017)”.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka permasalahan yang hendak diteliti dalam penulisan ini yaitu:

1. Bagaimana tanggung jawab Pengangkut terhadap kerugian penumpang akibat hilangnya Bagasi Tercatat yang memuat barang berharga tanpa sepengetahuan pengangkut?

2. Bagaimana dasar penentuan penyelesaian ganti kerugian oleh pengangkut terhadap kerugian penumpang akibat hilangnya Bagasi Tercatat yang memuat barang berharga tanpa sepengetahuan pengangkut menurut hukum pengangkutan udara yang berlaku di Indonesia ?

C. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang peneliti gunakan di dalam penelitian ini adalah jenis penelitian normatif dikarenakan penelitian ini menganalisis isu hukum yang ada dengan cara melakukan kajian terhadap peraturan perundangan yang memiliki keterkaitan dengan isu hukum yang diangkat oleh Penulis serta melakukan studi terhadap suatu putusan pengadilan yang berkaitan dengan isu hukum tersebut. Penelitian Hukum Normatif adalah salah satu jenis penelitian hukum yang menjadikan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma yaitu mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin (ajaran).³⁾

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian ini adalah preskriptif karena penelitian ini memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogyanya atau seharusnya atas isu hukum yang diajukan.⁴⁾

3. Jenis Data

Dalam penelitian hukum tidak mengenal adanya data melainkan bahan hukum sebagai sumber-sumber penelitian⁵⁾:

a. Bahan Hukum Primer

³⁾ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Cetakan ke-4. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2017), hal. 34.

⁴⁾ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Cetakan ke-13. (Jakarta: Kencana, 2017), hal. 83.

⁵⁾ *Ibid.*, hal. 181.

Bahan hukum primer yang peneliti gunakan di dalam penulisan ini terdiri atas peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan dan perjanjian internasional (traktat). Bahan hukum primer yang digunakan, antara lain: Konvensi Warsawa 1929, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara, Peraturan Persayaratan Pengangkutan Penumpang dan Bagasi PT Garuda Indonesia dan Putusan Pengadilan Negeri Kota Medan Nomor 125/Pdt-Sus-BPSK/2017/PN.Mdn serta Putusan Mahkamah Agung Nomor 1317 K/Pdt-Sus-BPSK/2017.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang peneliti gunakan di dalam penulisan ini terdiri atas buku-buku hukum termasuk skripsi hukum maupun jurnal-jurnal hukum. Disamping itu juga, kamus-kamus dan pendapat ataupun komentar atas putusan pengadilan.⁶⁾

c. Bahan Nonhukum

Bahan-bahan nonhukum yang digunakan dalam penelitian ini berupa hasil wawancara, hasil dialog, buku-buku nonhukum, penelitian nonhukum, jurnal-jurnal nonhukum yang memiliki relevansi dengan topik penelitian.⁷⁾

4. Pendekatan Penelitian

Pendekatan Penelitian yang digunakan adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*) yaitu merupakan pendekatan yang dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap semua undang-undang dan regulasi

⁶⁾ *Ibid.*, hal. 195-196.

⁷⁾ *Ibid.*, hal. 183.

atau peraturan-peraturan yang bersangkutan paut atau memiliki keterkaitan dengan isu hukum yang sedang ditangani.⁸⁾

5. Teknik Pengumpulan Data

Oleh karena penelitian ini menggunakan jenis penelitian normatif maka teknik pengumpulan data yang peneliti gunakan adalah *Library Research* yaitu studi kepustakaan terhadap bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan nonhukum.

II. PEMBAHASAN

A. Kasus Posisi

Pada tanggal 7 Oktober 2016, Bapak Mahsin bersama istrinya melakukan penerbangan dengan nomor penerbangan GA 830 dengan rute Jakarta menuju Singapura dan kembali ke Medan (CGK-SIN-KNO) membawa 2 (dua) bagasi tercatat dengan nomor bagasi GA 345908 (dengan berat 9 kg) dan 346003 (dengan berat 11 kg). Ketika melakukan pelaporan keberangkatan (*check-in*), secara tegas Petugas Garuda Indonesia telah menanyakan perihal isi barang dalam bagasi tercatat kepada bapak Mahsin, selain itu pada setiap *counter check-in* sudah memasang *flyer* dan *standing banner* (pengumuman di meja *counter check-in*) yang pada pokoknya menjelaskan bahwa dalam hal ini agar setiap penumpang tidak menyimpan atau meletakkan segala jenis barang-barang baik yang berharga maupun yang dianggap berharga di dalam bagasi tercatat. Dan untuk setiap penumpang dipersilahkan untuk menyimpan barang-barang berharga seperti dokumen penting, uang tunai, barang yang mudah pecah, dokumen kesehatan, paspor dan dokumen identitas lainnya, serta barang berharga maupun barang yang dianggap berharga lainnya dalam bagasi kabin sesuai dengan ketentuan berat dan ukuran yang ditentukan oleh maskapai Garuda Indonesia. Sehingga Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab terhadap segala

⁸⁾ *Ibid.*, hal. 133.

kerugian yang timbul akibat kehilangan atau kerusakan barang berharga yang ditempatkan dalam bagasi tercatat.

Bahwa setiba di Bandara Changi International Airport di Singapura salah satu bagasi tercatat milik bapak Mahsin tidak diketemukan (hilang), selanjutnya bapak Mahsin melaporkan perihal kehilangan salah satu bagasi tercatat tersebut kepada staf (*customer service*) Garuda Indonesia yang ada di Bandara Changi International Airport di Singapura. Setelah ditelusuri dalam jangka waktu lebih dari 14 (empat belas) hari, bagasi tercatat tersebut tidak diketemukan, sehingga demi hukum bagasi tercatat tersebut dinyatakan hilang. Oleh karena bagasi tercatat tersebut dinyatakan hilang demi hukum sehingga pihak Garuda Indonesia melalui kantor cabang di Kota Medan telah menawarkan ganti kerugian sebesar USD 220 + USD 75 untuk bapak Mahsin.

Berdasarkan putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Kota Medan tanggal 9 Februari 2017 nomor 145/ARB/BPSK-Mdn *jo* Putusan Pengadilan Negeri Kota Medan Nomor 125/Pdt-Sus-BPSK/2017/PN Mdn *jo* Putusan Mahkamah Agung Nomor 1317 K/Pdt-Sus-BPSK/2017, PT Garuda Indonesia dihukum membayar ganti kerugian kepada bapak Mahsin atas hilangnya bagasi tercatat penumpang yang memuat barang berharga milik bapak Mahsin sebesar Rp. 23.124.000,- (dua puluh tiga juta seratus dua puluh empat ribu rupiah).

B. Hukum Pengangkutan Udara

Di dalam pengangkutan udara antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan penumpang terdapat hubungan hukum yang tertian di dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan merupakan persetujuan yang dibuat antara pengangkut dan penumpang, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat sedangkan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang sebagai biaya

pengangkutan.⁹⁾ Menurut E. Suherman, pengangkut merupakan orang atau badan yang membuat persetujuan untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang, bagasi atau barang menggunakan pesawat terbang.¹⁰⁾ Menurut Abdulkadir Muhammad, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini dia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan.¹¹⁾

C. Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat penumpang yang memuat barang berharga tanpa sepengetahuan pengangkut.

Pasal 144 Undang-Undang Penerbangan menyatakan bahwa perusahaan penerbangan atau pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang akibat hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat dikarenakan kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut. Hal ini berarti bahwa Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan secara tegas dan jelas menyatakan bahwa perusahaan penerbangan (pengangkut) bertanggung jawab terhadap hilangnya bagasi tercatat milik penumpang yang berada di dalam pengawasan pengangkut.

Dalam angkutan udara dikenal 3 (tiga) konsep dasar tanggung jawab hukum (*legal liability concept*), antara lain: (1) konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), (2) konsep tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*) dan (3) konsep tanggung jawab

⁹⁾ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), hal. 46.

¹⁰⁾ E Suherman, *Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah lain dalam Bidang Penerbangan*, (Bandung: Alumni, 1979), hal. 37.

¹¹⁾ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994), hal. 61.

hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*).¹²⁾

1. Tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan¹³⁾

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan dapat ditemukan dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, menurut pasal tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian (*to compensate the damage*). Pada prinsipnya, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) berlaku terhadap semua perusahaan angkutan. Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur ada kesalahan, ada kerugian, yang membuktikan adalah korban yang menderita kerugian, kedudukan tergugat dengan penggugat adalah seimbang dalam arti saling dapat membuktikan, bilamana terbukti ada kesalahan maka jumlah ganti kerugian tidak terbatas (*unlimited liability*).

Untuk setiap penumpang yang ingin mendapatkan penggantian atau memperoleh ganti rugi atas kerugian yang diderita-nya akibat suatu kegiatan pengangkutan maka penumpang wajib membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan yang bersangkutan. Akan tetapi jika terdapat kesalahan, tetapi tidak mengakibatkan kerugian, maka perusahaan tidak akan bertanggung jawab, demikian pula jika timbul kerugian tetapi kerugian tersebut tidak ada hubungannya dengan kesalahan, maka perusahaan juga tidak akan bertanggung jawab. Dalam hal Penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan telah melakukan kesalahan, terdapat kerugian dan kerugian tersebut sebagai akibat dari kesalahan yang dilakukan oleh perusahaan

¹²⁾ K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009*, Cetakan ke-2, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2011), hal. 217.

¹³⁾ *Ibid.*, hal. 218-221.

penerbangan, maka perusahaan penerbangan harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam arti berapa pun kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang harus dibayar penuh oleh perusahaan penerbangan, kecuali atas dasar kesepakatan kedua belah pihak.

2. Tanggung jawab praduga bersalah¹⁴⁾

Berdasarkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah, perusahaan penerbangan atau pengangkut dianggap (*presumed*) bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah yang dikenal sebagai beban pembuktian terbalik. Penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, cukup memberi tahu adanya kerugian yang terjadi pada saat pendaratan darurat atau kecelakaan, sehingga penumpang dan/atau pengirim barang tidak harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan. Karena perusahaan penerbangan dianggap bersalah, maka sebagai imbalan, perusahaan penerbangan berhak menikmati batas maksimum (*limited liability*) ganti kerugian yang telah ditetapkan dalam konvensi atau peraturan perundang-undangan artinya berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, perusahaan penerbangan tidak akan bertanggung jawab membayar semua kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, melainkan hanya membayar sejumlah yang ditetapkan di dalam konvensi atau peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku, berapa pun

¹⁴⁾ *Ibid.*, hal. 222-225.

kerugian yang diderita oleh penumpang tidak akan memperoleh ganti kerugian seluruhnya.

Unsur-unsur konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) terdiri atas:¹⁵⁾

- a. Beban pembuktian terbalik;
 - b. Tanggung jawabnya terbatas (*limited liability*);
 - c. Perlindungan hukum (*exoneration*);
 - d. Ikut bersalah (*contributory negligence*); dan
 - e. Kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*)
3. Tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*Liability Without Fault*)¹⁶⁾

Berdasarkan konsep tanggung jawab tanpa bersalah (*legal liability without fault concept*), perusahaan penerbangan bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga. Sehingga baik penumpang maupun pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat suatu kegiatan penerbangan tidak perlu membuktikan adanya kesalahan dari perusahaan penerbangan atau pengangkut, tetapi otomatis memperoleh ganti rugi. Baik penumpang maupun pihak ketiga cukup memberitahu bahwa mereka telah menderita suatu kerugian akibat dari jatuhnya pesawat udara atau orang dan/atau barang-barang dari pesawat udara juga akibat hilang, musnah atau rusaknya bagasi tercatat yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

Terhadap kasus yang peneliti kaji, konsep tanggung jawab yang berlaku terhadap hilangnya bagasi tercatat milik penumpang yang memuat barang berharga tanpa sepengetahuan pengangkut adalah konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*). Di dalam buku Hukum

¹⁵⁾ K. Martono dan Agus Pramono, "*Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*", Cetakan ke-2. (Jakarta: Rajawali Pers, 2016), hal. 13-16.

¹⁶⁾ K. Martono dan Amad Sudiro, *Op.Cit.*, hal. 227-228.

Udara Perdata Internasional dan Nasional yang ditulis oleh Prof. Dr. H. K. Martono, S.H., LL.M. Dan Dr. Agus Pramono, S.H., M.Hum., dikatakan bahwa Konvensi Warsawa 1929 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menggunakan konsep tanggung jawab praduga bersalah. Berdasarkan konsep tanggung jawab praduga bersalah, perusahaan penerbangan dianggap (*presumed*) bersalah, sehingga perusahaan penerbangan sebagai pengangkut bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa perlu dibuktikan terlebih dahulu kesalahan-nya, kecuali perusahaan penerbangan dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah dan sebagai konsekuensinya, tanggung jawab perusahaan penerbangan adalah terbatas sebesar jumlah ganti kerugian yang telah diatur di dalam konvensi internasional ataupun peraturan perundang-undangan nasional sehingga penumpang tidak akan memperoleh ganti kerugian seluruhnya. Konsep tanggung jawab praduga bersalah terdiri atas beberapa unsur yaitu adanya beban pembuktian terbalik dimana penumpang dan pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan dikarenakan perusahaan penerbangan telah dianggap bertanggung jawab/bersalah sehingga perusahaan penerbangan memiliki hak untuk melindungi diri (*exoneration*) apabila perusahaan penerbangan dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah maka perusahaan penerbangan dibebaskan dari tanggung jawab-nya dan tidak perlu membayar kerugian yang diderita oleh penumpang. Perusahaan penerbangan juga dapat membuktikan bahwa penumpang ikut melakukan kesalahan atau kelalaian sehingga tanggung jawab tidak sepenuhnya dibebankan kepada perusahaan penerbangan melainkan juga dibebankan kepada penumpang dan apabila penumpang dapat membuktikan perusahaan penerbangan telah melakukan suatu kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*) maka perusahaan

penerbangan bertanggung jawab perusahaan penerbangan menjadi tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam arti berapapun kerugian yang dialami oleh penumpang harus diganti seluruhnya oleh perusahaan penerbangan.

Menurut peneliti, dalam hal hilangnya bagasi tercatat milik penumpang yang berada di bawah pengawasan perusahaan penerbangan (pengangkut) sudah selayaknya menjadi tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagaimana diatur di dalam Konvensi Warsawa 1929 untuk penerbangan internasional dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan untuk penerbangan domestic. Konsep tanggung jawab yang diterapkan dalam hal hilangnya bagasi tercatat milik penumpang adalah konsep tanggung jawab praduga, karena itu perusahaan penerbangan secara otomatis bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang tanpa pembuktian terlebih dulu, akan tetapi tanggung jawab perusahaan penerbangan adalah terbatas sebesar jumlah yang telah diatur baik di dalam konvensi internasional maupun peraturan perundang-undangan nasional.

Kemudian, menurut konsep tanggung jawab praduga bersalah terhadap bagasi tercatat yang memiliki nilai lebih dari yang telah diatur di dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan nasional, penumpang dan/atau pemilik barang harus memberitahu jumlah harga yang sebenarnya, apabila penumpang dan/atau pemilik barang memberitahukan jumlah yang sebenarnya maka penumpang dan/atau pengirim barang harus membayar sejumlah biaya tertentu sesuai dengan jumlah yang sebenarnya tadi. Apabila terjadi suatu kerugian maka penumpang dan/atau pengirim barang akan mendapat ganti kerugian sebesar jumlah ganti rugi yang telah diatur baik di dalam konvensi internasional ataupun peraturan perundang-undangan nasional ditambah dengan jumlah klaim asuransi barang tersebut.

D. Dasar Penentuan Penyelesaian Ganti Kerugian oleh Pengangkut terhadap Kerugian Penumpang Akibat Hilangnya Bagasi Tercatat yang Memuat Barang Berharga Milik Penumpang tanpa Sepengetahuan Pengangkut menurut Hukum Pengangkutan Udara yang berlaku di Indonesia

Perusahaan penerbangan (pengangkut) sebagai penyelenggara jasa pengangkutan udara bertanggung jawab secara otomatis terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang yang menggunakan jasa pengangkutannya. Baik Konvensi Internasional maupun Peraturan Perundang-undangan Nasional secara tegas dan jelas menyatakan bahwa perusahaan penerbangan atau pengangkut bertanggung jawab memberikan ganti kerugian terhadap kerugian penumpang. Besaran ganti kerugian yang wajib dibayarkan oleh perusahaan penerbangan (pengangkut) kepada penumpang yang mengalami kerugian telah diatur secara jelas baik di dalam konvensi internasional maupun peraturan perundang-undangan nasional.

Hukum positif Indonesia yang mengatur mengenai penyelenggaraan penerbangan terdiri atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara serta Konvensi Internasional di bidang Penerbangan yang telah diratifikasi oleh Indonesia yaitu Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999. Menurut DR. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M.Kn., yang menjadi acuan dasar pemberlakuan peraturan dalam penyelesaian ganti kerugian penumpang adalah trayek penerbangan, apakah suatu penerbangan tergolong penerbangan internasional atau penerbangan domestic.

Dalam kasus *a quo* antara bapak Mahsin dengan PT Garuda Indonesia, bahwa bapak Mahsin menggunakan jasa pengangkutan yang diselenggarakan oleh PT Garuda Indonesia dengan rute penerbangan Jakarta menuju Singapura

dan kembali ke Medan. Berdasarkan data hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan bapak DR. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M.Kn.¹⁷⁾, bahwa penerbangan yang dilakukan oleh bapak Mahsin tergolong penerbangan internasional dikarenakan merupakan penerbangan yang melintasi negara. Pasal 1 Ayat (2) Konvensi Warsawa 1929 memberikan pengertian Angkutan Udara Internasional adalah suatu angkutan yang berdasarkan perjanjian dibuat antara para pihak (perusahaan penerbangan dengan penumpang dan/atau pengirim barang), tempat tinggal landas (*departure*) dengan tempat tujuan (*destination*), apakah dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) atau tidak, berada dalam wilayah negara anggota konvensi Warsawa 1929 dengan pendaratan antara (*stopping place*) dari suatu negara berdaulat, walaupun tidak menjadi anggota konvensi Warsawa 1929. Oleh karena itu, dasar peraturan yang digunakan dalam penyelesaian ganti kerugian penumpang dengan penerbangan internasional adalah Konvensi Internasional yang meliputi Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999.

Indonesia meratifikasi Konvensi Warsawa 1929 yang merupakan warisan colonial Belanda dengan *staatsblad* Nomor 344 Tahun 1933 *jo* Pasal 1 Aturan Peralihan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan meratifikasi Konvensi Montreal 1999 pada tanggal 21 November 2016 melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara International yang kemudian diundangkan di Jakarta pada tanggal 23 November 2016 dan berlaku setelah diundangkannya. Oleh karena itu, setiap penerbangan internasional yang dilakukan sebelum diundangkannya Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 hanya tunduk terhadap Konvensi Warsawa 1929 sedangkan setiap penerbangan internasional yang

¹⁷⁾ Peneliti, *Wawancara*, dengan bapak Amad Sudiro sebagai Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, (Jakarta: Kampus 1 Universitas Tarumanagara, 6 Desember 2019).

dilakukan setelah diundangkannya Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tunduk terhadap Konvensi Warsawa 1929 dan perubahannya yang ditetapkan di dalam Konvensi Montreal 1999.

Penerbangan yang dilakukan oleh Bapak Mahsin dengan Nomor Penerbangan GA 830 rute Jakarta menuju Singapura dan kembali ke Medan terjadi pada tanggal 7 Oktober 2016 yakni sebelum diratifikasinya Konvensi Montreal 1999 oleh Indonesia sehingga penerbangan yang dilakukan oleh bapak Mahsin hanya tunduk terhadap Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999 tidak dapat diberlakukan terhadap penerbangan tersebut sehingga yang menjadi dasar penentuan besaran ganti kerugian yang menjadi tanggung jawab perusahaan penerbangan (pengangkut) atau PT Garuda Indonesia adalah sebagaimana diatur di dalam Konvensi Warsawa 1929.

Sehingga, menurut ketentuan Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929, pengangkut bertanggung jawab secara terbatas memberi ganti kerugian sejumlah 250 francs atau sekitar 20 USD per kilogram berat dari bagasi tercatat milik penumpang, kecuali pada saat bagasi tercatat diserahkan kepada pengangkut telah dibuat suatu pernyataan khusus oleh penumpang mengenai nilai dari isi bagasi tercatat tersebut dan membayar biaya tambahan (asuransi) terhadap isi bagasi tercatat tersebut.

Oleh karena bapak Mahsin, pada saat pelaporan keberangkatan (*check-in*) tidak pernah menyatakan atau menunjukkan kepada PT Garuda Indonesia mengenai keberadaan barang berharga yang disimpan di dalam bagasi tercatat dengan nomor bagasi GA 346003 seberat 11 kg dan bapak Mahsin tidak pernah membayar biaya tambahan untuk mengasuransikan barang yang dianggap berharga yang disimpannya di dalam bagasi tercatatnya maka sesuai ketentuan Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 yang menerapkan konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), maka perusahaan penerbangan dalam hal ini PT Garuda Indonesia secara otomatis bertanggung jawab terhadap

hilangnya bagasi tercatat milik bapak Mahsin dengan nomor bagasi GA 346003 seberat 11 kg pada tanggal 7 Oktober 2016 dengan nomor penerbangan GA 830 rute Jakarta menuju Singapura dan kembali ke Medan. Dan besaran ganti kerugian terhadap hilangnya bagasi tercatat milik bapak Mahsin yang menjadi tanggung jawab PT Garuda Indonesia terbatas sebesar jumlah yang ditetapkan di dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 yaitu sebesar 250 Francs atau 20 USD per kg dari berat bagasi tercatat bapak Mahsin dengan perhitungan sebagai berikut, 11 kg x 20 USD yaitu sebesar 220 USD. Dan PT Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab terhadap hilangnya barang berharga yang disimpang di dalam bagasi tercatat milik bapak Mahsin. Hal ini sesuai dengan pendapat DR. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M.Kn., bahwa terdapat limitasi mengenai nilai nominal jumlah ganti kerugian yaitu diberi ganti kerugian yang dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat tersebut USD 20 per kg yang diatur di dalam Konvensi Warsawa 1929.

Berdasarkan Putusan Pengadilan yang peneliti kaji, majelis hakim telah menghukum PT Garuda Indonesia untuk membayar ganti kerugian sebesar Rp. 23.124.000,00 (dua puluh tiga juta seratus dua puluh empat ribu rupiah) atas hilangnya bagasi tercatat milik bapak Mahsin, akan tetapi bapak Mahsin pada saat melakukan pelaporan keberangkatan (*check-in*) tidak pernah memberitahu atau mendeklarasikan (*declare*) kepada PT Garuda Indonesia mengenai keberadaan barang yang dianggap berharga tersebut di dalam bagasi tercatat miliknya. Dan bapak Mahsin juga tidak pernah membayar biaya tambahan untuk mengasuransikan bagasi tercatat miliknya yang memuat barang berharga tersebut. Sehingga berdasarkan konsep tanggung jawab praduga bersalah maka PT Garuda Indonesia hanya bertanggung jawab terbatas sebesar jumlah yang ditentukan di dalam Konvensi Warsawa 1929.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Perusahaan Penerbangan yang menyediakan jasa pengangkutan udara menggunakan pesawat terbang atau biasanya disebut pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian penumpang akibat hilangnya bagasi tercatat yang berada di bawah pengawasan perusahaan penerbangan. Konsep tanggung jawab yang diterapkan adalah tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), oleh karenanya perusahaan penerbangan (pengangkut) secara otomatis bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita penumpang akibat hilangnya bagasi tercatat miliknya yang berada di bawah pengawasan perusahaan penerbangan (pengangkut) dan oleh karena perusahaan penerbangan (pengangkut) secara otomatis bertanggung jawab maka perusahaan penerbangan (pengangkut) hanya bertanggung jawab secara terbatas sebesar jumlah yang ditetapkan baik di dalam Konvensi Warsawa 1929 maupun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan/atau Peraturan Menteri Perhubungan Udara Nomor 77 Tahun 2011 yang acuan penentuan pemberlakuannya berdasarkan trayek penerbangan yaitu penerbangan internasional atau penerbangan domestik.

Perusahaan penerbangan (pengangkut) tidak bertanggung jawab terhadap barang berharga yang disimpan di dalam bagasi tercatat apabila tidak dideklarasikan atau ditunjukkan kepada pihak perusahaan penerbangan pada saat pelaporan keberangkatan.

2. Terdapat 2 (dua) peraturan penyelenggaraan penerbangan yang berlaku di Indonesia yaitu Konvensi Internasional seperti Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Montreal 1999 dan Peraturan Perundang-undangan Nasional seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan beserta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Baik konvensi internasional maupun peraturan perundang-undangan nasional secara jelas dan tegas menyatakan bahwa perusahaan penerbangan (pengangkut) bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang akibat hilangnya bagasi tercatat milik penumpang. Dalam menentukan apakah konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku terhadap suatu penyelesaian ganti rugi tergantung pada trayek penerbangan apakah tergolong penerbangan domestic atau penerbangan internasional. Jika penerbangan tersebut adalah penerbangan domestic maka penyelesaian ganti rugi mengacu pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sedangkan apabila penerbangan tersebut adalah penerbangan internasional maka penyelesaian ganti rugi mengacu pada Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999.

Berdasarkan kasus yang peneliti kaji, penerbangan yang dilakukan oleh bapak Mahsin merupakan penerbangan internasional oleh karena itu penyelesaian ganti rugi yang diderita oleh bapak Mahsin akibat hilangnya bagasi tercatat miliknya yang memuat barang berharga tanpa persetujuan pengangkut mengacu pada Konvensi Warsawa 1929. Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 memberikan Batasan tanggung jawab pengangkut terhadap hilangnya bagasi tercatat milik penumpang yaitu sebesar 250 *francs* atau 20 USD per kilogramnya sehingga PT Garuda Indonesia hanya bertanggung jawab sejumlah yang ditentukan dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929.

3. Hakim sebagai penegak hukum memiliki kewenangan untuk memeriksa, mengadili dan memutus suatu perkara berdasarkan keyakinannya, akan tetapi berdasarkan kasus yang peneliti kaji jika dilihat dari aspek regulasi yaitu berdasarkan konvensi internasional dan peraturan perundang-

undangan nasional merupakan suatu putusan yang kurang tepat, hal ini dikarenakan majelis hakim yang memutus perkara *a quo* telah mengesampingkan konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan nasional di bidang penerbangan yang bersifat khusus (*lex specialis*) dan menerapkan hukum yang bersifat umum (*lex generalis*) terhadap perkara di bidang pengangkutan udara.

Dan hukuman besaran ganti kerugian yang dijatuhkan oleh majelis hakim terhadap PT Garuda Indonesia bertentangan dengan yang telah ditetapkan secara tegas dan jelas di dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 mengenai jumlah ganti rugi perusahaan penerbangan terhadap kerugian penumpang akibat rusak, hilang dan/atau musnahnya bagasi tercatat milik penumpang.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Penumpang dan/atau pengirim barang sebelum menyerahkan barang miliknya berupa bagasi tercatat seharusnya mengetahui larangan mengenai peletakkan/penyimpanan barang berharga ataupun barang yang dianggap berharga di dalam bagasi tercatat dan apabila penumpang dan/atau pengiriman barang tetap akan memasukkan / menyimpan barang berharga ataupun barang yang dianggap berharga di dalam bagasi tercatat harus memberitahu kepada pihak perusahaan penerbangan (pengangkut) mengenai keberadaan barang berharga tersebut dan penumpang sebaiknya mengasuransikan bagasi tercatat miliknya yang ditiptkan kepada perusahaan penerbangan sehingga apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan rusak, hilang dan/atau musnahnya bagasi tercatat miliknya dapat memperoleh ganti kerugian sebesar yang diatur di dalam peraturan penyelenggaraan penerbangan ditambah dengan besaran klaim asuransi sesuai dengan nilai barang yang sebenarnya.

2. Pihak perusahaan penerbangan seharusnya selalu mengingatkan kepada pihak penumpang pada saat akan menyerahkan bagasi tercatat miliknya agar tidak menyimpan barang berharga di dalamnya dan apabila penumpang tetap ingin menyimpan barang berharga tersebut di dalam bagasi tercatat maka terhadap bagasi tercatat tersebut harus diasuransikan. Jika penumpang tidak mengasuransikan bagasi tercatat yang menyimpan barang berharga tersebut, perusahaan penerbangan sebaiknya memberitahukan kepada penumpang apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan rusak, hilang dan/atau musnahnya bagasi tercatat miliknya yang memuat barang berharga maka perusahaan penerbangan hanya bertanggung jawab membayar ganti kerugian sebesar jumlah yang ditetapkan di dalam peraturan penyelenggaraan penerbangan yang berlaku di Indonesia.
3. Majelis Hakim seharusnya dalam memeriksa, mengadili dan memutus perkara di bidang hukum pengangkutan udara (penerbangan) harus mengacu kepada peraturan penyelenggaraan penerbangan yang berlaku di Indonesia baik konvensi internasional maupun peraturan perundang-undangan nasional seperti Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Montreal 1999, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Hal ini dikarenakan di dalam peraturan penyelenggaraan penerbangan telah diatur secara jelas dan tegas mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap segala bentuk kerugian yang dialami penumpang.

Dan menurut pendapat peneliti, putusan majelis hakim dalam perkara *a quo* yang jika dilihat dari aspek regulasi merupakan suatu putusan yang kurang tepat karena bertentangan dengan asas *lex specialis derogat legi generali* sehingga putusan yang dihasilkan oleh majelis hakim yang

memutus perkara a quo tidak mencerminkan adanya kepastian hukum bagi perusahaan penerbangan yang menyelenggarakan pengangkutan orang dan barang mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan (pengangkut) terhadap kehilangan bagasi tercatat penumpang. Oleh karenanya peneliti berpendapat bahwa akan lebih baik jika setiap sengketa ataupun perselisihan yang diajukan penyelesaiannya di hadapan pengadilan dapat diperiksa, diadili dan diputus oleh majelis hakim berdasarkan pada

IV. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Daliyo, J.B. *Pengantar Ilmu Hukum Buku Panduan Mahasiswa*. Cetakan ke-5. Jakarta: Prenhallindo, 2001.
- Fajar,Mukti. dan Yulianto Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*. Cetakan ke-4. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2017.
- Martono,K. dan Agus Pramono. *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*. Cetakan ke-2. Jakarta: Rajawali Pers, 2016.
- Martono,K. dan Amad Sudiro. *Hukum Angkutan Udara berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009*. Cetakan ke-2. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2011.
- Marzuki,Peter Mahmud. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Cetakan ke-13. Jakarta: Kencana, 2017.
- Muhammad,AbdulKadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994.
- Muhammad,Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008.
- Suherman,E. *Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah lain dalam Bidang Penerbangan*. Bandung: Alumni, 1979.
- Usman,Sution. Djoko Prakoso. dan Hari Pramono. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta: Rinka Cipta, 1990.

B. Konvensi Internasional dan Peraturan Perundang-Undangan

- Konvensi Warsawa 1929. Staatsblad Nomor 344 Tahun 1933.
- Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

- _____. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481).
- _____. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821).
- _____. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).
- _____. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 486).

C. Putusan Pengadilan

- Putusan Pengadilan Negeri Kota Medan Nomor: 125/Pdt-Sus-BPSK/2017/PN Mdn tanggal 19 April 2017.
- Putusan Mahkamah Agung Nomor 1317 K/Pdt.Sus-BPSK/2017 tanggal 19 Desember 2017.