

KAJIAN PENYELESAIAN SANTUNAN TERHADAP PENGGUNA JASA ANGKUTAN UDARA NASIONAL YANG MENDERITA KERUGIAN

Ahmad Sudiro*)

Abstract

Settlement payment of compensation to service users who suffer a loss of air transport is a form of corporate responsibility as an air freight carrier. In the present study found three substances on which the tort users of air transport services to carriers, namely because the users of air transport services of death, injury, or disability in a plane crash, by applying the principle of strict liability (strict liability). Furthermore, the study also found that the payment of compensation to the users of air transport services which suffered losses due to the crash can be solved through the mechanism of mediation or litigation by way of referring to the applicable law.

Key words: Compensation, User Services Air Transport.

A. Pendahuluan

Dipandang dari segi geografis, luas wilayah, dan penyebaran penduduknya, maka penyelenggaraan angkutan udara di Indonesia dalam kehidupan sehari-hari memegang peran yang sangat penting dalam berbagai kegiatan, karena masyarakat dalam melakukan aktivitas sering menggunakan pesawat udara agar lebih cepat sampai tujuan. Pesawat udara merupakan sarana perhubungan yang cepat, efisien, dan nyaman sehingga merupakan pilihan yang paling tepat dalam kehidupan dunia modern yang menuntut segala sesuatu serba cepat dan efisien. Pesawat udara mempunyai karakteristik antara lain mampu mencapai tempat tujuan dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, tidak mengenal batas suatu negara, memiliki tingkat keamanan dan keselamatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan moda transportasi lainnya (H.K. Martono, 1987).

Namun penyelenggaraan angkutan udara nasional beberapa tahun terakhir ini masih menunjukkan sering terjadi serangkaian kecelakaan, dengan berbagai sebab yang mengakibatkan kerugian terhadap pengguna jasa angkutan udara

*) Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Jakarta.

sebagai konsumen. Kecelakaan (*accident*) adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, di mana terjadi kematian atau luka parah atau kerugian yang disebabkan oleh benturan dengan pesawat udara atau semburan mesin jet pesawat udara atau terjadi kerusakan struktural atau adanya peralatan yang perlu diganti atau pesawat udara hilang sama sekali (H.K. Martono, 2007). Kecelakaan-kecelakaan pesawat udara tersebut, dapat disebabkan berbagai faktor, antara lain faktor manusia (*human*), mesin pesawat udara (*machine/ technical*), dan cuaca (*weather*) (H.K. Martono, 2007). Dari ketiga faktor tersebut, studi menunjukkan bahwa sekitar 55% kecelakaan pesawat udara karena kesalahan/ kelalaian kapten penerbang sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan 45% sisanya disebabkan oleh hal lain yang mendukung terjadinya kesalahan/ kelalaian kapten penerbang tersebut. Studi ini juga menunjukkan bahwa peran manusia ternyata sebagai faktor rutin yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat (Jack W. London, 2003).

Dalam setiap penyelenggaraan angkutan udara akan memiliki risiko kerugian akibat kecelakaan yang kemudian berdampak pada konsekuensi hukum. Risiko tersebut khususnya yang berkaitan dengan penyelesaian santunan terhadap pengguna jasa angkutan udara yang mengalami kerugian sebagai bentuk tanggung jawab hukum (*legal liability*) dari perusahaan angkutan udara (H.K. Martono, 2007).

Pengguna jasa angkutan udara sebagai konsumen yang mengalami kecelakaan dapat menuntut santunan/ganti kerugian terhadap pihak yang dianggap bertanggung jawab. Penyelesaian pembayaran santunan kepada pengguna jasa angkutan udara yang meninggal dunia, luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan tersebut sebagai salah satu konsekuensi hukum dalam penyelenggaraan angkutan udara. Namun persoalan penyelesaian pembayaran santunan ini dalam praktek seringkali belum sepenuhnya dapat diselesaikan, karena peraturan perundang-undangan yang ada masih belum dipahami atau kurang jelas atau tidak diperhatikan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan angkutan udara (Ridwan Khairandy, 2006).

Kejelasan dan kecepatan penyelesaian pembayaran santunan kepada pengguna jasa angkutan udara yang meninggal dunia, luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan sangat membantu untuk mengurangi penderitaan korban dan/atau ahli warisnya. Apalagi ketentuan yang berlaku mengenai penetapan jumlah pembayaran santunan terhadap pengguna jasa angkutan udara nasional saat ini dianggap sudah tidak wajar dan tidak memadai lagi dibandingkan dengan kebutuhan perlindungan kepentingan pengguna jasa angkutan udara sebagai konsumen yang menderita kerugian.

Oleh karena itu, penelitian ini mengkaji dan menganalisis serta mengevaluasi norma hukum dan praktek penyelesaian santunan terhadap pengguna jasa angkutan udara yang menderita kerugian dengan menggunakan pendekatan teori tanggung jawab (*liability theory*). Penelitian ini juga terfokus pada kasus-kasus kecelakaan pesawat yang mengakibatkan kerugian penumpang sebagai pengguna jasa yang menimbulkan kewajiban perusahaan angkutan udara. Berdasarkan uraian di atas, maka permasalahan yang timbul berkaitan dengan penyelesaian santunan terhadap pengguna jasa angkutan udara nasional yang menderita kerugian, yaitu bagaimana kewajiban perusahaan angkutan udara sebagai pengangkut dalam membayar santunan kepada pengguna jasanya yang menderita kerugian?

B. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian mengenai penyelesaian santunan terhadap pengguna jasa angkutan udara nasional yang menderita kerugian ini, peneliti menggunakan pendekatan teori tanggung jawab (*liability theory*). Dasar utama pemikiran teori tanggung jawab hukum ini, menyatakan bahwa “Apabila konsumen menderita kerugian akibat menggunakan jasa dan/atau suatu produk, maka pelaku usaha wajib membayar ganti kerugian kepada konsumen sebagai bentuk tanggung jawabnya” (I. H. Ph. Diederiks Verschoor, 2006). Dengan demikian penyelesaian santunan terhadap pengguna jasa angkutan udara yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat, lahir karena adanya tuntutan tanggung jawab yang berlandaskan keadilan dalam melaksanakan hak dan kewajiban para pihak yang

terlibat kegiatan penyelenggaraan angkutan udara dengan memperhatikan asas kemanfaatan dan asas kepastian hukum.

Oleh karena itu dalam hukum angkutan udara dikenal ada 3 (tiga) teori tanggung jawab yang berkaitan dengan penyelesaian pembayaran santunan/ganti kerugian. Ketiga teori tanggung jawab tersebut, yaitu (P.S. Atiyah, 1975):

1. Teori tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*based on fault liability theory*);
2. Teori tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability theory*);
3. Teori tanggung jawab mutlak (*strict liability theory*).

Pertama, teori tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*based on fault liability theory*) ini di Indonesia dikenal dengan tanggung jawab berdasarkan perbuatan melawan hukum, sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang menyatakan bahwa "Tiap perbuatan yang melanggar hukum, dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut" (R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, 1996). Pada dasarnya konsep kesalahan yang terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdara itu mengandung dua aspek, sebagai berikut (Wirjono Prodjodikoro, 1993):

- (1) Adil, jika seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain karena kesalahannya diwajibkan untuk membayar ganti kerugian kepada korban atas kerugian tersebut.
- (2) Adil, jika seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain tanpa kesalahannya tidak wajib membayar ganti kerugian kepada korban.

Dalam teori tentang kesalahan sebenarnya lebih memusatkan perhatian pada hubungan yang pertama, yaitu jika pihak yang menyebabkan kerugian terbukti bersalah, maka korban berhak untuk memperoleh ganti kerugian. Namun apabila tidak terbukti adanya unsur kesalahan dari pihak yang menyebabkan kerugian itu, maka pembayaran ganti kerugian tidak dapat diberikan (Wirjono Prodjodikoro, 1993). Oleh karena itu Pasal 1365 KUHPerdara

terkenal dengan pasal mengenai tanggung jawab berdasarkan atas kesalahan atau pasal perbuatan melawan hukum dengan beban pembuktian pada korban. Hal ini sejalan dengan Pasal 1865 KUHPerdara yang menyatakan (R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, 1996):

“Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah sesuatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut”.

Dengan demikian unsur kerugian dalam perbuatan melawan hukum perlu dibuktikan oleh korban sebagai penggugat. Hal ini untuk menentukan bahwa santunan/ganti kerugian yang akan dibayarkan sebagai akibat terjadinya suatu perbuatan melawan hukum dari tergugat. Dalam praktek besarnya nilai kerugian itu tidak ditentukan para pihak sendiri, tetapi oleh hakim yang memutuskan kasus penyelesaian gugatan ganti kerugian tersebut sesuai dengan keadaan masing-masing kasus yang berlandaskan keadilan.

Dalam Pasal 1365 KUHPerdara, unsur kesalahan telah terpenuhi jika perbuatan melawan hukum dilakukan secara sengaja atau karena adanya kelalaian (*negligence*). Kelalaian diartikan sebagai suatu kegagalan untuk bersikap hati-hati seperti yang dikehendaki oleh masyarakat. Ukurannya adalah bagaimana seorang yang mempunyai kesadaran dan pertimbangan akal sehat berperilaku pada situasi yang sama. Apabila kerugian terjadi dalam situasi yang spesifik, maka pengadilan akan mempertimbangkan apakah tergugat menunjukkan tingkat kehati-hatian seperti rata-rata anggota masyarakat dalam kelompok yang khusus tersebut (R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, 1996).

Kedua, dalam perkembangan selanjutnya, pembentukan teori tanggung jawab mengarah kepada doktrin yang lebih berorientasi pada kepentingan konsumen yaitu teori tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah/ kelalaian (*presumption of negligence theory*) dengan menerapkan prinsip *res ipsa loquitur* dan *negligence per se* (Bryan A. Garner, 1990). Dengan diterapkannya prinsip ini, maka penggugat tidak lagi dibebani kewajiban untuk membuktikan adanya unsur kesalahan/ kelalaian tergugat, akan tetapi sebaliknya tergugat yang harus

membuktikan bahwa kerugian akibat kecelakaan yang terjadi bukan disebabkan oleh kesalahan/ kelalaiannya. Dengan demikian teori tanggung jawab ini tidak lagi dirasakan terlalu memberatkan bagi pengguna jasa angkutan yang mengajukan gugatan ganti kerugian dalam kecelakaan pesawat udara.

Teori tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah/kelalaian tersebut, dalam perkembangannya kemudian diikuti dengan teori tanggung jawab berdasarkan praduga bertanggung jawab (*presumption of liability theory*). Kebalikan dari tanggung jawab ini adalah teori tanggung jawab berdasarkan praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*presumption of non-liability theory*). Teori ini biasanya hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan berdasarkan pendapat umum pembatasan tersebut dapat dibenarkan. Penerapan dari *presumption of non-liability theory* ini dapat dilihat dalam hukum pengangkutan. Misalnya, untuk kerusakan atau kehilangan bagasi tangan/ bagasi kabin yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang sendiri merupakan tanggung jawab dari penumpang. Namun demikian, dalam Pasal 44 Ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, ada penegasan yang menyatakan bahwa teori tanggung jawab berdasarkan praduga tidak selalu bertanggung jawab (*presumption of non-liability theory*) ini tidak lagi diterapkan secara mutlak, dan justru mengarah kepada sistem tanggung jawab dengan pembatasan jumlah ganti kerugian (setinggi-tingginya sebesar Rp. 1.000.000,-). Dengan demikian untuk bagasi tangan/ bagasi kabin, maka pengangkut sebagai pelaku usaha tetap dapat diminta pertanggungjawaban, jika penumpang sebagai konsumen dapat membuktikan mengenai kesalahan/ kelalaian pihak pengangkut. Teori tanggung jawab berdasarkan praduga bertanggung jawab (*presumption of liability theory*) menyatakan bahwa tergugat selalu dianggap bertanggung jawab, sampai tergugat dapat membuktikan sebaliknya bahwa tergugat tidak bersalah. Dengan demikian beban pembuktian dalam mengajukan gugatan ganti kerugian dengan penerapan *presumption of liability theory* tetap diletakan kepada tergugat. Selain itu teori tanggung jawab berdasarkan praduga bertanggung jawab mempunyai 4 (empat) variasi dalam praktek gugatan ganti kerugian, yaitu (P.S. Atiyah, 1975):

- a. Tergugat dapat membebaskan diri untuk membayar ganti kerugian kepada penggugat, jika tergugat dapat membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaan tergugat;
- b. Tergugat dapat membebaskan diri untuk membayar ganti kerugian kepada penggugat, jika tergugat dapat membuktikan bahwa pihaknya telah mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian;
- c. Tergugat dapat membebaskan diri untuk membayar ganti kerugian kepada penggugat, jika tergugat dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul bukan karena kesalahan/kelalaian tergugat;
- d. Tergugat tidak bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian kepada penggugat, jika kerugian itu oleh kesalahan/kelalaian penggugat sendiri.

Ketiga, teori tanggung jawab mutlak (*strict liability theory*) sebagai teori yang muncul pada perkembangan terakhir berkaitan dengan dasar tuntutan tanggung jawab langsung dalam penyelesaian gugatan ganti kerugian konsumen. Penerapan tanggung jawab ini dianggap sebagai suatu sistem tanggung jawab yang memiliki karakter hukum dengan tingkat tanggung jawab yang lebih tinggi terhadap kepentingan konsumen. Hal ini menunjukkan adanya perbedaan antara kedudukan konsumen yang lemah secara individual dengan kedudukan perusahaan angkutan udara yang lebih kuat.

Penerapan teori tanggung jawab mutlak tersebut sangat logis, karena merupakan biaya yang harus dibayar kepada masyarakat/konsumen sebagai imbalan atas diperbolehkannya melakukan kegiatan usaha yang berbahaya dan berisiko tinggi. Namun penerapan tanggung jawab mutlak dalam menyelesaikan ganti kerugian kepada konsumen tersebut, kemudian diimbangi dengan pengalihan risiko kerugian melalui mekanisme asuransi tanggung jawab dalam penyelenggaraan angkutan udara (H. A. Ehrenzweig, 1961).

Oleh karena itu penyelesaian pembayaran santunan/ganti kerugian dengan menerapkan pendekatan teori tanggung jawab mutlak sudah semestinya diberlakukan dalam upaya menjamin keamanan dan keselamatan pengguna jasa angkutan udara sebagai konsumen, sebab prinsip tanggung jawab mutlak lebih

melindungi kepentingan pengguna jasa angkutan udara dan menguntungkan (*benefits*) bagi perusahaan angkutan udara sebagai pelaku usaha. Dalam perspektif ekonomi, penyelesaian pembayaran santunan/ganti kerugian terhadap korban semestinya dilakukan dengan cara mengembalikan kepada keadaan ekonomis semula sebelum terjadinya kerugian tersebut dialami oleh korban (Richard A. Posner, 1987). Selain itu dalam setiap penerapan suatu teori tanggung jawab, biasanya selalu diikuti dengan pengalihan risiko kerugian melalui mekanisme asuransi dalam menyelesaikan pembayaran ganti kerugiannya, sehingga biayanya (*cost*) dapat lebih efisien dan efektif (*efficien and effective*).

C. Metode Penelitian

Berdasarkan pendahuluan dan tinjauan pustaka di atas, maka peneliti menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan kualitatif (Soerjono Soekanto, 1986). Sebagai suatu penelitian hukum normatif, maka penelitian ini berbasis analisis terhadap norma hukum, baik hukum dalam arti peraturan perundang-undangan (*law as it is written in the books*) maupun hukum dalam arti putusan-putusan pengadilan (*law as it is decided by judge through judicial process*). Objek yang dikaji dan dianalisis dalam penelitian ini adalah norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan. Penelitian ini bersifat eksplanatoris yang berbentuk evaluatif dari kombinasi penelitian hukum angkutan udara dan asas-asas hukum, serta bertujuan untuk mencari penyelesaian masalah (Soerjono Soekanto, 1996).

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan mengumpulkan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier (Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, 2003). Bahan hukum primer diperoleh dari berbagai peraturan perundang-undangan nasional dan perjanjian-perjanjian internasional di bidang angkutan udara yang berkaitan dengan masalah penelitian ini. Bahan hukum sekunder diperoleh dari buku-buku (*text books*) ilmiah tentang hukum angkutan udara, teori yang berkaitan dengan tanggung jawab dan ganti kerugian, hak dan kewajiban para pihak dalam penyelenggaraan angkutan udara, dan lain-lainnya

yang relevan dengan penelitian ini. Bahan hukum tersier sebagai bahan penunjang yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, diperoleh dari kamus hukum dan peraturan hukum angkutan udara, kamus umum, jurnal hukum, surat kabar, majalah hukum, dan hasil penelitian yang berkaitan dengan penyelesaian pembayaran santunan/ganti kerugian dan tanggung jawab hukum perusahaan angkutan udara terhadap pengguna jasa angkutan udara yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat. Untuk mendukung dan melengkapi analisis data sekunder tersebut, peneliti melakukan wawancara dengan berbagai informan atau nara sumber yang berkompeten dan dinilai memahami konsep-konsep pemikiran yang terdapat dalam data sekunder penelitian, serta para pihak yang terkait dengan kegiatan penyelenggaraan angkutan udara, dan menggunakan pedoman wawancara dengan teknik wawancara tidak berstruktur yang bersifat terfokus (Soerjono Soekanto, 1986).

D. Hasil dan Pembahasan

Mengacu kepada pemikiran bahwa penyelesaian pembayaran santunan/ganti kerugian terhadap pengguna jasa angkutan udara sebagai bentuk tanggung jawab pengangkut. Dalam penelitian ini menemukan dan mengidentifikasi 3 (tiga) substansi yang menjadi dasar gugatan ganti kerugian pengguna jasa angkutan udara akibat kecelakaan pesawat kepada pengangkut. Gugatan ganti kerugian tersebut yaitu karena pengguna jasa angkutan udara meninggal dunia, luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan pesawat, dengan menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Misalnya dalam kasus *Salvatore Abbananto v. PT. Lion Air*, pada Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No.160/Pdt.G/2007/PN.JKT.PST. Selanjutnya penelitian ini juga menemukan bahwa pembayaran santunan/ganti kerugian kepada pengguna jasa angkutan udara akibat kecelakaan pesawat dapat diselesaikan melalui mekanisme mediasi atau cara litigasi dengan mengacu ketentuan hukum yang berlaku di bidang angkutan udara.

Kewajiban perusahaan angkutan udara sebagai pengangkut tersebut untuk

membayar santunan kepada pengguna jasanya yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat pernah dialami oleh pengangkut dari berbagai negara, dengan berpedoman pada perjanjian internasional maupun peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku. Ketentuan internasional yang mengatur kewajiban perusahaan angkutan udara untuk membayar santunan/ ganti kerugian kepada pengguna jasanya terdapat dalam Pasal 21 Ayat (1) konvensi Warsawa Tahun 1929, yang menyatakan: (1) *In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.*

Ketentuan mengenai ganti kerugian tersebut pada dasarnya sebagai bentuk tanggung jawab hukum dari perusahaan angkutan udara kepada pengguna jasanya, sebagaimana yang di atur dalam Pasal 17 konvensi Warsawa Tahun 1929, yang menyatakan bahwa:

The carrier shall be liable for damage sustained in the event of death, wounding or any other bodily injury by a passenger if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

Pasal 17 konvensi Warsawa Tahun 1929 di atas, menegaskan jika perusahaan angkutan udara bertanggung jawab untuk membayar santunan kepada pengguna jasanya harus memenuhi syarat-syarat seperti berikut: (a) kerugian harus disebabkan oleh suatu kecelakaan (*accident*); (b) kecelakaan (*accident*) itu harus terjadi dalam pesawat udara (*on board the aircraft*); atau (c) kecelakaan tersebut harus terjadi pada waktu melakukan embarkasi atau disembarkasi (*in the course of any of the operations of embarking or disembarking*) (Georgette Miller, 1976).

Namun dalam praktek penyelenggaraan angkutan udara, terdapat kesulitan berkaitan dengan adanya persyaratan tersebut, karena pada konvensi Warsawa Tahun 1929 tidak ada definisi tentang apa yang diartikan dengan *accident, on board the aircraft, dan in the course of any operations of embarking or disembarking*. Oleh karena konvensi tidak merumuskan secara jelas mengenai

pengertian istilah-istilah itu, sehingga penafsirannya harus dicari dari berbagai pendapat para sarjana atau putusan-putusan pengadilan.

Dengan demikian sangat sulit untuk menentukan apakah suatu kejadian yang menimbulkan kerugian pengguna jasa angkutan udara menurut Pasal 17 konvensi Warsawa Tahun 1929 atau bukan. Oleh karena diserahkan pada penafsiran pengadilan atau para sarjana, sehingga akan terdapat perbedaan-perbedaan. Hal ini tentu akan dirasakan kurang menguntungkan bagi penumpang. Masalah ini dalam hukum penerbangan telah dicoba diatasi dengan membuat protokol Guatemala City Tahun 1971 dan konvensi Montreal Tahun 1999 sebagai perubahan atas konvensi Warsawa Tahun 1929. Di samping itu bagi penerbangan dari dan ke atau melalui Amerika Serikat berlaku Montreal Agreement Tahun 1966 untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

Pengaruh konvensi Montreal Tahun 1999 dan protokol Guatemala City Tahun 1971 cukup besar, walaupun sampai saat ini masih belum berlaku (*come into force*). Hal ini sejalan dengan perkembangan praktek kegiatan penyelenggaraan penerbangan sekarang yang lebih besar memberikan perlindungan hukum kepada pengguna jasa angkutan udara. Di beberapa negara, prinsip-prinsip yang diterapkan dalam konvensi Montreal Tahun 1999 dan protokol Guatemala City Tahun 1971 telah diberlakukan pada praktek penyelenggaraan angkutan udara domestiknya.

Dengan demikian pengaturan hukum angkutan udara internasional secara umum masih memberlakukan ketentuan yang terdapat dalam konvensi Warsawa Tahun 1929. Namun untuk masalah yang berkaitan dengan sistem tanggung jawab yang diberlakukan dan jumlah nilai santunan kepada pengguna jasa angkutan udara akibat kecelakaan pesawat, telah diadakan beberapa perubahan dan pembaruan melalui protokol the Hague Tahun 1955, konvensi Guadalajara Tahun 1961, Montreal Agreement Tahun 1966, protokol Guatemala City Tahun 1971, protokol tambahan Montreal No. 1, 2, 3, dan 4 Tahun 1975, dan konvensi Montreal Tahun 1999. Montreal Agreement Tahun 1966 merupakan satu persetujuan antara berbagai perusahaan angkutan udara yang terbang dari, ke, atau melalui Amerika Serikat dengan Pemerintah Amerika Serikat. Persetujuan

Montreal Tahun 1966 ini diikuti oleh hampir seluruh perusahaan angkutan udara internasional terpenting di dunia, sehingga pengaruhnya sangat besar terhadap keefektifan pelaksanaan konvensi Warsawa Tahun 1929, meskipun persetujuan Montreal Tahun 1966 ini bukan merupakan perjanjian antar negara. Dengan demikian perubahan dan pembaruan konvensi atau perjanjian internasional di bidang penerbangan yang berkaitan dengan perkembangan tanggung jawab pengangkut dan jumlah santunan kepada pengguna jasa angkutan udara yang meninggal dunia atau menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat, seperti tercantum pada tabel di bawah ini:

T a b e l:

Perkembangan Jumlah Santunan/ Ganti Kerugian per Penumpang dan Sistem Tanggung Jawab Dalam Konvensi/ Perjanjian Internasional Bidang Angkutan Udara

No.	Konvensi / Perjanjian Internasional	Jumlah Ganti kerugian/ Penumpang	Sistem Tanggung Jawab
1.	<i>Warsaw Convention 1929</i>	125.000 <i>Francs</i> (US\$ 8.300)	<i>Presumption of Liability</i>
2.	<i>The Hague Protocol 1955</i>	250.000 <i>Francs</i> (US\$ 16.600)	<i>Presumption of Liability</i>
3.	<i>Montreal Agreement 1966</i>	US\$ 58.000 (tidak termasuk biaya perkara) US\$ 75.000 (termasuk biaya perkara)	<i>Strict Liability</i>
4.	<i>Guatemala City Protocol 1971</i>	1.500.000 <i>Francs</i> (US\$ 100.000)	<i>Strict Liability</i>
5.	<i>Montreal Convention 1999</i>	100.000 <i>SDR</i> (US\$ 125.000)	<i>Strict Liability</i>

Sumber: Konvensi Warsawa Tahun 1929, Protokol the Hague Tahun 1955, Persetujuan Montreal Tahun 1966, Protokol Guatemala Tahun 1971, dan Konvensi Montreal Tahun 1999.

Pada dasarnya perubahan-perubahan tersebut, bertujuan untuk kepentingan penumpang sebagai pengguna jasa angkutan udara agar lebih mendapat perlindungan hukum dan terjamin hak-haknya dalam memperoleh santunan yang wajar serta memadai jika terjadi kerugian. Selain itu dengan pengalihan risiko kerugian melalui mekanisme asuransi saat ini, maka perusahaan angkutan udara dalam melakukan kegiatan usaha dapat mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap setiap gugatan ganti kerugian.

Dari perkembangan perubahan konvensi Warsawa Tahun 1929 tersebut, maka asas kemanfaatan dan asas keadilan serta asas kepastian hukum tetap

menjadi pedoman yang diperhatikan dalam perubahan konvensi Warsawa Tahun 1929 khususnya yang berkaitan dengan perkembangan jumlah santunan kepada penumpang sebagai pengguna jasa dan sistem tanggung jawab perusahaan angkutan udara. Selain itu dalam ketentuan Pasal 21 Ayat (1) konvensi Montreal Tahun 1999 menyatakan “... *the carrier shall not be able to exclude or limit its liability*”. Hal ini menunjukkan bahwa pada hakikatnya dalam perkembangan pembayaran jumlah santunan sebagai bentuk tanggung jawab perusahaan angkutan udara, ternyata pengangkut tidak dapat mengesampingkan atau membatasi tanggung jawabnya. Oleh karena itu perusahaan angkutan udara sebagai pengangkut wajib membayar santunan kepada pengguna jasanya sesuai dengan kerugian yang secara nyata dialaminya akibat kecelakaan pesawat. Dengan demikian perusahaan angkutan udara dalam melakukan kegiatan usahanya harus memperhitungkan seluruh biaya (*cost*) yang dikeluarkan untuk membayar santunan kepada pengguna jasanya akibat kecelakaan pesawat sebagai bentuk tanggung jawab, dengan tetap memperhatikan kemanfaatan/ keuntungan (*benefits*) untuk mencapai efisiensi dan efektifitas (*efficiency and effectivity*) dalam penyelenggaraan angkutan udara.

Dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan udara domestik di Indonesia, peraturan perundang-undangan nasional yang pernah diberlakukan dan di dalamnya mengatur kewajiban perusahaan angkutan udara untuk membayar santunan sebagai bentuk tanggung jawab terhadap pengguna jasanya yaitu Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU)/ *Luchtvoervoer Ordonnantie Staatsblad* No. 100 Tahun 1939 tentang Pengangkutan Udara sebagai produk peraturan perundang-undangan peninggalan jaman Hindia Belanda yang diberlakukan sekitar 72 (tujuh puluh dua) tahun yang lalu. Pada saat itu dunia penyelenggaraan angkutan udara masih dalam tahap perkembangan awal, baik dari segi teknologi maupun dari segi ekonomi.

Oleh karena itu dapat dipahami jika Ordonansi Pengangkutan Udara No. 100 Tahun 1939 tersebut, dilandasi oleh falsafah pemberian perlindungan (*protective philosophy*) kepada perusahaan angkutan udara dibandingkan kepada penumpang sebagai pengguna jasanya. Ordonansi Pengangkutan Udara No. 100

Tahun 1939, dibuat sebagai tindak lanjut dari ratifikasi konvensi Warsawa Tahun 1929. Dalam Pasal 30 Ordonansi Pengangkutan Udara No. 100 Tahun 1939 menyatakan bahwa jumlah santunan kepada penumpang akibat kecelakaan pesawat sebagai bentuk tanggung jawab perusahaan angkutan udara dibatasi sebesar Rp.12.500,- (dua belas ribu lima ratus rupiah) per penumpang.

Namun Indonesia juga pernah memberlakukan Undang-undang No. 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan, tetapi jumlah santunan kepada penumpang tetap mengacu pada Ordonansi Pengangkutan Udara No. 100 Tahun 1939, yang sebenarnya tidak wajar dan tidak memadai lagi. Pada saat itu Ordonansi Pengangkutan Udara No. 100 Tahun 1939 ini masih berlaku berdasarkan ketentuan peralihan Undang-undang No. 83 Tahun 1958. Dalam hal ini pemerintah menyadari sehingga mengambil kebijaksanaan yang dalam praktek penyelenggaraan angkutan udara diterima sepenuhnya oleh masyarakat, walaupun dari segi hukum ada yang mempermasalahkan kebijaksanaan tersebut. Untuk mengatasi hal itu, pemerintah menyarankan kepada perusahaan angkutan udara agar penyelesaian pembayaran santunan kepada pengguna jasa angkutan udara secara kasus demi kasus sesuai dengan keadaan pada saat kecelakaan pesawat terjadi.

Dalam perkembangan selanjutnya, Undang-undang No. 83 Tahun 1958 digantikan dengan Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, dan Pasal 43 Ayat (1) & (2) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara yang menetapkan jumlah santunan kepada pengguna jasa angkutan udara yang meninggal dunia, luka-luka atau cacat akibat kecelakaan pesawat sebesar Rp. 40.000.000,- (empat puluh juta rupiah) untuk setiap penumpang pesawat udara yang meninggal dunia, sedangkan Pasal 43 Ayat (3) Peraturan pemerintah tersebut menyatakan bahwa ketentuan jumlah santunan kepada pengguna jasa angkutan udara yang cacat tetap akibat kecelakaan pesawat dibatasi sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) per penumpang. Namun Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tersebut kemudian digantikan lagi dengan Undang-undang No. 1 Tahun 2009 sebagai undang-undang penerbangan nasional yang berlaku saat ini dalam penyelenggaraan angkutan udara di Indonesia.

Pada dasarnya ketentuan pembatasan jumlah santunan dari perspektif perlindungan penumpang sebagai pengguna jasa angkutan udara dapat merugikan, karena nilai kerugian yang sebenarnya dialami penumpang atau ahli waris korban kecelakaan pesawat udara dapat saja melebihi dari nilai jumlah santunan yang ditentukan dan ditetapkan dalam peraturan pemerintah tersebut, sehingga jumlah santunan yang diberikan kepada penumpang atau ahli warisnya tidak sesuai lagi dengan nilai kerugian yang sebenarnya dialaminya. Dengan demikian seharusnya pengaturan mengenai ketentuan jumlah pembayaran santunan dalam penyelenggaraan angkutan udara nasional dapat lebih wajar dan memadai bagi korban yang menderita kerugian.

Dalam perspektif ekonomi yang terkait dengan *level of care*, maka masalah terpenting sehubungan dengan pembayaran santunan terhadap penumpang atau ahli waris korban kecelakaan pesawat udara di Indonesia dewasa ini adalah membuat suatu sistem yang mampu meningkatkan kehati-hatian perusahaan angkutan udara untuk melakukan pencegahan terhadap terjadinya kecelakaan pesawat atau peristiwa yang dapat merugikan pengguna jasa angkutan udara, dan menemukan sistem penyelesaian pembayaran santunan yang cepat, efisien dan efektif serta ketentuan jumlah santunan kepada penumpang pesawat udara sebagai bentuk tanggung jawab perusahaan angkutan udara yang mudah disesuaikan dengan perkembangan kebutuhan masyarakat. Selain itu diperlukan tindakan perusahaan angkutan udara yang harus bersikap sangat hati-hati dalam melakukan kegiatan usahanya dengan cara mengikuti semua standar persyaratan kelaikudaraan dan standar operasi prosedur (*SOP*) yang telah ditentukan dan ditetapkan pihak yang berwenang dalam mengatur kegiatan penyelenggaraan angkutan udara.

Selain itu dalam pelaksanaan penyelesaian santunan kepada pengguna jasa angkutan udara yang menderita kerugian, ternyata ketentuan pembatasan jumlah santunan kepada penumpang sudah tidak diikuti lagi oleh banyak perusahaan angkutan udara nasional dalam membayar santunan kepada ahli waris penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat saat ini. Dalam praktek masing-masing perusahaan angkutan udara nasional mempunyai

patokan sendiri dalam membayar santunan kepada penumpang atau ahli waris korban kecelakaan pesawat udara, dan jumlah pembayaran santunan kepada penumpang pesawat udara melebihi ketentuan Pasal 43 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995, sehingga pembayaran santunan kepada penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara nasional di Indonesia banyak diselesaikan secara kasus demi kasus.

Pada dasarnya apabila terjadi suatu kerugian terhadap pengguna jasa angkutan udara, maka penyelesaian santunan kepada korban atau ahli warisnya selalu dibayarkan tanpa mempermasalahkan ada atau tidak adanya unsur kesalahan/ kelalaian perusahaan angkutan udara. Jadi dalam praktek baik pada penyelenggaraan angkutan udara domestik, maupun internasional saat ini, sudah diberlakukan sistem tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Meskipun secara formal konvensi Warsawa Tahun 1929 masih menganut sistem tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*). Namun dalam konvensi Montreal Tahun 1999 yang menggantikan konvensi Warsawa Tahun 1929 menganut sistem tanggung jawab mutlak, tetapi konvensi Montreal Tahun 1999 ini belum berlaku karena sejumlah ratifikasi yang diperlukan untuk berlakunya konvensi tersebut belum tercapai sampai saat ini. Apabila sistem tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan yang diterapkan tentu akan sangat menyulitkan bagi penumpang sebagai pengguna jasa yang harus membuktikan adanya unsur kesalahan perusahaan angkutan udara. Selain itu proses di pengadilan akan memerlukan waktu yang cukup lama dengan biaya yang cukup besar, sedangkan penggugat belum tentu memenangkan perkara gugatan ganti kerugian tersebut. Dengan diterapkannya tanggung jawab mutlak dalam penyelenggaraan angkutan udara, maka lebih memudahkan bagi penumpang atau ahli warisnya untuk memperoleh santunan dengan proses yang lebih cepat, efisien dan efektif. Namun demikian dalam Pasal 141 Ayat (2) Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan bahwa penumpang atau ahli warisnya dapat mengajukan gugatan ganti kerugian ke pengadilan,

jika mencurigai adanya indikasi tindakan sengaja atau kesalahan/kelalaian perusahaan angkutan udara atau orang yang dipekerjakannya sehingga menyebabkan perusahaan angkutan udara bertanggung jawab secara tidak terbatas.

Sejalan dengan penerapan tanggung jawab mutlak dalam undang-undang penerbangan nasional, sebaiknya santunan kepada pengguna jasa angkutan udara ditetapkan secara wajar dan memadai serta sesuai dengan kerugian yang dialami pengguna jasa saat terjadi kecelakaan pesawat udara. Hal ini dapat ditempuh dengan cara diadakan suatu ketentuan petunjuk melalui peraturan pemerintah atau keputusan presiden, atau peraturan menteri perhubungan, atau pejabat lainnya yang diberi tugas dan kewenangan untuk mengevaluasi setiap tahun dan mengadakan perubahan atau penyesuaian nilai jumlah santunan kepada pengguna jasa angkutan udara sewaktu-waktu dipandang perlu. Evaluasi nilai jumlah santunan ini harus didasarkan pada beberapa pertimbangan, antara lain seperti kemanfaatan, keadilan, tingkat hidup yang layak masyarakat Indonesia, kelangsungan hidup perusahaan angkutan udara nasional, tingkat inflasi kumulatif nilai mata uang rupiah, pendapatan perkapita masyarakat Indonesia, dan perkiraan usia harapan hidup orang Indonesia (Mochtar Kusumaatmadja, 2006). Cara seperti ini sangat baik, karena secara yuridis mempunyai dasar yang kuat dan diharapkan akan lebih objektif serta realistis.

Proses perubahan aturan hukum mengenai nilai jumlah santunan kepada pengguna jasa angkutan udara nasional yang merupakan bentuk tanggung jawab akan lebih efisien dan efektif (*efficient and effective*). Dengan demikian dapat meminimalisasi biaya (*cost*) dan waktunya lebih cepat jika dibandingkan dengan cara perubahan melalui undang-undang, sehingga dapat memberikan manfaat (*benefits*) yang lebih baik bagi semua pihak, khususnya pengguna jasa angkutan udara yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat.

Oleh karena jika dipandang dari perspektif ekonomi, maka semua tindakan manusia berdasarkan pada prinsip rasionalitas karena selalu memperhitungkan biaya dan keuntungan (*economic rational*). Untuk mengukur rasionalitas tersebut maka digunakan pendekatan perhitungan untung rugi, yaitu mengusahakan agar

keseluruhan keuntungan (*benefits*) harus lebih besar daripada keseluruhan biaya (*cost*). Setiap manusia akan selalu menerapkan prinsip efisiensi dalam ekonomi (*economic efficiency*), dengan mengusahakan agar keuntungan dapat dimaksimalkan setinggi mungkin, dan sebaliknya kerugian ditekan seminimal mungkin (Robert Cooter & Thomas Ulen, 1998).

Pada akhirnya masalah penyelesaian santunan terhadap pengguna jasa angkutan udara akibat kecelakaan pesawat memiliki peran yang sangat penting, karena sebagai bentuk tanggung jawab dari pelaku usaha kepada konsumen. Kewajiban perusahaan angkutan udara dalam praktek penyelesaian santunan kepada pengguna jasanya akibat kecelakaan pesawat bergantung kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro yang disesuaikan dengan perkembangan masyarakat, maupun ditinjau secara mikro yang disesuaikan dengan perkembangan penyelenggaraan angkutan udara. Dalam pelaksanaannya, penyelesaian santunan kepada pengguna jasa angkutan udara akibat kecelakaan pesawat di Indonesia terdapat 2 (dua) metode, yaitu melalui mekanisme mediasi dan proses penyelesaian melalui litigasi. Selain itu dalam prakteknya, perusahaan-perusahaan angkutan udara nasional mempunyai patokan sendiri dalam menyelesaikan santunan kepada pengguna jasa angkutan udara akibat kecelakaan pesawat.

Dari kasus-kasus penyelesaian pembayaran santunan kepada penumpang atau ahli waris korban kecelakaan pesawat udara ternyata pihak manajemen dari masing-masing perusahaan angkutan udara berbeda dalam melaksanakan pembayaran jumlah santunan kepada penumpang atau ahli waris korban kecelakaan pesawat udara dalam penyelenggaraan angkutan udara nasional di Indonesia. Hal ini tergantung hasil negosiasi atau proses mediasi yang disepakati para pihak dengan tetap memperhatikan aspek biaya dan manfaat (*cost and benefits*) dari penggantian kerugian dalam rangka mencapai efisiensi dan efektifitas (*efficiency and effectivity*) pada proses penyelesaian pembayaran santunan kepada pengguna jasa angkutan udara yang menderita kerugian sebagai bentuk tanggung jawabnya.

Selain itu berdasarkan analisis beberapa kasus penyelesaian santunan kepada pengguna jasa angkutan udara akibat kecelakaan pesawat, maka praktek penyelesaian pembayaran santunan dari perusahaan angkutan udara kepada pengguna jasanya yang menderita kerugian di Indonesia telah menerapkan pendekatan teori **tanggung jawab mutlak** (*strict liability*). Penerapan tanggung jawab secara mutlak ini diberlakukan, baik untuk penyelesaian pembayaran santunan dengan mekanisme mediasi maupun yang melalui cara litigasi, dengan tetap memperhatikan asas keadilan, asas kemanfaatan, dan asas kepastian hukum.

E. Kesimpulan dan Saran

Peneliti sampai pada kesimpulan mengenai temuan atas permasalahan yang diajukan, sebagai berikut: Pengguna jasa angkutan udara yang menderita kerugian atau ahli waris korban kecelakaan pesawat di dunia internasional, memperoleh santunan dari perusahaan angkutan udara sebagai pengangkut berdasarkan tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Di Indonesia juga, dalam praktek perusahaan angkutan udara nasional telah membayar santunan kepada pengguna jasanya yang meninggal dunia, luka-luka, atau cacat tetap, termasuk yang menderita kerugian mental atau mengalami penderitaan batin akibat kecelakaan pesawat udara berdasarkan teori tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Pembayaran santunan tersebut dapat melalui proses mediasi (di luar pengadilan) atau proses litigasi (pengadilan). Penelitian ini menemukan bahwa dari kedua cara penyelesaian pembayaran santunan itu, ternyata proses melalui mekanisme mediasi lebih banyak diminati oleh pengguna jasa angkutan udara atau ahli warisnya, daripada proses litigasi. Mekanisme mediasi dianggap dapat meminimalisasi biaya (*cost*) dan lebih bermanfaat (*benefits*) bagi para pihak, sehingga lebih efisien (*efficient*) dan efektif (*effective*). Penelitian juga menemukan bahwa ketentuan jumlah santunan yang ditetapkan Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara dalam praktek sudah ditinggalkan, karena pembayaran santunan kepada penumpang yang meninggal dunia, luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan pesawat udara sudah lebih tinggi dari peraturan pemerintah tersebut. Pembayaran jumlah santunan yang diterima oleh pengguna

jasa angkutan udara atau ahli warisnya, tidak sama antara kasus kecelakaan pesawat yang satu dengan kasus kecelakaan pesawat yang lainnya. Selain itu undang-undang penerbangan sekarang yang mewajibkan perusahaan angkutan udara untuk mengasuransikan risiko kerugian berkaitan dengan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasanya. Ternyata hal itu tidak diikuti dengan sanksi kepada perusahaan angkutan udara yang tidak mengasuransikan risiko kerugian tersebut.

Berdasarkan hasil kesimpulan di atas, maka peneliti menyampaikan saran pada bagian akhir penelitian ini, sebagai berikut: Dalam undang-undang penerbangan nasional Indonesia di masa depan sebaiknya diatur secara tegas bahwa pengguna jasa angkutan udara yang menderita kerugian mental atau mengalami penderitaan batin akibat kecelakaan pesawat diberikan santunan yang wajar dan memadai, serta adanya pengaturan yang memberikan sanksi tegas kepada perusahaan angkutan udara nasional yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya. Dalam penjelasan undang-undang penerbangan nasional mendatang juga diperlukan batasan yang tegas mengenai kapan mulai dan berakhirnya kewajiban tersebut. Selain itu masalah yang perlu diperhatikan berkaitan dengan *level of care* dalam penyelenggaraan angkutan udara dewasa ini, membuat sistem penyelesaian pembayaran santunan yang mampu meningkatkan kehati-hatian perusahaan angkutan udara untuk melakukan segala tindakan pencegahan yang maksimal terhadap terjadinya kecelakaan pesawat atau peristiwa yang dapat merugikan pengguna jasa angkutan udara. Selain itu perlu menemukan sistem penyelesaian pembayaran santunan yang cepat, efisien dan efektif, serta ketentuan jumlah santunan kepada pengguna jasa angkutan udara yang lebih mudah menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan perekonomian Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Atiyah, P. S., 1975. *Accidents, Compensation and the Law*, 2nd Edition, London, Weidenfeld and Nicolson, Hal. 411.
- Cooter, Robert & Ulen, Thomas, 1998. *Law and Economics*, New York, Addison Wesley, Longman Inc, Hal. 271.
- Ehrenzweig, H. A., 1961. *Negligence Without Fault*, Los Angeles, University of California Press, Hal. 54.
- Garner, Bryan A. (Edt.), 2004. *Black's Law Dictionary*, 8th Edition, St. Paul Minnesota, West Publishing Company, Hal. 1336.
- Khairandy, Ridwan, 2006. "Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara, *Jurnal Hukum Bisnis* Vol. 25, No.1, Jakarta, Yayasan Pengembangan Hukum Bisnis, Hal. 21.
- Kusumaatmadja, Mochtar, 2006. *Konsep-konsep Hukum Dalam Pembangunan Nasional*, Bandung, Alumni, Hal. 20.
- London, Jack W., 2003. "General Aviation Crash Course: The First 15 Days", 39 *Trial Lawyers of America* 56, Hal. 2.
- Martono, H.K., 1987. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Bandung, Alumni, Hal. 102.
- _____, 2007. "Kecelakaan Pesawat Udara", Jakarta, *Seputar Indonesia*, 5 Januari, Hal. 7.
- _____, 2007. *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, Hal. 338-339.
- _____ & Ahmad Sudiro, 2010. *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, Hal. 99.
- Miller, Georgette, 1976. "Compensable Damage Under Article 17 of the 1929 Warsaw Convention", *Harvard Law Review*, Vol.80, Hal. 5.
- Posner, Richard A., 1987. *Economic Analysis of Law*, Boston, Little Brown & Company, Hal. 160.
- Prodjodikoro, Wirjono, 1993. *Perbuatan Melawan Hukum*, Bandung, Sumur Bandung, Hal. 24.
- Prosser, William L. 1981. *Handbook of the Law of Torts*, 4th Edition, St. Paul Minnesota, West Publishing Company, Hal. 492.
- Soekanto, Soerjono, 1986. *Penelitian Hukum*, Jakarta, UI-Press, Hal. 25.
- _____ & Sri Mamudji, 2003. *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta, Rajawali Grafindo, Hal. 33.
- Subekti, R., R. Tjitrosudibio (Penj.), 1996. *Kitab Undang-undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek)*, Jakarta, Pradnya Paramita, Hal. 298.
- Verschoor, I. H. Ph. Diederiks, 2006. *An Introduction to Air law*, Chapter 4: "The Liability of the Carrier", Nederland, Deventer-Kluwer, Hal. 19.