

# **TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP KETERLAMBATAN *TRANSIT* DALAM PENERBANGAN LANJUTAN\***

Oleh:

Diva Danica\*\*

I Made Dedy Priyanto\*\*\*

Program Kekhususan Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas  
Udayana

## **ABSTRAK**

Penerbangan lanjutan merupakan penerbangan tidak langsung yang membutuhkan *transit* sebelum sampai ke tempat tujuan. Dalam hal *transit* tersebut dapat timbul masalah seperti penumpang mengalami penundaan atau keterlambatan penerbangan dari bandar udara asal menuju bandar udara untuk *transit* sehingga mengakibatkan ditinggalnya penumpang saat pergantian pesawat atau maskapai penerbangan yang akan mengangkut penumpang dari tempat *transit* menuju tempat tujuan. Di analisis apakah maskapai penerbangan dapat bertanggung jawab berdasarkan Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian hukum normatif. Dari analisis yang dilakukan dapat ditarik kesimpulan, bahwa maskapai penerbangan berkewajiban mengantarkan penumpang hingga bandar udara tujuan, dimana bandar udara *transit* hanya sebagai persinggahan sementara untuk pergantian pesawat bukan sebagai bandar udara tujuan.

**Kata Kunci: tanggung jawab, keterlambatan, penerbangan, *transit*.**

## **ABSTRACT**

*Connecting flight are indirect flight that require transit before reaching the destination. In the case of such transit may arise problem such as passengers experiencing flight delays from the airport to the airport for transit resulting in the passengers passing during a change aircraft or airline which will transport passengers from the transit point to the destination. Needs to be analyzed on*

---

\*Tulisan ini merupakan tulisan ilmiah di luar ringkasan skripsi.

\*\*Diva Danica adalah Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas udayana, divadanica11@gmail.com.

\*\*\*I Made Dedy Priyanto, S.H., M.Kn adalah Dosen Fakultas Hukum Universitas Udayana, dedy.priyanto23@yahoo.com.

*whether airlines can be liable under the law Number 1 of 2009 about Aviation and in the Ministerial Regulation Number 77 of 2011 about Air Transport Carrier's Liability. The research method used is normative legal research method. From the analysis it can be concluded that the airlines can be liable for the delay of transit on the connecting flight because the airline is obliged to deliver passengers to the destination airport, where the transit airport is only a temporary stopover for the replacement of the aircraft not as the destination airport.*

**Keywords: liability, delays, flight, transit.**

## **I. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pemanfaatan angkutan udara di era globalisasi ini tidak lagi hanya sebagai sarana perhubungan antar pulau yang belum terjangkau oleh perhubungan darat dalam skala nasional, melainkan pula sebagai sarana perhubungan internasional, antara satu negara ke negara lainnya yang tidak mungkin ditempuh melalui jalur darat. Angkutan udara sebagai bentuk pengangkutan paling efisien dalam melakukan perjalanan internasional.

Maskapai penerbangan atau *airlines* adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang, baik yang berjadwal (*schedule service*) maupun yang tidak berjadwal (*non schedule service*).<sup>1</sup> Terdapat berbagai rute pada penerbangan berjadwal, salah satunya dikenal dengan istilah penerbangan lanjutan (*connecting flight*) yang merupakan penerbangan tidak langsung, yaitu penerbangan yang mengharuskan penumpang berpindah dari satu pesawat ke pesawat lain di tengah perjalanan

---

<sup>1</sup>Bobby Ferdinal Purwanto, Ngakan Ketut Dunia, dan Ni Putu Purwanti, 2016, "Tanggung Jawab PT Garuda Terhadap Penumpang atas Tertundanya Penerbangan (*Delay*) Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara", *Jurnal Kertha Semaya*, Vol. 04, No. 03, April 2016, Denpasar, h. 3.

untuk mencapai tujuan. Tempat singgah penerbangan (bandar udara) di tengah perjalanan ini disebut *transit*.

Penerbangan lanjutan (*connecting flight*) memerlukan waktu *transit* yang tidak menentu, ada maskapai penerbangan yang menjadwalkan waktu *transit* singkat adapula hingga berjam – jam lamanya. Dalam hal *transit* dapat timbul masalah seperti pergantian pesawat saat *transit* dengan waktu *transit* yang singkat, dimana apabila penumpang mengalami penundaan atau keterlambatan penerbangan (*delay*) dari bandar udara asal menuju bandar udara tempat untuk *transit*, sehingga mengakibatkan ditinggalnya penumpang saat pergantian pesawat atau maskapai penerbangan yang akan mengangkut penumpang dari tempat *transit* menuju tempat tujuan.

Penumpang tentu merasa dirugikan dengan adanya penundaan penerbangan (*delay*) sehingga mengakibatkan keterlambatan *transit* ini, tidak hanya dari segi materiil tetapi juga dari segi imateriil, seperti masalah apabila keterlambatan *transit* terjadi di luar negeri, dimana penumpang tidak paham dengan perbedaan bahasa, tidak memiliki kerabat di tempat *transit*, kurangnya mengenal daerah tempat *transit* tersebut dan lain sebagainya. Sehingga tentu perlu ada pihak yang bertanggung jawab dalam kerugian yang timbul terhadap penumpang karena keterlambatan *transit* ini.

Tanggung jawab hukum pada awalnya berasal dari perikatan yang menimbulkan hak dan kewajiban. Kewajiban dan hak dalam perikatan ini dijelaskan dalam Pasal 1233 KUH Perdata, yaitu bersumber dari perjanjian dan peraturan perundang – undangan.

Mengenai pertanggung jawaban maskapai penerbangan diatur dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang kemudian lebih lanjut diatur mengenai Keterlambatan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dari kedua peraturan ini akan di analisis mengenai pertanggung jawaban maskapai penerbangan terhadap keterlambatan *transit* dalam penerbangan lanjutan (*connecting flight*). Rumusan masalah yang dapat dikaji untuk analisis ini adalah apa saja bentuk – bentuk prinsip pertanggung jawaban yang dikenal dalam pengangkutan udara dan bagaimana pertanggung jawaban maskapai penerbangan terhadap keterlambatan *transit* pada penerbagan lanjutan (*connecting flight*).

## **1.2 Tujuan**

Untuk mengetahui pertanggung jawaban maskapai penerbangan terhadap penumpang yang mengalami penundaan atau keterlambatan penerbangan (*delay*) di bandar udara asal yang menyebabkan keterlambatan *transit* dalam penerbangan lanjutan (*connecting flight*) sehingga mengakibatkan ditinggalnya penumpang saat pergantian pesawat atau maskapai penerbangan selanjutnya yang bertugas mengangkut penumpang ke tempat tujuan.

## **II. ISI MAKALAH**

### **2.1 Metode Penelitian**

Metode penelitian dan Penulisan Hukum yang digunakan adalah metode hukum normatif atau dapat disebut pula penelitian hukum doktrinal. Penelitian hukum normatif atau doktrinal dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang

- undangan (*law in books*) atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan pedoman berperilaku manusia yang dapat dianggap pantas.<sup>2</sup>

Pendekatan yang digunakan dalam tulisan ini adalah pendekatan perundang – undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang – undangan dilakukan dengan menelaah Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) berasal dari pandangan – pandangan dan doktrin – doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum.<sup>3</sup>

## **2.2 Hasil Dan Analisis**

### **2.2.1 Prinsip pertanggung jawaban dalam pengangkutan udara**

Seluruh aspek kehidupan yang berkaitan dengan proses produksi barang dan jasa dapat dikembalikan pada masing – masing sila dari Pancasila sebagai satu kesatuan.<sup>4</sup> Sebagai penyelenggara jasa angkutan udara, maskapai penerbangan harus berlandaskan kepada Pancasila, yang adil dan beradab, adil dalam kaitannya dengan kemanusiaan, yaitu adil terhadap diri sendiri, terhadap sesama manusia dan terhadap Tuhannya,<sup>5</sup> atas dasar inilah hubungan antara maskapai penerbangan tidak hanya sebatas penyelenggara jasa namun juga berkaitan dengan akibat

---

<sup>2</sup>Amiruddin dan Zainal Asikin, 2012, *Pengantar Metode penelitian Hukum*, cet. VI, Rajawali Pers, Jakarta, h. 118.

<sup>3</sup>Peter Mahmud Marzuki, 2010, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, cet. VI, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta, h. 133.

<sup>4</sup>I Made Udiana, 2016, *Kedudukan Dan Kewenangan Pengadilan Hubungan Industrial*, Udayana University Press, Denpasar, h. 35.

<sup>5</sup>*Ibid.*

dari penyelenggaraan jasa tersebut harus di pertanggung jawabkan.

Secara umum terdapat tiga macam prinsip dasar tanggung jawab hukum (*legal liability concept*), yaitu yang terdiri dari prinsip tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), prinsip tanggung jawab hukum atas praduga bersalah (*presumption of liability*) dan prinsip tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).<sup>6</sup>

Prinsip – prinsip pertanggung jawaban angkutan udara tersebut dapat dijabarkan pengertiannya, yaitu:

#### 1. Tanggung Jawab Hukum Berdasarkan Unsur Kesalahan

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) yaitu, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya.<sup>7</sup> Yang dimaksud kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian “hukum”, tidak hanya bertentangan dengan peraturan perundang – undangan, tetapi juga kaidah – kaidah kesusilaan yang berlaku dalam masyarakat.<sup>8</sup>

Prinsip ini terdapat dalam Pasal 1365 KUH Perdata, yaitu: “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.”

---

<sup>6</sup>K. Martono dan Amad Sudiro, 2011, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, cet. II, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, h. 217.

<sup>7</sup>Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen*, cet. III, Sinar Grafika, Jakarta, h. 93.

<sup>8</sup>*Ibid.*

Dari Pasal 1365 KUH Perdata ini tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur – unsur ada kesalahan, ada kerugian, yang membuktikan adalah korban yang menderita kerugian, kedudukan tergugat dengan penggugat sama tinggi dalam arti saling dapat membuktikan, apabila terbukti terjadi kesalahan maka jumlah ganti kerugian tidak terbatas (*unlimited liability*).<sup>9</sup>

Jadi, apabila penumpang merasa dirugikan selama penerbangan oleh maskapai penerbangan, ia dapat menuntut ganti kerugian hanya jika dapat membuktikan bahwa maskapai penerbangan tersebut melakukan kesalahan. Bila tidak dapat membuktikan unsur kesalahan dari maskapai penerbangan, maka penumpang tidak akan mendapat ganti kerugian.

## 2. Tanggung Jawab Hukum Praduga Bersalah

K. Martono dan Amad Sudiro dalam bukunya memberi penjelasan:

... dalam perkembangannya tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) tidak dapat diterapkan dalam angkutan udara, karena kedudukan antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan tidak seimbang. Kedudukan para pihak tidak berimbang, sebab perusahaan penerbangan menguasai teknologi tinggi, sementara itu penumpang dan/atau pengirim barang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan, sehingga apabila penumpang dan/atau pengirim barang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan pasti tidak akan berhasil, karena itu sejak 1929 dikenalkan prinsip tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*).<sup>10</sup>

Prinsip ini berarti maskapai penerbangan harus selalu bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang

---

<sup>9</sup>K. Martono dan Amad Sudiro, *op.cit*, h. 221.

<sup>10</sup>K. Martono dan Amad Sudiro, *op.cit*. h. 222.

maupun bagasi, kecuali apabila maskapai penerbangan dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Jadi, pihak penumpang tidak perlu untuk melakukan pembuktian telah melakukan kesalahan pada pihak maskapai penerbangan.

Akibat dari penerapan prinsip ini adalah tanggung jawab maskapai penerbangan terbatas sejumlah ganti kerugian yang ditetapkan oleh peraturan perundang – undangan yang berlaku terhadap kerugian yang diderita penumpang, namun masih dimungkinkan bagi penumpang untuk memperoleh ganti rugi yang lebih besar dengan membuktikan bahwa maskapai penerbangan melakukan kesalahan yang disengaja.<sup>11</sup>

Prinsip ini terdapat dalam Pasal 468 KUH Dagang, yaitu: “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.”

### 3. Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah

Prinsip tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*legal liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*), yaitu dimana tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan, atau dengan kata lain suatu prinsip tanggung jawab yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah ada atau tidak dalam kenyataan.<sup>12</sup>

Maskapai penerbangan menurut prinsip ini wajib untuk bertanggung jawab untuk mengganti kerugian secara mutlak

---

<sup>11</sup>K. Martono dan Amad Sudiro, *op.cit*, h. 226.

<sup>12</sup>E. Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, cet. I, Liberty, Yogyakarta, h.35.



terhadap penumpang maupun bagasinya tanpa memandangi adanya kesalahan atau tidak selama proses pengangkutan.

Dari pemaparan – pemaparan mengenai prinsip tanggung jawab hukum dalam pengangkutan udara, Indonesia menganut prinsip tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) mengenai masalah keterlambatan dilihat dari Pasal 146 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan: “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.”

### **2.2.2 Tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap keterlambatan *transit* dalam penerbangan lanjutan**

Pasal 1 angka 22 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menjelaskan: “Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.”

Persyaratan kapan maskapai penerbangan dapat dimintai pertanggung jawaban erat kaitannya dengan permasalahan tentang prinsip – prinsip pertanggung jawaban pengangkutan udara. Persoalan ini penting karena akan menentukan apakah maskapai penerbangan dapat bertanggung jawab atau tidak saat terjadinya keterlambatan *transit* dalam penerbangan lanjutan (*connecting flight*).

Dalam masalah ini, keterlambatan merupakan suatu pelanggaran dari kewajiban, dimana kewajiban itu dipenuhi tetapi

tidak sebagaimana seharusnya.<sup>13</sup> Ini berarti keterlambatan sampai pada bandar udara *transit* merupakan suatu pelanggaran kewajiban oleh maskapai penerbangan terhadap penumpang yang menyebabkan kerugian sehingga dapat dimintai pertanggung jawaban.

Tanggung jawab maskapai penerbangan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yaitu pada Pasal 2 mengenai pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian salah satunya terhadap keterlambatan angkutan udara. Mengenai jenis keterlambatan diatur dalam Pasal 9 bahwa, keterlambatan angkutan udara sebagaimana dimaksud Pasal 2 terdiri dari:

1. keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
2. tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passanger*); dan
3. pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Dari ketentuan yang ada dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tidak ada satupun yang membahas secara khusus mengenai keterlambatan *transit* dalam penerbangan lanjutan (*connecting flight*) sehingga mengakibatkan ditinggalnya penumpang saat pergantian pesawat atau maskapai penerbangan selanjutnya yang bertugas mengangkut penumpang ke tempat tujuan, hanya pembahasan keterlambatan secara umum saja.

---

<sup>13</sup>*Ibid*, h. 115.

Walaupun tidak diatur secara jelas mengenai keterlambatan *transit*, maskapai penerbangan sebagai penyedia jasa angkutan udara melakukan perjanjian pengangkutan udara dengan penumpang, dimana perjanjian pengangkutan udara merupakan suatu perjanjian antara maskapai penerbangan dengan pihak penumpang yang bersifat timbal balik. Dikatakan timbal balik karena maskapai penerbangan dan penumpang sebagai subjek dalam perjanjian, satu sama lain saling berjanji, dimana masing – masing pihak memiliki hak dan kewajiban.

Penumpang berhak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan selamat dan berkewajiban untuk melakukan suatu prestasi berupa pembayaran ongkos pengangkutan. Sedangkan maskapai penerbangan berhak menerima prestasi berupa pembayaran ongkos angkutan dari penumpang dan berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan penumpang sebaik – baiknya hingga sampai di tempat tujuan.

Perjanjian harus dibentuk dengan memperhitungkan kondisi yang berpengaruh, baik pada saat perjanjian dibentuk maupun yang timbul di kemudian hari saat perjanjian dilaksanakan.<sup>14</sup> Bentuk perjanjian antara maskapai penerbangan dengan penumpang adalah berupa tiket pesawat, yang dalam Pasal 1 angka 27 undang – undang Penerbangan dijelaskan:

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.

---

<sup>14</sup>I Made Udiana, 2011, *Rekonstruksi Pengaturan Penyelesaian Sengketa Penanaman Modal Asing*, Udayana University Press, Denpasar, h. 12.

Dengan adanya tiket ini berarti maskapai penerbangan dan penumpang telah bersedia mengikatkan diri pada perjanjian yang telah disepakati.

Pasal 18 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 mengatur mengenai batas tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara hingga penumpang memasuki terminal kedatangan di bandar udara tujuan. Dari pasal ini dapat dilihat maskapai penerbangan sebagai pihak yang telah mengikatkan diri pada perjanjian yang telah dibuat dengan penumpang, berkewajiban mengantarkan penumpang dengan selamat hingga tempat tujuan, dimana dari penerbangan pertama menuju bandar udara *transit* bukanlah sebagai tempat tujuan penumpang melainkan hanya sebagai tempat persinggahan sementara saja, yang kemudian akan dilanjutkan dengan berpindah dari satu pesawat atau maskapai penerbangan ke pesawat lain dalam perjalanan menuju ke tempat tujuan. Oleh karena itu, maskapai penerbangan selaku penyelenggara jasa angkutan udara dapat dimintai pertanggung jawabannya pada keterlambatan *transit* dalam penerbangan lanjutan (*connecting flight*).

### **III. PENUTUP**

#### **3.1 Kesimpulan**

Dari pemaparan isi dan analisis diatas, dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Pada umumnya terdapat tiga macam prinsip tanggung jawab hukum (*legal liability concept*) dalam pengangkutan udara, yaitu prinsip tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan

(*based on fault liability*), prinsip tanggung jawab hukum atas praduga bersalah (*presumption of liability*) dan prinsip tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*). Dari ketiga prinsip ini Indonesia dalam hal keterlambatan penerbangan menganut prinsip tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) dilihat dari Pasal 146 UU Penerbangan.

2. Maskapai penerbangan sebagai penyelenggara jasa angkutan udara melakukan perjanjian pengangkutan udara dengan penumpang, yang digunakan sebagai dasar untuk mengikat diri pada perjanjian tersebut. Dengan adanya perjanjian ini, maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keterlambatan penerbangan yang tidak disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional, termasuk pada keterlambatan *transit* pada penerbangan lanjutan (*connecting flight*) karena batas tanggung jawab maskapai penerbangan tersebut berlaku pada saat penumpang meninggalkan ruang tunggu bandar udara hingga bandar udara tujuan, dimana bandar udara *transit* hanyalah bandar udara persinggahan sementara sebelum mencapai bandar udara tujuan, sehingga keterlambatan *transit* yang mengakibatkan ditinggalnya penumpang oleh pesawat dalam penerbangan lanjutan (*connecting flight*) merupakan tanggung jawab maskapai penerbangan.

### **3.2 Saran**

Baik Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 maupun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tidak ada yang mengatur keterlambatan *transit* pada rute – rute penerbangan, hanya diatur jenis – jenis keterlambatan secara

umum. Oleh karena itu pembentuk peraturan perundang – undangan perlu melakukan pengaturan lebih khusus mengenai alasan – alasan keterlambatan tersebut.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **1. Buku**

Amiruddin dan Zainal Asikin, 2012, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, cet VI, Rajawali Pers, Jakarta.

Kristiyanti, Celina Tri Siwi, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen*, cet III, Sinar Grafika, Jakarta.

Mahmud Marzuki, Peter, 2010, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, cet VI, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta.

Martono, K, dan Amad Sudiro, 2011, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, cet II, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.

Udiana, I Made, 2011, *Rekonstruksi Pengaturan Penyelesaian Sengketa Penanaman Modal Asing*, Udayana University Press, Denpasar.

\_\_\_\_\_, 2016, *Kedudukan Dan Kewenangan Pengadilan Hubungan Industrial*, Udayana University Press, Denpasar.

Wiradipradja, E. Saefullah, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, cet I, Liberty, Yogyakarta.

### **2. Jurnal**

Purwanto, Bobby Ferdinal, Ngakan Ketut Dunia, dan Ni Putu Purwanti, 2016, “Tanggung Jawab PT Garuda Terhadap Penumpang atas Tertundanya Penerbangan (*Delay*) Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara”, *Jurnal Kertha Semaya*, Vol. 04, No. 03, April 2016, Denpasar.

### **3. Peraturan Perundang – Undangan**

Kitab Undang – Undang Hukum Perdata dimuat dalam *Burgerlijk Wetboek, Staatsblad* 1847 Nomor 23.

Kitab Undang – Undang Hukum Dagang dimuat dalam *Wetboek van Koophandeling, Statsblad* 1924 Nomor 557.

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dimuat dalam 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 dimuat dalam Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 486.